

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 11 | März 2024

Held*innen des Alltags

WEITERE THEMEN

Kreuzung am Schauspielhaus

Electrify your Bike

In the Middle of Nüsch





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 **Einladung zur Mitgliederversammlung 2024**
- 6 **Strategiebeschluss des ADFC-Bundesvorstands zur TourGuide-Ausbildung des ADFC**
- 8 **Mach mit! – Stadtradeln für ein gesundes Klima**

INFRASTRUKTUR

- 10 **Ein Shootingstar im Rückwärtsgang?– Radverkehrsanlagen auf Mark 51^o noch verbesserungswürdig**
- 13 **Entspannt und zügig durch Weimar Mark**
- 14 **Opeltrasse wird kommen – ADFC setzte sich erfolgreich für Verbesserungen ein**
- 17 **Veloroute in der Warteschleife?– Erste Beschlussvorlage in BV angehalten**
- 18 **Radwende zweifelt an Umsetzbarkeit der Veloroute 1 – Radverkehrskonzept der Stadt benötigt Update**

VERKEHRSSICHERHEIT

- 22 **Die Kreuzung am Schauspielhaus – Chaosknoten statt Vorzeigeprojekt**
- 27 **Wie rücksichtslos sind Fahrradfahrer?**
- 28 **Jetzt mitgestalten: Mehr Sicherheit auf Bochums Straßen**

RUND UM'S FAHRRAD

- 29 **Held*innen des Alltags – Mit Kindern im Fahrrad sicher unterwegs**
- 34 **Windige Kante mit Anziehungskraft**
- 36 **„Ne flotte Alte auf dem Liegerad“ – Neues Radelglück auf drei Rädern**
- 38 **Der OpenBikeSensor – Abstandsmessung für mehr Sicherheit**
- 43 **Electrify my Bike – Elektroantrieb nachrüsten**

MIT DEM RAD UNTERWEGS

- 48 **In the Middle of Nüsch – Eine Fahrradtour durch die Altmark**
- 52 **Rundtour zum Phönixsee**
- 54 **Wohin ins Freibad? – Schwimmen und Plantschen in Bochum und Umgebung**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 59 **Termine**
- 66 **Impressum**
- 67 **Rücklicht: Rücksicht erforderlich!**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

In diesem Heft werden sie zwei Artikel zu der neu geplanten Veloroute in Richtung Herne finden. Warum das? Nun, es gibt auch unterschiedliche Meinungen zur Errichtung von Velorouten: die einen möchten zügig und ohne Umwege den kürzesten Weg über die Radialen fahren; andere bevorzugen ruhigere Strecken und fühlen sich so dicht am Autoverkehr nicht sicher und demnach auch nicht wohl. Dadurch ergeben sich auch Forderungen nach unterschiedlichen Planungsschwerpunkten. Einerseits die Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen vorrangig sicherer und nach den neuesten Richtlinien zu gestalten, andererseits auch Alternativen dazu anzubieten.

Das eine schließt unseres Ermessens nach das andere nicht aus. Wichtig ist es für uns, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und so einen weiteren Schritt zu einer wirksamen Verkehrswende zu gestalten. Alle Planungen und Anregungen nützen nichts, wenn sich in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer nichts ändert. Wenn man so weiter macht, wie bisher, und die Gewohnheit das Mobilitätsverhalten bestimmt, wird sich nichts ändern.

Leider kommen aus dem Bundesverkehrsministerium keine innovativen Impulse: der Etat für den Radverkehr wurde gekürzt, die sowieso nur zaghafte Reform des Straßenverkehrsgesetzes wird anscheinend nicht in den Vermittlungsausschuss gehen und beim motorisierten Verkehr setzt man auf neue Autobahnen... während die Autoindustrie in Zukunft auf noch größere, bequemere Wagen setzt, in denen man die

Zeit im Stau möglichst angenehm verbringen kann: „First Class auf der Straße – ein neuer Trend aus Asien schwappt nach Europa: Großraumlimousinen, die gar nicht luxuriös genug sein können.“ Es geht um Platz und Privatsphäre im Dauerstau der Mega-Metropolen. (WAZ 23.12.2023)

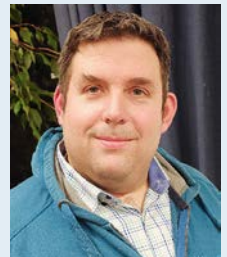
Dabei wünscht sich gerade die jüngere Generation zwischen 16 und 29 Jahren mehr Fahrradangebote und eine bessere Aufenthaltsqualität in den Städten. Ideen dafür gibt es genug in der Fachliteratur. Man muss sie nur mutiger umsetzen. Wir haben aber die Hoffnung, dass mit der neuen Fahrradprofessur, die die Hochschule Bochum mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit bekommt, viele neue Impulse gesetzt werden können. Denn herausfordernde Aufgaben gibt es in Bochum sicherlich genug.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik
Vorsitzende/r des ADFC Bochum



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende



Jens Matheuszik
Vorsitzender

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

Einladung zur Mitgliederversammlung 2024

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum herzlich ein, an der Mitgliederversammlung 2024 teilzunehmen. Die Mitgliederversammlung findet statt am: **Donnerstag, dem 11. April um 19 Uhr im Haus der Begegnung Bochum, Alsenstraße 19a, 44789 Bochum.**

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters und eines Schriftführers
- III. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2023
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2023 und 2024
 5. Bericht der Kassenprüfer
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Bestellung eines Wahlleiters
 8. Vorstandswahlen: Wahl der zwei Vorsitzenden, des Schatzmeisters und der Beisitzer
 9. Wahl der Kassenprüfer
 10. Wahl des/der Delegierten zur Landesversammlung
 11. Wahl der Kandidaten/innen für die Delegation zur Bundeshauptversammlung
 12. Anträge
- V. Verschiedenes

Anträge der Mitglieder müssen gemäß § 8 der Satzung mindestens 2 Wochen vor der Mitgliederversammlung eingereicht werden. Das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung 2023, alle fristgerecht eingereichten Anträge und die aktualisierte Tagesordnung werden auf <http://www.adfc-bo.de/MV2024/> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen

Die Vorsitzenden **Gerlinde Ginzl** und **Jens Matheuszik**



Strategiebeschluss des ADFC-Bundesvorstands zur TourGuide-Ausbildung des ADFC

Text: Jens Matheuszik

Schon seit längerem gibt es innerhalb des ADFC eine engagierte Diskussion, wie zukünftig mit der Frage der Zertifizierung von ADFC-TourGuides umgegangen werden soll. Im Raume standen verschiedene Ideen, beispielsweise, dass nur noch die Radtouren, die von regelmäßig zertifizierten TourGuides durchgeführt werden, im Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC aufgelistet werden dürfen.

Auf der Bundeshauptversammlung des ADFC im vergangenen November 2023 gab es keine einhellige Meinung, so dass das ganze inhaltlich vertagt wurde. Der ADFC-Bundesvorstand hat jetzt entschieden, dass eine Wiedereinführung der allgemeinen Zertifizierungspflicht von Tourenleitenden ab 2027 nicht erneut zur Abstimmung zur Bundeshauptversammlung eingebracht wird.

Stattdessen möchte man unter anderem mit folgenden Maßnahmen zu einer höheren Attraktivität der Ausbildung, einer verstärkten Nachfrage der ADFC-TourGuide-Ausbildung und damit zu einer nachhaltigen Qualitätssicherung geführter Radtouren im ADFC beitragen:

- ▶ Touren, die von TourGuides geführt werden, werden ab 01.01.2025 im ADFC-Radtouren- und Veranstaltungsportal gekennzeichnet und damit prominent hervorgehoben.



- ▶ Es wird ein zusätzliches Ausbildungsmodell angepasst werden, welches ein flexibleres Angebot mit kürzerer Präsenzzeit und mehr Selbststudium/Online-Bestandteilen darstellt.
- ▶ Die methodische Umsetzung der TourGuide-Ausbildung soll in Bezug auf Methodenvielfalt und multimediale Vermittlung kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Zusätzlich hat der ADFC-Bundesvorstand beschlossen, dass eine Reaktivierung eines bereits erworbenen TourGuide-Zertifikats

mit dem Besuch eines eintägigen Refresh-Kurses und der Vorlage eines gültigen Erste-Hilfe-Nachweises möglich sein soll. In welchem Zeitraum nach Ablauf des TourGuide-Zertifikates dies möglich ist, soll noch zeitnah festgelegt werden.

Zur kommenden Bundeshauptversammlung im November 2024 strebt der ADFC-Bundesvorstand u.a. folgenden Beschluss an: Alle Personen, die ab 01.01.2025 neu in die ADFC-Tourenleitung einsteigen, sollen dafür verbindlich eine zertifizierte TourGuide-Ausbildung absolvieren.

Ziel dieser Maßnahmen ist es, schrittweise sicherzustellen, dass nahezu alle Tourenleitenden des ADFC erfolgreich die offizielle ADFC-TourGuide-Ausbildung durch-

laufen haben. Auf diese Weise wird dauerhaft ein einheitliches Qualitätsniveau für geführte Radtouren auf bundesweiter Ebene gewährleistet.

Der ADFC-Bundesvorstand wird im Rahmen des Bund-Länder-Rates Informationen zum aktuellen Stand und das weitere Vorgehen geben. Für April 2024 ist zudem eine Informationsveranstaltung für alle Tourenleitenden, TourGuides und Vorstände der Gliederungen zur Erläuterung des dargelegten strategischen Vorgehens geplant.



**Weil Zusammenhalt
uns allen gut tut.**

Zusammenhalt fördern lässt Menschen teilhaben.

Diesem Engagement fühlt sich die Sparkasse Bochum seit jeher verpflichtet. Das stärkt uns alle – regional und bürgernah. Wir bringen mehr Zusammenhalt in unsere Gesellschaft.

Weil's um mehr als Geld geht.



**Sparkasse
Bochum**

Mach mit! – Stadtradeln für ein gesundes Klima

Ab Freitag, 3. Mai bis zum 23. Mai

Der ADFC Bochum stellt wieder ein eigenes Team auf. **Mach mit im Team „ADFC – die Freiradler“, melde dich an und sammele Kilometer für’s Stadtradeln!**

Stadtradeln ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob du bereits jeden Tag fährst oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs bist. Jeder Kilometer zählt – erst recht, wenn du ihn sonst mit dem Auto zurückgelegt hättest.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs zeigen, wie viele Menschen bereits mit dem Fahrrad unterwegs sind und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Damit noch mehr Menschen dauerhaft vom Auto aufs Rad



umsteigen, braucht es eine Radinfrastruktur, auf der sie schnell und sicher ans Ziel kommen.

2023 haben in Bochum 1.955 Bürgerinnen und Bürger in 94 Teams teilgenommen und dabei 452.587 Kilometer zurückgelegt. Das entspricht einer Menge von 73.000 kg CO2 Einsparung.

Der ADFC-Bochum ist mit dem Team „ADFC FreiRadler“ angetreten und kam mit 26 Teilnehmern auf den 17. Platz. Beteiligt euch aktiv im Team und tragt alle gefahrenen Fahrradkilometer im Wettbewerbszeitraum ein!

www.stadtradeln.de/bochum



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

www.biketeam-radreisen.de

 **biketeam**
Radreisen



GENAU MEIN RAD



ERLEBE UNSERE XXL-MARKENVIELFALT!

ACADEMY BABBOE BATAVUS Bellini *berna* BERGAMONT BOOMOR BROMPTON
 CARVER CUBE DAHON TRAVEL SYSTEM Diamant FLYER FOCUS GASGAS
 Gazelle GHOST GIANT HAIBIKE HERCULES Husqvarna i:SY
 KALKHOFF KETTLER KHEBikes KOGA KREIDLER KTM LAKES
lapierre Liv LODEN Malaguti MOUTACHE NALOO ORBEA
 PASSAT PUKY QIO RALEIGH R RAYMON RIDLEY RIESE & MÜLLER SCOOOL
 SCOTT Sunday tern URBAN ARROW VANT VILU fahrradmanufaktur WINORA

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

Ein Shootingstar im Rückwärtsgang?

Radverkehrsanlagen auf Mark 51°7 noch verbesserungswürdig

Text und Fotos: Bernhard Raeder



Plan Mark 51°7: Grünverbindungen mit Fußwegen

Das Projekt Mark 51°7, beheimatet auf dem ehemaligen Opelgelände, ist eine Kernaktivität der Bochum Strategie und eng verbunden mit der Stadterneuerung Laer und der Wohnbebauung Ostpark. Beworben als Shootingstar der Wissensarbeit, ist es inzwischen Heimat von Niederlassungen der Ruhr Universität, zahlreicher Großkonzerne und Ingenieurbüros. Mehr als 10 000 Menschen sollen dort einmal arbeiten.

Das Selbstbild Bochums als „Großstadt mit Lebensgefühl“ umfasst den Anspruch, beste Voraussetzungen für multimodale Mobilität zu schaffen, durch einen optimal aufgestellten und regional vernetzten ÖPNV, ein

umfassendes Radwegenetz und ergänzende Angebote wie etwa Car-Sharing, Mietfahrrädern und E-Scootern sowie der Bereitstellung von E-Infrastruktur.

Wie steht es nach den bisher bekannten Planungen um die anvisierte intelligente Vernetzung aller Verkehrsarten auf Mark 51°7 zur Schaffung einer barrierefreien, bedarfsgerechten und ökologisch nachhaltigen Mobilität?

Stichwort ÖPNV: Das Gelände wird mit der Linie 302, im 15 Minuten Takt, vom Hauptbahnhof aus in 13 Minuten angefahren. Die Buslinie 372 verbindet die Ruhr Universität mit dem O-WERK einmal pro Stunde.



Zufahrt Fahrradgarage, Fahrradabstellanlage Via-Activ

Stichwort MIV: Der MIV erreicht das Gelände über die Wittener Straße (mit zwei Ausfahrten), sowie über den Opelring. Mit der Fertigstellung der A448 hat man unmittelbaren Anschluss an alle umliegenden Autobahnen. Auf dem Gelände wurden mehrere Parkhäuser errichtet.

Stichwort Fußverkehr: Fußgänger gelangen von allen drei Seiten auf das Gelände. Aus Laer kommend quert man die Wittener Straße über einen gesonderten Korridor, durchquert das Wissenschaftsquartier und erreicht bald eine im Bau befindliche Grünzone, die sich von Nord nach Süd durch ganz Mark 51⁷ zieht. Die „zahlreichen Grünflächen und öffentlichen Plätze laden zum Verweilen und Austauschen ein. Somit wird ein Raum der Erholung und Freizeit in direkter Nachbarschaft zu den Unternehmen, aber auch für die BewohnerInnen im angrenzenden Viertel geschaffen.“ (Konzept Mark51⁷) Der Park soll mit 3 Meter breiten Wegen erschlossen werden.

Stichwort Radverkehr: Auf dem ganzen Gelände Mark 51⁷ gibt es keine eigenständigen Radwege, an keiner Stelle verläuft Radverkehr getrennt von Autos oder Fußgängern. Auf der Suttner-Nobel-Allee, über die man das Gelände mit drei Kreisverkehren von der Wittener Straße zum Opelring in Ost-West-Richtung durchquert, gibt es Radfahrstreifen, ebenso wie in der abbiegenden Sophie-Opel-Straße und der Grete-Schickedanz-Straße. In den Tempo 30 Zonen gibt es naturgemäß keine spezielle Radinfrastruktur.

Überdachte und zum Teil abgeschlossene Fahrradabstellanlagen gibt es in oder bei den Parkhäusern, einige wenige auch vor Gebäuden. Unterhalb des O-Werkes gibt es eine Station von metro-polradruhr.

Die Radinfrastruktur im Straßenbereich kann man im Großen und Ganzen als zeitgemäß betrachten, an der Ausfahrt am Opelring muss aber noch nachgebessert werden. Hier hat der ADFC schon vor längerer Zeit

ein direktes Abbiegen auf die Markstraße angemahnt, damit eine komplette Umfahrung des viel befahrenen Opelrings unterbleiben kann.

Die Radverkehrsplanung in den Grünbereichen ist aber enttäuschend. Eigentlich gibt es dort keine. Es wurden 3 Meter breite Fußgängerwege geplant, die nun als Geh- und Radweg beschildert oder aber auch nur für Radfahrer freigegeben werden sollen. Hier rächt sich, dass zu Beginn ausschließlich Landschafts- und Grünflächenplaner am Werk waren. Da verwundert es nicht, dass zu erwartende Verkehrsbeziehungen von Radfahrenden nicht berücksichtigt werden (Quell-Ziel-Beziehungen) und die Wegführung den Anforderungen und der Logik des Radverkehrs nicht entgegenkommt. Der ADFC hat seine Bedenken der Verwaltung mehrfach detailliert mitgeteilt. Immerhin wurde uns vom Umwelt- und Grünflächenamt versichert, die Planung im Sinne des

Radverkehrs auf Optimierung zu prüfen. Bisher noch ohne Ergebnis. Eine Neuplanung im Sinne des verabschiedeten Radverkehrskonzeptes, das sich klar für eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs ausspricht, wurde ausgeschlossen.

Es ist zu erwarten, dass nach Fertigstellung der Opeltrasse zunehmend Radverkehr aus den Wohnquartieren die neue Zuwegung nutzen wird. Im Zuge wachsender Radtouristik werden auch viele auswärtige Besucher Mark 51°7 aufsuchen. Ihnen wie allen Bochumern einen bequemen und attraktiven Zugang insbesondere in und durch den Grünzug zu bieten, sollte vorrangiges Ziel sein. Mark 51°7 ist zu Recht ein zentraler Baustein der Bochum Perspektive 2030. Kein Verantwortlicher sollte sich sagen lassen müssen, dass auf zentralen Achsen mit den kleinen weißen Schildern „Radfahrer frei“ hier noch der Geist der 80er weht! Shootingstar geht anders!



**Radfahrer?
Kenn ich nicht!**

So sieht es aus, wenn Grünflächenplaner einen Weg für Fußgänger bauen. Dumm nur, wenn daraus ein Fuß- und Radweg wird. Er endet im Seitenbereich der Suttner-Nobel-Allee kurz vor dem Opelring. Eine Aufleitung auf bestehende Radwege findet nicht statt.

**Mark 51° 7
Ausfahrt Opelring**

Entspannt und zügig durch Weitmar Mark

Text und Fotos: Bernhard Raeder

Nach langer Bauphase wurde der Kreisverkehr Weitmar Mark im letzten Sommer eröffnet. Als Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger genießt der Autor das Ergebnis.

Es scheint, als habe diese Maßnahme für eine allgemeine Entspannung gesorgt. Nach zahlreichen Beobachtungen und dauerhafter eigener Nutzung bietet sich folgendes Bild: Fußgängern wird bereits beim Anlaufen des Zebrastreifens Beachtung geschenkt, Radfahrende fahren unbeschwert hinein und hinaus, Autofahrende haben keine langen Wartezeiten und immer einen guten Überblick über das Geschehen. „Die Autos fahren insgesamt viel rücksichtsvoller! Es gibt keine Wartezeiten an Ampeln mehr, es geht voran, kein Druck also“, meinte eine ältere Alltagsradlerin.

Auf dem letzten Stück der Markstraße drückt es öfter: die Einfahrt zu Netto, zu Aldi, eine Bushaltestelle, die Post, DM und Schmidtmeier – alles auf der rechten Seite. Ja, es gibt Autos, die auf dem Radweg halten, oft aber auch nur, um rückwärts in eine



Radfahrer fahren zügig und selbstbewusst durch den neuen Kreisverkehr



Seitenbereich Schmidtmeier: städtebauliche Aufwertung mit Aufenthaltsqualität

Parkbucht einzuparken. Lieferdienste halten inzwischen konsequent auf der Mittelspur.

Im Zuge der Baumaßnahmen wurde auch der Seitenbereich neu gestaltet. Fahrradabstellanlagen gibt es dort nur in Form der Lollys. Anlehnbügel, die früher vor DM standen, mussten wohl den Behindertenparkplätzen weichen, um hier die Ausstiege zu ermöglichen. Ob ihre Anzahl ausreicht, muss weiter beobachtet werden.

Neu für Bochum ist die Gestaltung des Seitenbereichs vor Schmidtmeier mit großen Grünbeeten, die mit sitzhohen abgerundeten Betonbändern eingefasst sind. Hierauf kann man an vielen Stellen dank aufgebrauchter Holzschalen auch sitzen. Die typische Rentnerbank früherer Zeiten gibt es (noch) nicht wieder. Wer diesen Bereich zur Zeit noch etwas öde findet, sollte sein Urteil noch einmal treffen, wenn die Beete im Frühjahr bepflanzt worden sind und Schmidtmeier sein Außencafé eingerichtet hat. Ein Antrag zur gastronomischen Nutzung ist bei der Stadt gestellt. Könnte auch ohne Bewegung die Entspannung weiter fördern.

Opeltrasse wird kommen

ADFC setzte sich kurzfristig erfolgreich für Verbesserungen ein

Text: Jens Matheuszik

Im November 2024 entschied der Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Ordnung der Stadt Bochum über die sogenannte Opeltrasse. Hierbei handelt es sich um eine Verbindung zwischen der Springorumtrasse und dem Parkway EmscherRuhr in West-Ost-Verbindung und eine wichtige innerstädtische Verbindung zur Anbindung der Stadtteile an MARK 51*7.

Die Maßnahme, die rund 4 Millionen Euro kosten wird, wird zu 95 % von Land und Bund gefördert. Grundsätzlich begrüßt der ADFC Bochum diese Maßnahme ausdrücklich.

Was wir jedoch als ADFC Bochum deutlich auch bei diversen Gesprächen mit Vertretern der Verwaltung und der Politik kritisiert haben, sind Teile der ursprünglichen Planung, da wir hier die Gefahr der Entwicklung einer „zweiten Springorumtrasse“, die Opfer des eigenen Erfolges wurde, sahen.

Im Gegensatz zu anderen größeren Radwegplanungen gab es im Vorfeld keine Beteiligung des ADFC, so dass der ADFC sich erst positionieren konnte, als die – teilweise unzureichenden – Unterlagen dazu in den verschiedenen politischen Gremien diskutiert wurden.

Fehlende Trennung von Geh- und Radweg

Hauptkritik an der offiziellen Vorlage, der leider keine ordentliche Planskizze anders als in der Vergangenheit üblich beilag, war

die fehlende Trennung von Geh- und Radweg: dieser gemeinsame Geh- und Radweg soll 5 m breit sein. Da zu erwarten ist, dass die Opeltrasse ähnlich attraktiv werden dürfte wie die (schmalere) Springorumtrasse – nicht umsonst ist sie ein Teil des Bochumer Radroutennetzes und des regionalen Knotenpunktnetzes des RVR –, sollte nach Auffassung des ADFC alles dafür getan werden, potentiellen Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern aus dem Weg zu gehen.

Damit wurden diverse Grundsatzbeschlüsse von politischen Gremien der Stadt Bochum nicht berücksichtigt:

- ▶ **Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Ordnung:**
Vorlage 20221096 (Rahmenbedingungen für Radwege in Parks und Grünanlagen): „[...] 2. Wo möglich, sollen Geh- und Radwege getrennt werden, besonders in neuen Anlagen. [...]“
- ▶ **Rat der Stadt Bochum:**
Vorlage 20221092 (Radverkehr in Bochum): „[...] Das im neuen Radverkehrskonzept definierte Radroutennetz der Stadt Bochum soll grundsätzlich auf ganzer Länge vom Fußverkehr getrennt ausgebaut werden. [...] Geh- und Radwege sollen räumlich voneinander getrennt werden, mindestens durch 30 cm taktile Streifen. [...]“



Der ehemalige „Opelbahnhof“. Das Stellwerkhaus ist inzwischen abgerissen.

► **Rat der Stadt Bochum:**

Vorlage 20230262 (Radverkehrskonzept 2023): „[...] Weiterhin ist eine getrennte Führung der Radfahrenden vom Fußverkehr anzustreben, da die Geschwindigkeitsunterschiede zu groß sind. [...]“ (und zahlreiche weitere Fundstellen)

Keine Beleuchtung

Völlig unverständlich ist für den ADFC Bochum gewesen, dass die Planung keine Beleuchtung für die Opeltrasse vorsieht bzw. nicht einmal die Verlegung von Leerrohren vorgesehen war um später schnell, einfach und günstig Beleuchtung nachrüsten zu können. Die Erfahrungen an der Springorumtrasse zeigen, dass eine nachträgliche Berücksichtigung deutlich aufwändiger und teurer wird.

Im Rahmen unserer Gespräche mit der Verwaltung konnten wir unsere Position verdeutlichen, insbesondere bei den beiden oben genannten Punkten. Teilweise wurden

die Punkte auch von der Politik in den zuständigen Gremien – in den angehörten Bezirksvertretungen Ost und Süd sowie dem vorberatenden Mobilitäts- wie auch dem schlussendlich entscheidenden Umweltausschuss – aufgegriffen und gegenüber der Verwaltung angemahnt. Von Teilen der Politik wurde aber beispielsweise die Aussage der Verwaltung, dass aufgrund der guten Lampen an modernen Fahrrädern eine Beleuchtung nicht notwendig sei, unterstützt.

Beschluss zur Opeltrasse

Basierend auf einem Änderungsantrag der rot-grünen Koalition im hier nur beratenden Mobilitätsausschusses wurde die Verwaltung durch den Umweltausschuss beauftragt

- zu prüfen, inwiefern Geh- und Radweg – eventuell durch einfache Markierungen – förderunschädlich getrennt werden können.

- ▶ Leerrohre für eine spätere Verwendung zu verlegen
- ▶ Gelder für eine dauerhafte bauliche Lösung (durch eine Brücke) zur Kreuzung der A 448 im Haushalt bereitzustellen

Eine noch breitere Führung der Trasse für den Geh- und Radweg zu planen sei leider nicht möglich gewesen, so die Verwaltung, da man dafür einen neuen Förderantrag hätte stellen müssen und dann das Risiko bestanden hätte, dass die Förderung nicht in dieser Höhe erfolgen würde. Insofern wäre die Förderung von 95 %, die in dieser Höhe nur durch eine Kombination von verschiedenen Förderprogrammen möglich war, in Gefahr gewesen.

Jedoch wurde im Umweltausschuss durch Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke bereits auf den oben erwähnten Änderungsantrag aus dem vorberatenden Mobilitätsausschuss eingegangen.

Dieser erklärte, dass zuvor im Mobilitätsausschuss bereits die Frage aufgeworfen wurde, ob – dem entsprechenden Ratsbeschluss folgend – eine bauliche Trennung von Geh- und Radweg möglich sei. Ihm nach sei das zum damaligen Zeitpunkt des Förderantrags nicht förderfähig gewesen, inzwischen gäbe es jedoch ein Umdenken zu dieser Frage. Er erklärte weiter, dass eine nachträglich aufgebraute Markierung mit Noppenpflaster oder eine genoppte Markierung, also taktil, demnach nicht förder-schädlich wäre.

Inwiefern diese wirklich gebraucht werde und in welcher Breitenrelation, z.B. 3 m zu 2 m wie vom ADFC Bochum vorgeschlagen, soll in der Praxis untersucht werden. Man wolle sich da auch mit sachverständigen Menschen einschließlich der Polizei darüber Gedanken machen. Die Politik soll dann, so wurde es hier vom Stadtbaurat in der Sitzung unterstrichen, noch konsultiert und

das Ergebnis zum Beschluss vorgelegt werden. Diese Recherche, so Dr. Bradtke weiter, würde zeigen, dass man den Antrag dazu aus dem Mobilitätsausschuss ernst genommen habe und die Förderunschädlichkeit im Vorfeld dieser Sitzung habe überprüfen lassen. Auch bei den Leerrohren, die er als kluge Anregung ansah, habe man diesen Wunsch entsprechend berücksichtigt. Wobei er auch klarstellte, dass es, nur weil es da Leerrohre geben wird, da nicht zwingend eine Vollbeleuchtung kommen wird, da man auch Aspekte des Naturschutzes und Freiraumschutzes zu berücksichtigen habe.

Im Mobilitätsausschuss gab es im Januar 2024 auch noch mal eine entsprechende Anfrage dazu, die in der Sitzung damals direkt mündlich beantwortet wurde. Dort wurde auch noch einmal explizit gesagt, dass man dazu auch mit dem ADFC ins Gespräch kommen wird, wie es ja auch im Umweltausschuss schon zugesagt wurde. Wichtig erscheint uns als ADFC auch, dass noch einmal festgehalten wurde, dass für die zukünftig zu schaffende Brücke über die A 448 entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden.

Gesprächsangebot des ADFC

Der ADFC Bochum ist froh darüber, dass die kritischen Anmerkungen gegenüber der ursprünglichen Planung größtenteils aufgegriffen worden sind. Für die Zukunft wurde auch vereinbart, dass man bei solchen Radwegeplanungen, die in der Federführung des Umwelt- und Grünflächenamtes der Stadt Bochum liegen, im Vorfeld Gespräche führen wird, wie es auch bei den Planungen durch das Tiefbauamt der Fall ist. Daher freuen wir uns über die angebotenen Gespräche der Verwaltung und werden diese auch konstruktiv annehmen.



Befahrung Veloroute 1 Grummer Teiche

Veloroute in der Warteschleife?

Erste Beschlussvorlage in BV angehalten

Text: Bernhard Raeder

Das im Mai letzten Jahres verabschiedete Radverkehrskonzept sieht verschiedene Ansatzpunkte vor, den Radverkehrsanteil in Bochum signifikant zu steigern. Menschen, die sich bei viel Verkehr unsicher fühlen, will man fahrradfreundliche Routen anbieten. Sie sollen abseits der Hauptverkehrsstraßen ihren Stadtteil mit dem Zentrum oder anderen wichtigen Zielen verbinden. Im Endausbau sind für Bochum 13 sogenannte Velorouten vorgesehen.

Mitte Dezember 2023 hatte der ADFC Gelegenheit, unter Beteiligung von Alltagsradler*innen aus Riemke mit den Planern die erste Strecke abzufahren, die abseits der Herner Straße vom Rathaus bis zum Riemker Markt gehen soll. Eine wichtige Frage stellte sich gleich zu Beginn: wo quert man den Nordring? Die Route geht über die Hans-Böckler-Straße und den Kortländer kurz in die Herner Straße, um gleich in die Widumestraße abzubiegen. An ihrem Ende wird zur Querung des Nordrings eine Ampel installiert. Dann

geht es auf einem Zweirichtungsradweg im Seitenbereich Richtung Bahnunterführung und am Bergbaumuseum vorbei auf die Wielandstraße und weiter nach Norden bis zum Riemker Markt.

Bereits hier zeigte sich, dass auch die Velorouten nicht einfach mal so zu haben sind. Auch Baumaßnahmen sind erforderlich: neuer Asphalt auf der Wielandstraße, Asphaltierung und Verbreiterung des Weges zwischen Lessingstraße und Vierhausstraße, Beleuchtungen des Weges zwischen Neidenburger und Moritzstraße. Weite Teile der Strecke sollen als Fahrradstraße ausgewiesen

werden, so soll auch die Constantinstraße, und die Wegführung insgesamt markiert werden.

Wir sind mit den Planern ihren Routenvorschlag abgefahren, haben uns aber auch Alternativstrecken angeschaut, die von den Teilnehmern aus Riemke vorgeschlagen wurden. Eine wäre sinnvoll gewesen, wenn die Route abseits der Herner/Bochumer Straße nach Herne weitergeführt werden würde. Die Stadt Herne bevorzugt aber die Bochumer

Radwende zweifelt an Umsetzbarkeit der Veloroute 1

Radverkehrskonzept der Stadt benötigt Update

Text: Martin Krämer

Der vorgeschlagene Planungsentwurf der städtischen Verwaltung zur Veloroute 1, die die Innenstadt mit Riemke verbindet, zeigt die erwartbaren Probleme. Auf diese hatte Radwende bereits vor der Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes hingewiesen. Die Radwende hat die Route Anfang Februar befahren und kaum lösbare Probleme entdeckt, die den vorgegebenen Qualitätskriterien an Velorouten genügen.

Im Radverkehrskonzept waren Kriterien an die Breite der Straße, Sicherheit, Bevorrechtigung und Geschwindigkeit (20–25 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit) festgelegt worden, um attraktive Routen zu ermöglichen

(siehe Kasten). Auf der nun vorgeschlagenen Route werden viele dieser Kriterien nicht eingehalten. Es gibt viele Engstellen durch geteilte Rad-Fußwege, gefährliche Kreuzungen, erhebliche Steigungen von bis zu 9 %, und Herausforderungen durch notwendig wegfällende Parkplätze. Zudem ist die Strecke gegenüber der Herner Straße unattraktiv, weil sie 40 % länger ist.

Die Radwende begrüßt dennoch die Planung einer zusätzlichen Fahrradstrecke parallel zur Herner Straße. Aber statt viele Ressourcen für eine wenig attraktive Veloroute auszugeben, sollte die Strecke eher als Nebenroute für den Radverkehr gedacht werden, wofür mit geringem Aufwand Mängel beseitigt werden könnten.

Straße als zentrale Verkehrsachse, da diese gut ausgebaut ist. Und so endet die Veloroute erst einmal am Riemker Markt.

Was ist unser Eindruck von der Strecke? Ab dem Bergbaumuseum gibt es wenig Verkehr, es geht insgesamt ruhig zu. Wenn die uns vorgestellten Maßnahmen (siehe oben) umgesetzt sind, ist diese Strecke für alle interessant, die nicht auf dem schnellsten, aber dem subjektiv sichersten und weitgehend bequemen Weg nach Riemke oder zurück in die Stadt wollen. An den Grummer Teichen ist eine kurze Steigung zu bewältigen und eine enge Kurve zu nehmen. Ein

Teilnehmer unserer Runde fährt weitgehend auf diesem Weg bereits seit längerem regelmäßig in die Stadt.

Diese Veloroute bekommt von zwei Seiten Gegenwind. In der Bezirksvertretung Bochum-Mitte waren es Ende Januar wegfallenden Parkplätze auf der Constantinstraße, die „Beratungsbedarf“ hervorriefen. Parken auf der Fahrbahn ist dann betroffen, wenn der Standard für Fahrradstraßen unterschritten wird: Fahrbahn 4 m, Sicherheitsstreifen

Auch die geplante Veloroute über die Fußgängerzonen Große Beckstraße und den Husemannplatz entspricht nicht den Anforderungen an eine Veloroute. Dort wäre nur eine Maximalgeschwindigkeit von 5–6 km/h erlaubt. Die Radwende hält es daher für sinnvoller, sichere Radwege auf den Radialstraßen, den zentralen Achsen des Radverkehrsnetzes, zu erstellen. An diesen Straßen liegen fast alle zentralen Einrichtungen, die für Bürger:innen wichtig sind. Leider fehlen solche sicheren Radwege bisher auch an der Herner Straße zwischen Riemke und der Innenstadt. Konkret sollten an der Straße daher zeitnah Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz erstellt werden.

Zudem erhofft sich Radwende aufgrund der genannten Probleme bei der Planung von Velorouten eine zeitnahe Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes. Darin muss ein durchgehender Netzzusammenhang geplant werden. Die enorme Überlastung des Tiefbauamtes, die zu erheblichen Verzögerungen bei vielen Maßnahmen von teilweise mehreren Jahren sorgt, erfordert eine Konzentration auf wichtige, bezahlbare und einfach umzusetzende Maßnahmen.

Kriterien an Velorouten im 2023 beschlossenen Radverkehrskonzept waren u.a.:

- ▶ zwei Radfahrende sollen entspannt nebeneinander fahren können, im besten Fall noch von einer 3. Person überholt werden können
- ▶ Fußgänger und Radverkehr werden strikt getrennt
- ▶ Radfahrende sollen Reisegeschwindigkeiten von 20-25 km/h erreichen können (auf Haupt-routen entlang der Radialen nur 16 km/h.)
- ▶ Velorouten müssen durchgehend asphaltiert sein, möglichst mit besonders glattem Asphalt
- ▶ Wartezeiten an Kreuzungen müssen minimiert werden

0,75 m, Parken 2,05 m, Gehweg 1,50 m. Diese Standards dienen zwar in erster Linie der Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs, verbessern aber auch den „Lebensraum“ Straße. Den betroffenen Anwohnern mag es im Einzelfall schwerfallen, die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu akzeptieren. Sie entspringen aber der klaren Erkenntnis, dass sich Dinge ändern müssen, wenn wir Klimaschutz ernst nehmen. Das vom Rat der Stadt beschlossene Ziel, Radfahren attraktiver zu machen, Menschen zu animieren, öfter Rad statt Auto zu fahren, ist richtig!

Velorouten sind hierfür keine Garantie, aber gut gemacht ein ernst zu nehmendes Angebot. Viele Menschen trauen sich eben nicht entlang der Hauptstraßen Rad zu fahren oder empfinden es einfach als stressig. Diese Gruppe will man erreichen und damit auf's Rad holen.

Der andere Gegenwind kommt von Aktiven aus der Radwende. (Siehe Beitrag in diesem Heft). Überspitzt ausgedrückt hört man bisweilen heraus, dass man sich das ganze Veloroutenkonzept schenken könnte, wenn alle Haupttrouten zügig radverkehrstauglich gemacht würden. Für die Herner Straße bedeutete das z.B. einen breiteren Radfahrstreifen und überall einen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos im Seitenbereich. Dass „der Ausbau der Haupttrouten unumgänglich ist“, steht bereits in der gemeinsamen Stellungnahme von ADFC, Radwende und VCD zum Radverkehrskonzept. Am Beispiel der Hattinger Straße, der Königsallee, der Castroper Straße und demnächst der Alleestraße ist aber zu sehen, dass die Stadt die Haupttrouten nur im Vollausbau angehen will, also eine Komplettanierung der Straße vornimmt und nicht nur Radwege anlegen will. Diese Maßnah-

Viele Menschen trauen sich eben nicht, entlang der Hauptstraßen Rad zu fahren oder empfinden es einfach als stressig.

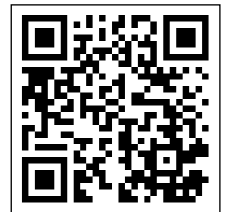
men brauchen bei Planung und Umsetzung Zeit. Zudem kann man annehmen, dass das Baustellenaufkommen für eine Stadt wie Bochum Grenzen hat. Die IHK ist hier schon mahnend tätig geworden. Die veröffentlichten Leserbriefe in der WAZ tun ihr Übriges.

Bleibt die Stadt Bochum bei dem Konzept, neue Radinfrastruktur an Haupttrouten nur im Zuge von Komplettanierungen zu

schaffen, für das sie Gründe anführt, muss Radverkehr anders attraktiv gemacht werden. Welche Verbesserung der Netzstruktur den größten Einfluss auf die

Steigerung des Radverkehrs hat, ist ehrlich strittig. Genau hier setzt das Konzept der Velorouten an. Mit ihnen hofft man schneller abseits der Hauptverkehrsströme radfahrfreundliche Wege in Bochum realisieren zu können. Da sind angesichts der räumlichen Bedingungen mitunter auch Kompromisse zu machen. Entscheidend wird sein, ob sie als subjektiv sicher empfunden werden und die Freude am Radfahren fördern.

Kritisch sieht der ADFC die bisherige Informationspolitik der Verwaltung und der Politik. Hier erwartet er eine bessere Aufklärung der Bevölkerung, Präsenz bei Aktionen in den Stadtteilen, die Etablierung von Events, die die Lust am Radfahren fördern und das Sicherheitsgefühl besonders älterer Radfahrerinnen und Radfahrer stärken.



Strecke bei Komoot

Agrarwende, Energiewende, Mobilitätswende

Jetzt mit einem
GLS Konto
viel bewirken

Alle Infos auf gls.de



Die Kreuzung am Schauspielhaus

Chaosknoten statt Vorzeigeprojekt

Text: Birgit Agne und Marek Nierychlo | Fotos: Christóbal Márques Martínez und Roland Krentz



Übersicht Schauspielhauskreuzung

Die Kreuzung am Schauspielhaus ist ein wichtiger Verkehrsknoten, der die Stadtteile Weitmar und Altenbochum verbindet und ist gleichzeitig das Tor zur Innenstadt für den Bochumer Süden und Süd-Westen. Diese auch für den innerstädtischen Radverkehr enorm wichtige Kreuzung hat im letzten Jahr ein neues Gesicht bekommen und wurde mit neuen Radverkehrsanlagen ausgestattet.

Die rot eingefärbten Radstreifen sind imposant, aber bedeutet die neue Radverkehrsführung auch eine Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit für Radfahrende

und Zu Fuß Gehende? Und erfüllt die Neuplanung grundsätzliche Kriterien zur Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten wie z.B. angemessener Schutz für Radfahrende und zu Fuß Gehende, zügige und sichere Befahrbarkeit, ausreichend dimensionierte Warteflächen, Vermeidung enger Radien? Die Antwort vorweg ist „Nein“. Warum das so ist und warum die Neugestaltung Frust und Protest ausgelöst hat, wollen wir in diesem Artikel erläutern.

Am „Wochenende für's Klima“ im Dezember 2023 ist die Initiative Radwende mit einigen AktivistInnen die Kreuzung mehrfach kommentiert abgefahren, um auf die mangelhafte Planung aufmerksam zu

machen. Mithilfe der bei dieser Aktion entstandenen Fotos lässt sich die Situation für Radfahrende und Zu Fuß Gehende sehr gut veranschaulichen. Eine Aufnahme von oben zeigt es auf einen Blick: an drei Armen der Kreuzung fehlen Radfahrstreifen. Aus keiner Richtung ist Linksabbiegen für den Radverkehr geregelt.

„Auf den ersten Blick scheint die Kreuzung alle Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Die bunt gestrichenen Radwege suggerieren, dass hier auch an Radfahrende gedacht wurde. Beim Befahren der Kreuzung wird jedoch schnell klar, dass hier eben wirklich nur theoretisch gedacht und nicht selbst befahren und probiert wurde.“

Teilnehmerin einer Fahrraderkundung der Radwende

Fehlende Aufstellflächen an den vier Armen

Vorgesehen scheint das indirekte Linksabbiegen: Anstelle quer über die Fahrbahn zu fahren, um sich einzureihen, fährt man zunächst weiter geradeaus, um anschließend beim nächsten Signalwechsel nach links zu gelangen. Indirektes Linksabbiegen ist die zeitaufwendigere aber mitunter sicherere Art des Abbiegens. Voraussetzung hierfür ist aber, dass der Radverkehr getrennt vom Kfz- und Fußverkehr geführt wird und dass ausreichend dimensionierte, sichere Aufstellflächen auf der Fahrbahn vorhanden sind, die weder den geradeaus fahrenden Radverkehr noch den Fußverkehr behindern. An dieser Kreuzung ist davon nichts zu finden.

Fahrradfahrende fahren hier irgendwie auf Gehwege, die Wartebereiche zum Linksabbiegen sind an Fußgängerampeln. Grotesk wird die Situation aus der Oskar-Hoffmann-Straße kommend. Hier ist überhaupt kein Lichtsignal direkt an der Kreuzung, sondern erst 10 Meter weiter entfernt auf der Hattinger Straße. Wenn Linksabbiegende sich hier „selbstorganisiert“ im Kreuzungsbereich aufstellen, müssen sie anhand des Verkehrs errahnen, ob sie fahren können.

Abruptes Radweg Ende an der Apotheke

„Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?“ wird das am häufigsten gesungene Lied an der Apotheke am Schauspielhaus sein. Denn nicht nur das Linksabbiegen an der Kreuzung birgt Konfliktpotential mit dem Fußverkehr. Der Radweg aus Richtung Victoriastraße stadtauswärts endet mangels Radfahrstreifen auf der Königsallee an dieser Kreuzung abrupt. Er prallt vor der Apotheke regelrecht in den Fußverkehr hinein. Der Gehweg vor der Apotheke und der benachbarten Sparkasse wurde hier nachträglich für den Zweirichtungs-Radverkehr freigegeben und mit neuen Markierungen versehen, obwohl hier aufgrund der Bushaltestelle und Baumscheibe nicht genug Platz ist. Aber ohne diese Freigabe hätten Radfahrende nach Überqueren der Kreuzung vom Rad springen und schieben müssen. Wir haben



Engstelle vor der Sparkasse

die neuen Markierungen vermessen. An der engsten Stelle nur 65 cm Platz für Radverkehr in zwei Richtungen!

Das Mindestmaß für einen in beide Richtungen nutzbaren Radweg beträgt 4 m. Konflikte mit Zu Fuß Gehenden erlebt man hier täglich. Vor allem auch mit Menschen, die aus der U-Bahn-Haltestelle „Schauspielhaus“ kommend Richtung Schauspielhaus laufen. Für sie sind die Markierungen auf dem Gehweg zunächst nicht sichtbar und der aus beiden Richtungen kommende Radverkehr eine unangenehme Überraschung. Wir halten die Situation an dieser Stelle für eine Blamage sondergleichen. Die Königsallee benötigt hier einen Radfahrstreifen! Tatsächlich ist die Anlage von Radfahrstreifen auf der Königsallee bis zur Schauspielhauskreuzung Teil eines Maßnahmenkatalogs zur Luftreinhaltung aus dem Vergleich zwischen der Stadt Bochum und der Deutschen Umwelthilfe aus dem Jahr 2019! Wann wird die Stadt Bochum diesen Punkt des Vergleichs erfüllen?

Echt Banane

Die Kreuzung hat ein weiteres bauliches Element, das gut gemeint, aber nicht gut gemacht ist: An der Einmündung zur Hattinger Str. gibt es eine bananenförmige Schutzinsel.

Die Idee scheint der Schutzkreuzung oder auch niederländischen Kreuzung genannt entnommen. Die „Banane“ soll anscheinend verhindern, dass der Autoverkehr über den Radweg fährt. Diese leicht erhöhten Schutzinseln befinden sich bei einer Schutzkreuzung zwischen Fahrbahn und Radweg. Hier dagegen wurde sie zwischen zwei Radwegen gesetzt, sie verjüngt optisch den Radweg enorm, behindert den natürlichen Fahrverlauf und ist unnötiges Ärgernis. Mit einer Breite von 150 cm entspricht der Radweg hier dem mittlerweile schon fast veralteten Mindestmaß.

Zugleich wird es für zweispurige Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern und Spezialräder für Menschen mit Behinderung und Beeinträchtigungen schwierig bis unmöglich,



Bananenförmiger Einbau

dem geplanten Kurvenverlauf zu folgen. Sie treffen an dieser Stelle unnötig auf ein Hindernis.

„Mich verwirrt die Kreuzung, insbesondere als Radfahrende. Es fühlt sich überfordernd und kontra-intuitiv an, die Kreuzung innerhalb der vorgegebenen Radstreifen zu passieren. Insbesondere beim Abbiegen fühle ich mich unsicher.“

Teilnehmerin des DFG-Graduiertenkollegs „Das Dokumentarische“ im Oktober 2023

Gefahr statt Schutz durch neuartigen Trennstein

Zeitlich vor der Schauspielhauskreuzung wurde der neue „baulich angelegte“ Radweg auf der Hattinger Straße fertiggestellt und freigegeben. Auch dieser verheißt erstmals eine Verbesserung. Bei genauer Betrachtung und angesichts zahlreicher Unfälle verfliegt die Freude schnell. Der Radweg befindet sich zwischen der Fahrbahn und einem Parkstreifen. Lieferflächen fehlen hier gänzlich, so dass hier regelmäßig Fahrzeuge ordnungswidrig auf dem Radweg abgestellt werden mitunter vorsätzlich mit eingeschaltetem Warnblinklicht.

Die Besonderheit dieses Radweges macht eine Neuentwicklung des Bochumer Tiefbauamtes aus: Ein Betontrennstein,

der den Radweg zur Fahrbahn hin begrenzt. Dieser ist lediglich 2 cm hoch, mausgrau und kaum sichtbar und wechselt die Schräge von links nach rechts. Der Trennstein sollte Autofahrenden beim Überqueren signalisieren, dass sie die Kfz-Fahrbahn verlassen und damit soll die Sicherheit für Radfahrende verbessert werden. Tatsächlich stört der Trennstein den motorisierten Verkehr kaum. Vollgefederte voluminöse SUV und weitere Fahrzeuge kreuzen fröhlich hin und her. Die einzigen, für die der Trennstein eine Barriere darstellt, sind die Radfahrenden, die bei Ausweichmanövern auf die Schräge gelangen und stürzen.

Zahlreiche Fälle sind mittlerweile bekannt. Stets als Alleinunfall aufgenommen, sind sie eine Randnotiz für die Verwaltung. Für die Unfallopfer dagegen physisch und psychisch ein Ereignis mit Folgen. Jeder Unfall ist einer zu viel. Diesen Radweg sogar als semi-protected bike lane zu bezeichnen ist ein Hohn und der Trennstein muss zügig beseitigt oder zumindest deutlich farblich markiert werden. Radwege sollten Radfahrende schützen und sie nicht zusätzlich gefährden. Es ist zu hoffen, dass der Bochumer Trennstein ein Pilotprojekt bleibt und als vermeintlicher „Schutz“ für Radfahrende nicht erneut verbaut wird.



Zugeparkter Radfahrstreifen auf der Hattinger Straße



Trennstein, bringt leider oft kein Glück, viele Stürze hat es hier gegeben

Fazit: Die aktuelle Situation der Kreuzung Schauspielhaus soll eine Übergangslösung sein, die leider vermutlich noch lange Bestand haben wird. Das bedeutet, dass Bochumer BürgerInnen noch lange mit ihr leben müssen. Wie Radfahrende damit umgehen kann man beobachten, wenn man sich Zeit nimmt und auf der Kreuzung eine Weile ihr Fahrverhalten beobachtet. Wie vor der Umgestaltung

wurschteln sie sich in alle Richtungen durch, nutzen die angebotene Infrastruktur oder auch nicht. Für den PKW Nutzenden ist die Situation dagegen weitestgehend unproblematisch, denn dem MIV ist hier alles untergeordnet. Die Leidtragenden sind die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen. Das ist zutiefst bedauerlich und wie wir finden ein falsches Signal in Zeiten der Verkehrswende.



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

HAFTPFLICHT-VERSICHERUNGEN FÜR BERUF & VEREIN

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

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

Wie rücksichtslos sind Fahrradfahrer?

Text: Gabriela Funke

Ja sie lesen richtig und sind bestimmt empört. Die Autofahrer halten keinen Abstand von 1,5 m zu uns. Sie blockieren Rad- und Fußwege, fahren bei Rot über die Ampel. Sie missachten Vorfahrtsregeln. Fahren, durch ihr Handy abgelenkt, unachtsam, blinken nicht, sind nicht immer vorschriftsmäßig beleuchtet.

Und wie fahren Radfahrer aller Altersgruppen? Einige Beobachtungen: Radfahrer sind manchmal nicht zu sehen. Sie tragen dunkle Kleidung und fahren ohne Licht. Mit dem Handy in der Hand bewegen sie sich durch den Straßenverkehr. Wie oft ärgere ich mich, wenn Radfahrer bei Rot über die Ampel fahren, mir als Radfahrer und dem Autofahrer nicht anzeigen, in welche Richtung sie fahren wollen.

Viele regen sich auf, wenn Rad- und Gehwege von Autofahrern blockiert werden. Sehr zum Leidwesen von Rollstuhlfahrern, Personen mit Kinderwagen, oder dem kleinen Jungen, der mit seinem Rad auf dem Gehweg fährt. Doch leider sehe ich auch Radfahrer auf dem Gehweg, die eigentlich die Straße zu benutzen hätten. Zugegeben, es gibt gefährliche Straßenabschnitte und ja, sofern ich niemanden gefährde, nutze auch ich in solchen Fällen den Gehweg, um einer Gefahrenstelle auszuweichen.

Doch manche Rücksichtslosigkeit einiger Radfahrer schockiert mich. Ein Beispiel von vielen: Vor Kurzem führte der ADFC eine Verkehrszählung am Radkreuz in Bochum vor dem Rathaus durch um festzustellen, wie viele Radfahrer und wie viele Autofahrer, trotz eines allgemeinen Durchfahrtsverbots, diese Kreuzung passieren. Und folgende Szene beobachte ich bei der Zählung: Ein Radfahrer befährt die Massenbergstraße (Boulevard) Richtung Rathaus. Ohne sich



umzusehen zieht er plötzlich vor der Kreuzung quer über die Straße, fährt entgegen der Fahrtrichtung auf den Gehweg ohne Rücksicht auf Passanten. Er bleibt auf dem Gehweg, biegt um die Kurve Richtung Viktoriastraße und überquert dann die Straße. Er hatte Glück. Kein Fußgänger, kein gehbehinderter Mensch, kein kleines Kind was sich von der Hand seiner Mutter losgerissen haben könnte, biegen zeitgleich um die Ecke aus Richtung der Viktoriastraße. Und zum Glück des Radfahrers kam ihm auch kein Auto entgegen. Keine Person kam zu Schaden. Doch was alles hätte geschehen können bei diesem regelwidrigen Verhalten wenn noch mehr Menschen an diesem Vormittag unterwegs gewesen wären.

Diese Szene lässt mich nicht los. Und ich appelliere an alle Radfahrer! Lasst uns ein Vorbild für die Kinder sein. Zeigen wir Ihnen, dass gegenseitige Rücksichtnahme und Achtsamkeit sich langfristig auszahlen.

Ich wünsche uns Allen die Einsicht und Bereitschaft, den ersten Schritt dafür zu tun. Für unsere eigene Sicherheit und die Zukunft unserer Kinder.

Jetzt mitgestalten: Mehr Sicherheit auf Bochums Straßen

Text: Martin Krämer

Radwende lädt zur Mitgestaltung einer Kampagne für mehr Sicherheit auf Bochums Straßen ein. Aktuelle Informationen zum nächsten Planungstreffen sind auf der Homepage www.radwende-bochum.de zu finden. Mitmachen können alle an der Mobilitätswende interessierten Gruppen und Einzelpersonen.

Worum geht es? Wir wollen endlich wieder stärkere Bewegung in die Debatte der längst im Rat beschlossenen Mobilitätswende bringen. Unser Eindruck ist, dass bezüglich der Verkehrswende bei der Rathauskoalition und in der Verwaltung eher Antriebslosigkeit vorherrscht. Der Anteil des Umweltverbundes scheint sich nicht zu erhöhen, dagegen aber die Anzahl zugelassener Autos. Im Ergebnis beschränkt sich die städtische Politik auf eher praxisferne Beschlüsse und allgemeine Ziele in der Zukunft. Konkrete Maßnahmen werden in Pressemitteilungen der Stadt meist nur als Symbolpolitik z.B. für Radfahrer:innen dargestellt.

Diese Art von Identitätspolitik schadet einem gemeinsamen Verständnis einer zukunftsfähigen Stadt und verhindert wirkliche Lösungen. Verkehrsmaßnahmen werden bisher leider fast nie umfassend gedacht. Welche Auswirkung hat eine Baumaßnahme für Fußgänger:innen, ÖPNV Nutzer:innen, Autofahrer:innen und Radfahrer:innen? Welche nicht beabsichtigten Folgen könnten sich ergeben?

Unser Ziel sollte es dagegen sein, allen Bürger:innen die Entscheidungsfreiheit zu geben, welche Verkehrsmittel sie nutzen wollen, um sicher und ohne Zeitverluste von A nach B zu kommen. Gefährliche Verkehrsführungen halten bisher beispielsweise

viele Menschen davon ab, das Fahrrad zu benutzen. Durch das Teilen einer gemeinsamen Fahrbahn fühlen sich Radfahrende täglich verdrängt, z.B. durch enges Überholen, Abgasbelastigung und gefährliche Abbiegesituationen. Selbst da, wo Radwege vorhanden sind, erleben Radfahrer*innen Gefahren durch drohende Dooring-Unfälle und parkende Autos. Auch die Gehwege sind häufig zu schmal und zugesperrt. Das hindert Kinder daran, ohne Aufsicht zu Fuß gehen zu dürfen oder Fahrradfahren zu lernen. Chaotische und gefährliche Verkehrssituationen erzeugen letztlich bei allen Beteiligten unnötigen Stress.

Ein zentrales Ziel in der Straßenverkehrsordnung ist inzwischen die Vision Zero, also möglichst alle schweren Unfälle zu verhindern. Die bisherige Verkehrspolitik der Stadt Bochum setzt dennoch auf die etwas zynische Logik, Gefahrenstellen erst erkennen zu können, wenn bereits schwere Unfälle geschehen sind. Das muss sich ändern. Eine sichere Verkehrsführung ist kein Mysterium. Sie ist wissenschaftlich erforscht. Für den Fuß- und Radverkehr sind daraus die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für Fußgängeranlagen (EFA) entstanden. Diese geben sehr genau an, welche Infrastruktur als sicher gilt. Überall, wo diese Grundregeln nicht eingehalten werden, liegen unseres Ermessens nach Gefahrenstellen vor.

Um das zu ändern wollen wir mit einer Kampagne aktiv werden. Wie müssen unsere Forderungen für eine Radsicherheitskampagne aussehen? Mit welchen Aktionen können wir erreichen, dass sich in Bochum etwas bewegt?

Weitere Infos: www.radwende-bochum.de

Held*innen des Alltags

Mit Kindern im Fahrrad sicher und umweltschonend unterwegs

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

Das Thema „Elterntaxi“ führt regelmäßig zu teils chaotischen Verkehrssituationen vor Schulen und gefährdet dadurch zunehmend einen sicheren Schulweg der Kinder. Mit dem Auto die Kinder bis vor's Schultor zu fahren – um sie vor den Gefahren des Verkehrs zu schützen, wie häufig argumentiert wird – ist eines unserer leider zunehmenden Sicherheitsprobleme im Verkehr.

Neben dem Verkehrschaos, dass vor vielen Schulen allmorgendlich stattfindet, werden durch die vielen Fahrzeuge die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, gefährdet. Man hat den Eindruck, dass die vielen Versuche zu Alternativen, von Elternhaltestellen abseits des Schultores über walking Busses keine nachhaltige Verhaltensänderung bewirken. Ganz im Gegenteil kann man vielfach beobachten, dass der Autoverkehr vor Schulen weiter ansteigt, das Chaos und damit die Gefährdungslage für die Kinder größer wird.

Dass es auch anders geht zeigen die „Alltags*heldinnen“, die ihre Kinder mit dem Fahrrad, umweltschonend und sicher



Nina und Grischa mit den Kindern Henner, Till und Linus vor ihrem Gespann

zur Schule bringen. Und da hat auch die Fahrradindustrie mit vielen praktischen Lastenrädern Fahrzeuge entwickelt, die als Gegenentwurf zum Auto zunehmend im Straßenverkehr und natürlich auch vor Schulen und Kindergärten zu finden sind. FreiRad hat sich auf die Suche begeben und stellt exemplarisch vier dieser „Held*innen“ vor.

Sie scheuen weder Mühen noch schlechtes Wetter und häufig sieht man fröhliche Kinder auf den Sitzen.

Nina und Grischa mit den Kindern Henner, Till und Linus

Nina und Grischa sind solche Held*innen. Mit ihren 3 Kindern, dem vierjährigen Henner und den zweijährigen Zwillingen Till und Linus, wohnen sie in der idyllischen Siedlung Erbhof in Grumme. Die Familie besitzt kein Auto. Die drei Kinder gehen in die Kita Bergstraße, etwa 5 Minuten mit dem Fahrrad von der Wohnung entfernt. Der Transport der Kinder erfolgt morgens und nachmittags mit dem Fahrradgespann, bestehend aus einem E-Bike Zugfahrzeug mit Kindersitz auf dem Gepäckträger und einem Kinderanhänger. Abwechselnd fahren Nina und Grischa ihre Kinder zur Einrichtung. Logistisch perfekt ausgestattet, wird der Anhänger an der Kita abgekuppelt und bleibt dort bis nachmittags stehen. Nina fährt dann mit dem E-Bike zu ihrem Arbeitsplatz nach Langendreer, etwa 12 Kilometer, Jacob zu seiner Arbeit nach Wattenscheid, etwa 10 Kilometer. Nachmittags kommt einer der beiden von der Arbeit zur Kita, hängt den Anhänger an und fährt mit den Kindern wieder nach Hause.

Und wie kommen sie im Verkehr mit ihrem Gespann zurecht? Die Erfahrungen sind sehr gemischt. Die Bergstraße ist ein Dauerproblem, Gott sei Dank ist der Abschnitt, den sie bis zur Kita fahren müssen, nur sehr kurz. Die Straße ist zu schmal, der Schutzstreifen auf der Fahrbahn bietet kaum Sicherheit und der Überholabstand der Kraftfahrzeuge wird oft nicht eingehalten. Natürlich müssen sie immer in der Rushhour fahren, Probleme stellen sie häufig mit SUV's fest, die oft zu knapp überholen. Auch Busse bereiten oft Schwierigkeit aufgrund des geringen Überholabstands. Ein regelkonformes Überholen auf der Bergstraße ist eigentlich kaum möglich, die Fahrzeuge müssten hinter dem

Gespann herfahren. Das geschieht in der morgendlichen Hektik leider viel zu selten. An der Kita gehören Henner, Till und Linus zu den ganz wenigen, die nicht mit dem Auto vorgefahren werden. „80 – 90% der Eltern bringen ihre Kinder morgens mit dem Auto zur Kita“, beschreibt Nina das morgendliche Verkehrsaufkommen. Grischa und Nina machen alle Wege mit dem Fahrrad.

Judith und Merle

Schon 2019 hatten wir Judith und Merle fürs Titelbild der FreiRad 02 fotografiert. Damals war ihr Lastenrad, ein einspuriges URBAN Arrow Family, relativ neu. Merle war 3 Jahre alt. Fünf Jahre später ist das knapp 2,5 Meter lange Gefährt noch immer im Einsatz. Mit einer zugelassenen Zuladung von 100 kg für den Vorbau und einem zulässigen Gesamtgewicht von 275 kg ein echtes Transportge-



So sieht man Judith und Merle nur zum Fototermin. Auf der Strecke sitzt Merle angeschnallt mit Helm vorne auf der Bank und Judith mit Helm am Lenker.

rät. Bis zu drei Kinder kann sie damit transportieren. Sie fährt damit täglich zur Arbeit, hat Merle so immer zum Kindergarten gebracht, zur Schule jetzt noch manchmal, Merle schätzt aber auch die selbständige Mobilität mit einem kleinen Roller oder auch schon mal mit dem Fahrrad, allerdings immer mit erwachsener Begleitung. 12.000 Kilometer hat Judith inzwischen mit dem Lastenrad zurückgelegt, Arbeitsweg ca. 12 Kilometer und das ganzjährig. Auch zum Reitsport von Altenbochum bis zum Kalwes fährt sie Merle mit dem Lastenrad, Steigungen sind mit der elektrischen Unterstützung gut zu bewältigen. 2019 hat sie das Rad gekauft, nach ausführlichen Tests und Probefahrten, die sie auf dem Dortmunder E-Bike Festival, das jährlich im Frühjahr stattfindet, machen konnte. „Als Merle klein war, habe ich sie im Anhänger transportiert, allerdings war die Kommunikation zwischen uns äußerst schwierig,“ sagt Judith. Jetzt sitzt Merle vor ihr, angeschnallt und mit Helm, manchmal den einen Arm lässig über die Seitenwand gelegt, um mit der Mutter hinter ihr reden zu können. Das klappt sehr gut. Die Familie hat kein Auto, ihr Mann ist ÖPNV Nutzer. Bei Notwendigkeit leihen sie sich schon mal ein Car-Sharing Fahrzeug.

Und wie klappt's im Verkehr? „Mit dem Lastenrad fühle ich mich mehr respektiert von Autofahrern, die Abstände werden eingehalten, in engen Straßen bleibt der Gegenverkehr auch stehen, bis ich durch bin“, berichtet Judith über ihre Erfahrungen. Ihr täglicher Weg zur Arbeit führt über



Antje, Karoline und Johanna auf dem Weg nach Hause

die Springorum Trasse und hier lobt sie die Stadt Bochum: „Die ist im Winter immer vorbildlich geräumt, ganz im Gegensatz zu den anderen Radwegen in der Stadt.“ Und auch Laub auf Radwegen hat sie schon mal zu Fall gebracht, zum Glück ohne große Verletzungen. Deshalb wünscht sie sich eine bessere Unterhaltung der Radverkehrswege.

Antje, Karoline und Johanna

Antje fährt mit ihrem Babboe Curve, ihrem zweispurigen kompakten Lastenrad mit etwa 2,15 Meter Länge, die fünfjährige Karoline und die zweijährige Johanna täglich zur Kita. Dann fährt sie mit dem Lastenrad weiter zur Arbeit im technischen Rathaus in der Innenstadt. Hier kann sie das Rad sicher in einem abgeschlossenen Unterstand parken. Hinzu kommen Freizeitfahrten.



David, Rosa und Liv genießen die Fahrt mit dem Longtail

„Das Lastenrad ersetzt einen Zweitwagen, mein Mann benötigt täglich unser Familienauto“, sagt Antje „und mit dem Lastenrad bin ich deutlich flexibler in der Stadt, brauche keinen Parkplatz suchen und spare auch Geld.“ Karoline und Johanna sitzen sehr komfortabel auf einer Bank nebeneinander, werden angeschnallt, können ein kleines Lämpchen anmachen und haben ein vollständiges Verdeck gegen Wind und Regen. Warme Decken liegen im Fahrgastabteil. Die Kinder tragen Helme, die Fahrerin natürlich auch, eine Warnweste macht sie gut sichtbar und Reflektoren am Fahrzeug sind auch in der Dämmerung gut sichtbar. Nicht ganz so komfortabel sitzt Antje am Lenker hinter den

Kindern. Ihren Schutz gegen die Witterung zieht sie an. Mit Elektrounterstützung nimmt sie aber problemlos alle Steigungen und manövriert sicher und zügig durch die Stadt. Zuhause kann sie das Rad überdacht unter einem Balkon im Hof abstellen.

Und wie klappt's im Verkehr? „Keine Probleme“ sagt Antje, sie hat großes Interesse von anderen Verkehrsteilnehmern an ihrem Gefährt festgestellt. Die fragen sie schon mal, wie das so klappt mit dem Lastenrad und zeigen Respekt. Kopfsteinpflaster ist mit dem Gefährt allerdings sehr unkomfortabel zu befahren. Täglich fährt sie 5 bis 10 Kilometer.

David, Rosa und Liv

David fährt mit seinem Yuba Spicy Curry, einem sogenannten Longtail, seine beiden Kinder Rosa und Liv zum Kindergarten. Mit einer Länge von 2,10 Metern fährt sich ein Longtail ähnlich wie ein normales Fahrrad, hat allerdings eine Zuladung von 200 kg inklusive des Fahrers. Zwei Kinder können bequem und sicher hinter dem Fahrer sitzen. Die tägliche Strecke von David zum Kindergarten beträgt etwa 2,5 Kilometer, insgesamt legt die Familie damit pro Jahr ca. 3.000 Kilometer zurück. Darin sind nicht nur die Strecken zum Kindergarten enthalten sondern auch Einkaufsfahrten, Freizeitausflüge, Besuche bei Freunden, etc. Ein „Stehzeug“, wie David das Familienauto nennt, wird selten eingesetzt. Als größte Konkurrenz für das (Lasten-) Rad beschreibt David das

D-Ticket bzw. Schokoticket für die Kinder. „Wir wohnen günstig gelegen in unmittelbarer Nähe zu einer 309/310 Haltestelle mit 15-Minutentakt und können damit sowohl die Innenstadt von Witten (gelegentlich auch nach Bochum), den Kindergarten und die Schulen in jeweils weniger als 15 Minuten Fahrtzeit erreichen. Vor allem, aber nicht nur, bei schlechtem Wetter sind wir dadurch im letzten Jahr Straßenbahn-Vielfahrer geworden! Allerdings wird in der Bahn seltener zurückgelächelt als auf dem Curry... ;-)“ erläutert David das Mobilitätsverhalten der Familie.

Und wie klappt's im Verkehr? David, Rosa und Liv haben überwiegend positive Erfahrungen gemacht. Das Lächeln auf den Lippen von David und den Kindern scheint sich auch auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu übertragen.

Lastenradförderung

Die Stadt Bochum fördert den Kauf von privaten Lastenrädern mit 500 €. Im letzten Jahr startete das Programm, 90 Förderanträge wurden bereits bewilligt. Nach wie vor ist Geld vorhanden für die Förderung, weiterhin können Anträge gestellt werden.



www.bochum.de

E-Bike Festival Dortmund

Eine gute Übersicht über das vielfältige Angebot vermittelt das E-Bike Festival 2024 in Dortmund. Hier sind auch Probefahrten möglich.

E-Bike-Festival Dortmund vom 19.04. bis 21.04.2024



www.ebike-festival.org

Cargobike Roadshow

Die Cargobike Roadshow wird am Sonntag, 28.04.2024, von 11:00 bis 16:00 nach Bochum kommen. Vor der Jahrhunderthalle besteht die Möglichkeit, ein breites Angebot an Lastenrädern kennen zu lernen und auch Probefahrten zu machen.



www.cargobike.jetzt



Die Windkante auf Tour

Windige Kante mit Anziehungskraft

Text: Bernhard Raeder | Foto: Windkante

Ein Ort mit Anziehungskraft für Rad-fahrende, das vermissten die Freund-Innen Fee Sternkopf, Marcel Reimann und Marius Schmoll in Bochum. Vielleicht ein Clon der Erzbahnbude in der Stadt?

Jens Behling aus dem Neuland an der Rottstraße machte sie auf ein leerstehendes Lokal bei ihm gegenüber aufmerksam. Könnte man aus einem ehemaligen Imbiss was machen? Nur was konkret? Dazu gründeten wir einen Verein, beschlossen Fee, Jens, Marius und Marcel 2021, dann bekommt das Ganze schon mal Struktur. Mit „Windkante“, wählte man ein Fachwort aus dem Rennradsport. Es bezeichnet die Kante der Straße, wo ein Fahrer nicht mehr im Windschatten seiner diagonal fahrenden Vorderleute fahren kann. Bei Seitenwind kann ein Team

bei Ausnutzung der Windkante Konkurrenten leichter abhängen. Irgendwie schien es auch ganz gut zu dem Ecklokal zu passen. Im Mittelpunkt stand das Ziel, einen Ort der Begegnung und des Austausches von und für Radbegeisterte zu schaffen. Man erstellte einen Businessplan, bekam für den Umbau aus dem Stadtteifond von Bochum Marketing ein Startkapital, so konnte man die Anmietung Ende 2021 wagen.

Der schnelle Auftritt mit Website (windkante.net) und über Instagram ([windkante_cc](https://www.instagram.com/windkante_cc)) machte das Projekt publik, immer größer wurde der Kreis der Gleichgesinnten und Aktiven. „Wir haben ja fast alle Bürojobs, richtig viel Ahnung, von der Grundsanierung eines Ladenlokals hatten wir zu Beginn nicht“, erklärt Marius, „man wächst aber mit den Aufgaben“.

Nach monatelangem Umbau entstand schließlich das, wovon die GründerInnen träumten: man betritt das Lokal und steht erst einmal vor einer Theke mit beeindruckender Espressomaschine. Links ist ein Sitzbereich, dahinter die kleine Radwerkstatt. Jeden Mittwoch ist ab nachmittags geöffnet.

Wer sind die inzwischen 180 Windkanten Mitglieder? Da sind die Aktiven, die sich um Vieles kümmern (Lokal, Vereinsarbeit, Touren, Veranstaltungen). Es sind Menschen, die in ihrer Freizeit gerne Rad fahren (Rennrad, Gravel, Trekking) und sich über dieses Hobby austauschen wollen. Es gibt die stillen FördererInnen oder auch die, die einfach vorbeikommen um zuzuhören und zu genießen.

Im Lokal der Windkante wird nichts verkauft und keine Dienstleistung erbracht. Bekommt man einen Kaffee, Riegel oder Frischgetränk bezahlt man nicht, jeder gibt was sie/er möchte. („pay what you want“). In der Werkstatt ist Hilfe zur Selbsthilfe angesagt, alle relevanten Werkzeuge sind vorhanden.

Im Mittelpunkt steht aber das Radfahren. Immer mittwochs ab 18 Uhr gibt es inzwischen drei Sparten: „talk & ride“, wo

insbesondere Neue sich informieren können, die flottere „Gravel-Runde“ und die „Bummel-Runde“. Samstags starten die FLINTA* zur gemeinsamen Rennrad- und Graveltouren. Ein exklusives Angebot für nicht-männlich gelesene Personen.

Über diverse WhatsApp Gruppen erhalten Mitglieder viele Informationen, so kann man sich auch vorab die Strecken anschauen, die gefahren werden sollen. Zusätzlich gibt es ab und an Workshops (z.B. Bikepacking) und Filmabende. Zudem möchte Marius endlich eine Tour in seine Heimat machen, nach Balve ins Sauerland. Die RadlerInnen erwartet dann Kaffee und Kuchen im Garten seiner Eltern, die übrigens zu den 7 Gründungsmitgliedern der Windkante gehören.

Zur neuen Saison plant man parallel zu den Frühjahrsklassikern des Rennsports vormittags eigene Ausfahrten. Am Nachmittag verfolgt man das Rennen der Profis gemeinsam live an der Rottstraße und die Espressomaschine tut wahrscheinlich das ihre, um die eigenen Qualen des Vormittags vergessen zu lassen. So stellt sich der Autor dieser Zeilen das zumindest vor.



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

„Ne flotte Alte auf dem Liegerad“

Neues Radelglück auf drei Rädern

Text: Georg Puhe | Foto: Konstanze Burger

Fünfzehn Jahre lang ist die inzwischen 73-jährige Konstanze Burger mehrmals die Woche mit dem Fahrrad vom Bergbaumuseum zur Ruhruniversität gefahren. Sie hatte ein gutes Tourenrad, 14 Gang Rohloff Schaltung und eine gute Kondition. Viele Fahrradturlaube hat sie in Deutschland mit ihrem Rad gemacht, sie kennt alle touristischen Radrouten.



Radurlaub auf dem fränkischen Wasserradweg

Vor vier Jahren passierte ihr ein folgenschwerer Unfall mit dem Fahrrad, „ein Alleinunfall“ wie sie sagt. Sie stürzte unglücklich, als sie beim Überqueren eines Gehwegs Passanten ausweichen musste, die sie zu spät wahrgenommen hatte. Sie kam aus ihrer heimischen Ausfahrt und wollte auf die Straße fahren. „Ganz langsam, nur Schrittempo“ wie sie selber sagt, fiel aber so unglücklich auf die Straße, dass sie sich einen Oberschenkelhalsbruch und einen Oberarmbruch zuzog. Dreivierteljahr dauerte der Heilungs- und Reha Prozess, ehe sie sich wieder aufs Rad traute. Vor ihrem Unfall ist sie zwei bis dreimal wöchentlich gefahren, eine Trainingstour, um fit zu bleiben, 33 Kilometer, meistens die gleiche Tour, über die Erzbahntrasse, Resser Mark bis zur Zeche Ewald und über Strünkede wieder zurück. Das war vor dem Unfall. Die Versuche nach dem Unfall liefen nicht so gut. Die Kondition war weg, sie fühlte sich schwach und hatte Angst beim Fahren. Die Probefahrten mit einem E-Bike halfen so richtig auch nicht,

Unsicherheit blieb und auch mit dem Gleichgewicht hatte sie auf zwei Rädern ein wenig Probleme.

Der Fahrradhändler riet ihr, einmal ein Dreirad zu testen. Bei Trimobil fand sie die Beratung und das Fahrzeug für ihre Belange: ein Trike Liegerad von Anthro Tech. Das gebrauchte Fahrzeug mit E-Unterstützung fand ihren Gefallen. Und um ihre Schwäche noch besser ausgleichen zu können, ließ sie sich die Rohloff Nabe ihres alten Fahrrades einbauen.

Seit April fährt Konstanze nun Liegerad. Zwar ist das Handling aufwändiger als mit ihrem alten Zweirad, den Transport in der Bahn, wie sie es vorher auf Urlaubstouren mit ihrem Zweirad gewohnt war, scheut sie, aber das Trike passt in den Kofferraum ihres Autos, bei umgeklappten Rücksitzen. Allerdings muss man es zu zweit hineinheben. Damit sind aber auch wieder Radtouren außerhalb Bochums möglich. Ihre Trainingsstrecke fährt sie wieder, „in flotter Fahrt, bis zu 28 km/h“, wie sie gesteht.

Einen Radurlaub, wie früher, wollte sie dann doch auch machen mit dem neuen Gefährt. Ein Ziel hatte sie ausgesucht, den fränkischen Wasserradweg, den man gut als Rundkurs in vier oder fünf Etappen fahren kann. Über eine Anzeige im ADFC Portal Mitradelzentrale hat sie eine „Mitfahrerin gesucht“ und auch gefunden, sogar eine aus der Region Franken. Alleine wollte sie nicht fahren, eine Begleiterin war ihr auch für die Sicherheit wichtig. Also die Radtaschen gepackt, das Trike ins Auto verladen und nach Ansbach gefahren, dem Ausgangspunkt der Tour.

50 bis 55 Kilometer ist sie mit ihrer Begleiterin täglich gefahren, mit Gepäcktaschen und wechselnden Quartieren. Es hat so gut funktioniert und so viel Spaß gemacht, dass sich die Beiden schon für 2024 zu einer Tour verabredet haben. Konstanze war ganz begeistert von den Strecken der Tour und der Wegebeschaffenheit. „In Franken sind die Straßenbeläge deutlich besser als in Bochum, bei dem Liegerad merkt man Unebenheiten doch sehr viel stärker als bei einem Zweirad“, sagte sie.

Wie klappt denn eigentlich das Fahren mit dem Liegerad in Bochum? „Hier ist das Fahren etwas weniger bequem als ich es im Urlaub erlebt habe, die Fahrbahnen hier haben mehr Löcher und Unebenheiten“, sagt Konstanze. Aber auch hier in Bochum nutzt sie ihr Trike nicht nur für ihre Trainingstour. Sie fährt damit in die Stadt und beispielswei-

se zu Konzerten ins Musikforum. Das sichere Anschließen an Fahrradbügel gelingt allerdings meistens nicht, der Abstand zwischen den Bügeln, wenn man denn überhaupt einen freien findet, ist mit dem breiteren zweispurigen Liegerad meistens zu eng. Auf den Radfahrspuren fährt Konstanze selbstbewusst und zu ihrer eigenen Sicherheit mindestens mit 50 cm Abstand zu

„Autofahrer begegnen mir mit mehr Respekt, als ich es mit meinem Zweirad erlebt habe.“

parkenden Autos, dafür fährt sie dann mit dem linken Vorderrad auf der Fahrbahn. „Autofahrer begegnen mir mit mehr Respekt, als ich es mit meinem Zweirad erlebt habe“, schildert sie

ihre Erfahrungen im Straßenverkehr, „der Überholabstand von 1,5 Metern wird in der Regel eingehalten, vielleicht genieße ich mit meinem Gefährt einen ‚Behindertenbonus‘.“ Auffällig und gut sichtbar ist sie in jedem Falle durch eine rote Flagge hinten am Rad. „Oft werde ich an Ampeln angesprochen,

wie es mit meinem Liegerad so funktioniert“, erzählt sie und respektvoll mit Ruhrgebietscharme hat sie den Titel „ne flotte Alte auf dem Liegerad“ erhalten.



www.adfc-radtourismus.de/mitradelzentrale

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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

Der OpenBikeSensor

Abstandsmessung für mehr Sicherheit

Text: Marek Nierychlo | Fotos: Daniel Sadrowski

Beim Radfahren beschleicht einen häufig das Gefühl, dass Autos zu nahe überholen. Zwar sieht der Gesetzgeber einen Mindestabstand vor, daran halten sich die meisten Autofahrenden scheinbar kaum. Die deutschen Behörden bedauern, wenig bis keine Möglichkeiten zu haben, den Abstand rechtskräftig zu erfassen. Deswegen hat sich eine Gruppe von Radfahrenden zusammengetan und ein Gerät entwickelt, das den Überholabstand aufzeichnet und visualisiert. Dieses Gerät namens OpenBikeSensor gefiel der Jury des deutschen Fahrradpreises so sehr, dass es 2022 den deutschen Fahrradpreis gewonnen hat.

Sicherheit braucht Abstandsmessung

Überholvorgänge sollten an und für sich nichts Aufregendes sein. Tag für Tag überholen wir irgendjemanden oder -etwas. Allerdings kommt es selbst auf Gehwegen im Gedränge schon mal vor, dass zwei Zufußgehende zusammenstoßen – nur dass sich dabei selten jemand verletzt. Die langsame Geschwindigkeit beim Gehen und die Beschaffenheit des menschlichen Körpers vermeiden schwere Verletzungen bei diesen Zusammenstößen.

Kollidiert ein Fahrrad jedoch mit einem Auto, sind die Kräfte, die bei einem Unfall wirken, in einer ganz anderen Größenordnung.



Alltag im Straßenverkehr

Anstelle der 70 kg durchschnittlichem Körpergewicht wiegt ein Auto eher um die 2.000 kg und bewegt sich darüber hinaus innerstädtisch auch noch mit 50 km/h. Solche Zusammenstöße sind in den meisten Fällen lebensgefährlich. Dieses tödliche Ende ist schlicht und ergreifend Physik, die sich aus den Parametern ergibt: Wird die Geschwindigkeit zum Beispiel auf 30 km/h gesenkt, erhöht sich die Überlebenschance für Radfahrende und Zufußgehende bereits deutlich.

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt den Städten zwar keine Absenkung der Regelschwindigkeit, dennoch haben Kommunen Möglichkeiten das Unfallrisiko zu senken: mit fehlertoleranten, breiten und baulich getrennten Wegen für den Fuß- und Radverkehr.

Der Überholvorgang an sich ist klar geregelt: Beim Überholen von Radfahrenden müssen Autofahrende einen Mindestabstand von 1,5 m einhalten.

Mit einem Anhänger oder Kind auf dem Rad sind es sogar 2 m. Dabei handelt es sich wohlgermerkt um gesetzliche Mindestüberholabstände. Mehr darf es also durchaus sein. Sollte nicht genug Raum vorhanden sein, um diese Abstände einzuhalten, müssen Autofahrende so lange hinter dem Rad fahren, bis sich eine Möglichkeit zum Überholen bietet. Wie oft dieses gesetzlich vorgeschriebene Szenario in der Realität eintrifft, können wohl alle Radfahrenden bestätigen: Selten bis nie. Die Angst fährt leider oftmals mit.

Subjektive oder objektive Sicherheit

Am sichersten fühlen sich Radfahrende auf breiten, baulich getrennten Radwegen. Dies ist das Ergebnis von über 400.000 Bewertungen des Straßen-Checks, dessen Ergebnisse auf der Website radwege-check.de einzusehen sind. Die Rechnung ist einfach: Je mehr

Autos mit höherer Geschwindigkeit und je näher am Radfahrstreifen der Autoverkehr, desto unsicherer fühlen sich Radfahrende. Das führt häufig dazu, dass Mut zum Radfahren genauso notwendig ist wie das Können.

Am unsichersten sind Radfahrstreifen, die zwischen Fahrstreifen und Parkstreifen liegen. Dies ist eine Bochum übliche Form der Radverkehrsführung, unter anderem zu sehen auf den Radialen: Schmale Radwege, mit einem Farbstreifen von der Fahrbahn abgetrennt, zur rechten Seite parkende Fahrzeuge. Dabei bewegen sich Radfahrende wie eine Fliege zwischen Hammer und Amboss. Die durchgezogene weiße Linie suggeriert den Autofahrenden freie Fahrt, doch was aus dem Auto heraus sicher wirkt, fühlt sich auf dem Fahrrad beängstigend an und ist nicht nur gefährlich, sondern in vielen Fällen auch gesetzeswidrig.

Doch ist das denn tatsächlich so oft der Fall, wie es einem auf dem Fahrrad vorkommt? Kann man dieses subjektive Empfinden objektiv untermauern?

Die Entwicklung des OBS

Bastelbegeisterte Radfahrende aus dem Raum Stuttgart haben sich genau diese Frage gestellt: Wie kann man diese Abstände Tag für Tag messen und visualisieren? Ihre Antwort: Der OpenBikeSensor (OBS). Der OBS ist ein Abstandsmesser, der auf Knopfdruck Überholabstände zu anderen Fahrzeugen misst. Die Daten speichert das Gerät in einer Datei und können anschließend auf ein Internetportal hochgeladen werden, wo sie auf einer Karte dargestellt werden. Jeder Überholvorgang wird auf einem Punkt auf der Straße, ein Klick darauf zeigt die Abstände links und auch rechts zentimetergenau an.

Der OBS besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen: einem Gehäuse und einer mit einem Kabel damit verbundenen Displayeinheit mit Druckknopf. Das Hauptgehäuse



Workshop zum Selbstbau eines OpenBikeSensors

beinhaltet einen GPS-Sensor, der den Ort erfasst, Ultraschallsensoren, die die Entfernung des überholenden Fahrzeugs aufnehmen, USB, Bluetooth und WLAN als Schnittstelle mit anderen Geräten, einen Akku und eine SD-Karte, auf der das Gerät die Daten speichert.

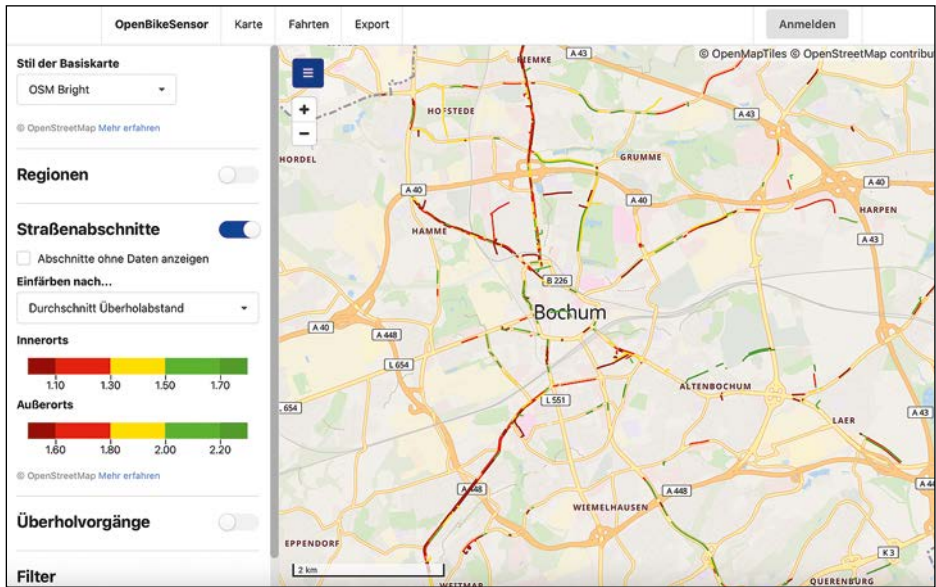
Radfahrende befestigen die Displayeinheit am Lenker und nach jedem Überholvorgang bietet der OBS in einem bestimmten Zeitfenster von meistens fünf Sekunden an, den Überholvorgang per Knopfdruck festzuhalten. Dabei ist die Entfernung nach rechts ebenfalls wichtig. Dort dürfen häufig Autos parken und Radfahrende sind angehalten, einen Meter Abstand zu diesen zu halten. Neben den Zusammenstößen beim Überholen sind nämlich die mit unachtsam geöffneten Autotüren, sogenannte Dooring-Unfälle, eine häufige Gefahrenquelle.

All dies ist das Produkt monatelanger Arbeit und Entwicklung durch eine Community. Die Zusammenstellung der gesamten

Elektronik, die Entwicklung des Gehäuses mit 3D-Druck, die Firmware und Software basieren auf freiwilliger Leistung engagierter Menschen, die sich für die Sicherheit von Radfahrenden einsetzen. Der OpenBike-Sensor funktioniert einfach und effektiv: Er kann ganze Straßenzüge mit zahlreichen Messungen als eine Gefahrenstelle für den Radverkehr identifizieren. Damit stützt und validiert er die subjektive Wahrnehmung der Gefährdungen.

Das Selberbauen – Ein Bausatz für alle

Jeder einzelne OBS ist ein Do-It-Yourself-Bastelprojekt. Doch bevor man ihn zusammenbauen kann, muss man ihn bestellen. Auf der Projektseite [openbikesensor](#) gibt es drei unterschiedliche Varianten. Nach der Auswahl besteht die Option, sich die Bauteile selbst zu bestellen oder sich an einer Sammelbestellung zu beteiligen, was oftmals preisgünstiger ist.



Die Website zum OpenBikeSensor (Screenshot)

Danach führt eine Schritt-für-Schritt-Anleitung zum gewünschten Ergebnis, ein wenig Wille und Löterfahrung sind allerdings schon nötig. Doch in zahlreichen Städten finden bereits regelmäßige Bastel-Workshops statt. Auch in dieser Hinsicht greift das Prinzip der gemeinschaftlichen Unterstützung. Die Radwende Bochum hat im Sommer 2023 mehrere solche Workshops veranstaltet. Herausgekommen sind dabei über ein Dutzend Geräte, die nach und nach in Betrieb gegangen oder demnächst zum Einsatz kommen.

Von der Straße in die Amtsstube zur Politik

Auch in Bochum sind also Radfahrende mit dem OpenBikeSensor unterwegs und erfassen Überholabstände. Die Daten sammeln wir auf dem OBS-Portal. Auf einer OpenStreetMap, ebenfalls ein Open-Source-Projekt wie der OpenBikeSensor,

sind die Straßen in unterschiedlichen Farben gekennzeichnet: Grün bei regelkonformen Überholabständen über 1,5 m, gelb bis 1,3 m und darunter rot oder sogar dunkelrot

Anhand dieser Visualisierung ist auf einen Blick erfassbar, wo Autofahrende häufig gegen das Gesetz verstoßen. Dabei ist nicht nur der durchschnittliche Abstand zu erkennen, sondern auch die Anzahl der Messungen. Die Fakten sind vorhanden. Jetzt muss die Politik nur noch handeln.

Es ist die Aufgabe der Verwaltung und der Politik, für die Sicherheit und Einhaltung von Regeln zu sorgen. Bisher beschränkten sich die Mahnungen aus dieser Richtung auf den Hinweis auf die Ausrüstung der Radfahrenden – diese sollten Helm und Warnweste tragen. Außerdem können sie ihre Fahrfähigkeiten in Fahrkursen aufbessern. Diese mögen die Überlebenschancen im Falle eines Unfalls zwar zu erhöhen, doch die Angst vor dem Radfahren verschwindet dadurch noch nicht.

Der Radwege-Check zeigt es deutlich: Auf über 1.000 Arten von Radwegen bewegt man sich am sichersten auf einer Infrastruktur, die für jedes Verkehrsmittel baulich getrennte Wege vorsieht. Der Raum dafür ist häufiger vorhanden, als man denkt. Zurzeit räumt man dem Auto den Großteil des Straßenraumes ein. Allerdings hat keine Verkehrsart den alleinigen Anspruch darauf. Eine Umverteilung der Fläche ist notwendig, um die Sicherheit aller zu gewährleisten.

Zum Ausklang

Der OpenBikeSensor ist nur ein Werkzeug, das empirische Daten liefert. Doch Fakten alleine helfen noch nicht weiter, wenn sie einer verfestigten Meinung gegenüberstehen. Der Wille zur Veränderung und die dafür notwendigen Entscheidungen müssen aus Politik und Verwaltung kommen. Letztend-

lich ist der OBS auch ein Stück Bürgerbeteiligung. Es ist ein integraler Bestandteil von Zivilgesellschaft und Demokratie, sich an der Gestaltung des öffentlichen Raumes beteiligen zu können. Sicherheit, Lärm- und Umweltschutz genießen bei Bürger*innen einen hohen Stellenwert. Der OBS kann zu einer Verbesserung der Radinfrastruktur beitragen – und damit die Sicherheit erhöhen und die Lärm- und Umweltbelastung senken.

Wer Interesse daran hat, eine Zeit lang mit OpenBikeSensor zu fahren und Messungen vorzunehmen, kann sich einfach per E-Mail melden: obs@radwende-bochum.de

Mehr Infos zum OpenBikeSensor

Straßen-Checks: radwege-check.de

OpenBikeSensor: openbikesensor.org

OBS-Portal: obs.radwende-bochum.de



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

 walkabout-bochum.de  

Electrify my Bike

Elektroantrieb nachrüsten

Text: Raphael Kleine

Vor einiger Zeit habe ich mit dem Gedanken geflirtet, ob nicht doch die Anschaffung eines Pedelecs anstehen könnte. Der eingebaute Rückenwind hat seinen Charme. Aber die in den letzten Jahren angezogenen Preise haben mich davon abgehalten: Standardmäßig sind 3.000 Euro oder deutlich mehr auf den Tisch zu legen. Ich kam immer wieder zu dem Schluss, noch nicht fußlahm genug zu sein, um diese Hype-Preise zu akzeptieren. Zudem habe ich ein hochwertiges Rad, nur eben ohne elektrischen Rückenwind.

Und so kam der Gedanke: Wie ist es eigentlich mit der Option, ein Fahrrad nachträglich mit einem Elektroantrieb zu veredeln?

Ist der Verbau von Nachrüstsätzen legal (StVO)?

Grundsätzlich ist der Umbau eines Fahrrads zum Pedelec legal. Folgende Kriterien müssen dabei beachtet werden, um StVO-Konformität zu erfüllen:

- ▶ Die elektrische Unterstützung darf nur bis max. 25 km/h erfolgen
- ▶ Die Nenndauerleistung darf 250 Watt nicht überschreiten
- ▶ Die elektrische Unterstützung darf nur während des Pedalierens erfolgen



Der letzte Punkt unterscheidet darüber, ob man mit der Umbaumaßnahme ein Pedelec oder ein E-Bike erzeugt hat. Pedelecs (Unterstützung nur beim Pedalieren) werden rechtlich wie Fahrräder behandelt; E-Bikes (Antrieb

auch ohne Pedalieren) gelten rechtlich bereits ab 25 km/h als Mofas und benötigen damit ein Versicherungskennzeichen.

Für private Personen, die einen Umbau vornehmen, gilt, dass nach bestem Gewissen gehandelt werden muss. Daher muss vor Umbau des Rades geklärt werden, ob die verbauten Komponenten des Rades den Belastungen, welche ein Pedelec-Umbau impliziert, standhalten. Bei Nichterfüllung kann daraus im Falle eines Unfalls folgen, dass die Versicherung (Haftpflicht; Krankenversicherung) nicht haftet.

Für gewerbliche Anbieter von Pedelec-Umbauten ist es komplexer. Diese müssen:

- ▶ eine umfassende Risikobeurteilung durchführen,
- ▶ geeignete Schutzmaßnahmen festlegen, mit denen entsprechenden Gefährdungen begegnet wird, und
- ▶ seine Wahl in seinen technischen Unterlagen begründen.

Daraus ergibt sich, dass es nur sehr wenige Anbieter von Umbausätzen gibt, die auch den Umbau als Service anbieten.



Electric Bike Solutions (EBS) Nabengetriebemotor

Welche Art des Antriebs: Mittelmotor (Kurbel) oder Nabenantrieb (Hinterrad)?

Mittelmotor: Im Bereich der klassischen Pedelecs „ab Werk“ hat der Mittelmotor eine deutliche Dominanz. Der Grund liegt neben Markt-Dynamiken unter anderem darin, dass das Drehmoment des Mittelmotors über die Gangschaltung gewandelt wird und damit der Motor entlastet wird.

Bekanntermaßen ist der Rahmen eines Bio-Bikes nicht für die Aufnahme eines E-Antriebs nach Bauart Bosch und Co konzipiert. Daher müssen die Motoren der Nachrüstsätze entweder vor dem Tretlager oder linksseitig zwischen Kurbel und Rahmen / Tretlager platziert werden.

Nabengetriebemotoren: Nabengetriebemotoren müssen den gesamten Drehzahlbereich des Hinterrads abdecken und kommen nicht in den „Genuss“ der Entlastung durch die Gangschaltung (Stichwort Drehmomentwandlung). Dadurch sind die Motoren stärker belastet, was bei hohen Anforderungen durch das Terrain (bergig) und/oder hohes Fahrergewicht zu thermischem Stress führen kann.

Aus Erfahrungen im Freundeskreis kann ich aber berichten, dass bei Einsatz eines kräftigen Nabengetriebemotors entsprechende Problem in der Praxis nicht zum Tragen kommen, wenn oben genannte Kriterien (Terrain/Fahrergewicht) nicht extreme Ausmaße annehmen.

Als vorteilhafte Eigenschaft eines Nabengetriebemotors gegenüber einem Mittelmotor ist zudem die geringe Geräuschkentwicklung zu nennen.

Beachtet werden muss, dass Nabenmotoren nicht in Kombination mit Nabenschaltungen verbaut werden können, es sei denn, man baut den Antrieb in das Vorderrad. Dies hätte aber Nachteile im Fahrverhalten des Rades zur Folge (z.B. Untersteuern bei feuchtem Untergrund).

Antrieb mit oder ohne Drehmomentsensor?

Es gibt Nachrüstsätze mit und ohne Drehmomentsensor. Der Drehmomentsensor hat die Aufgabe, die Unterstützung des Motors abhängig von der Trittkraft zu regeln - tritt man sanft in die Pedale, wird sanft unterstützt und umgekehrt. Dies führt zu einer intuitiven und angenehmen Unterstützung.



Pendix Mittelmotor

Dem gegenüber zeigen Systeme ohne Drehmomentsensor ein eher „digitales“ Unterstützungsverhalten. Unabhängig davon, ob man sanft oder kräftig pedaliert, treibt der Motor entsprechend der eingestellten Unterstützungsstufe immer konstant.

Neben der digitalen Unterstützung ist der sporadische Effekt des Nachschiebens ein Nachteil. Hintergrund des Nachschiebens: Der Antrieb entscheidet bei fehlendem Drehmomentsensor nur auf Basis von Positionssensoren, ob gerade pedaliert wird oder nicht. Wenn man z.B. anhalten möchte, jedoch noch leicht weitertritt, kann der Motor kurzzeitig im Antriebsmodus verbleiben, weil die Sensoren das entsprechende Signal geben. Dies kann sich unangenehm anfühlen oder sogar ein Sicherheitsrisiko darstellen. Daher muss die Bremsanlage bei Antrieben ohne Drehmomentsensor häufig mit Bremsschaltern ausgerüstet werden. Mit diesen wird sichergestellt, dass die Motorunterstützung beim Betätigen der Bremsen sofort unterbrochen wird.

Bei Systemen mit Drehmomentsensor ist in kein Bremsschalter notwendig.

Welche Anbieter für Nachrüstätze gibt es und wie hoch sind die Kosten?

Im Folgenden werden verschiedene Anbieter von Mittelmotor und Nabenantrieb-Nachrüstätzen vorgestellt. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Die erwähnten Preise beziehen sich immer auf die kompletten Nachrüstätze inklusive Akkus.

Anbieter für Mittelmotoren

Pendix: Bei Mittelmotoren der Firma Pendix sitzt der getriebelose Motor linksseitig an der Kurbel.

Der Preis für die am häufigsten gewählte Antriebsvariante „Pendix eDrive 500“ beträgt 1.690 Euro. Es gibt ein Händlernetz, in Bochum Meilenweit, Tri-Mobil, Krabo. Der Umbau wird von manchen der Pendix-Händler als Service angeboten. So bietet beispielsweise Meilenweit den Umbau für 120 Euro an. Wer den Umbau selbst durchführt, kann mit Pendix Kontakt aufnehmen, um offene Fragen zu klären. Die Website ist zudem gut strukturiert und informativ.



Tongsheng Mittelmotor

Electric Solutions (EBS): Die Firma EBS bietet ein Mittelmotor-Konzept an, ansonsten ist sie vorrangig im Bereich der Nabenantriebe vertreten. Der Motor ist hier vor dem Tretlager platziert. Die Kosten belaufen sich in der Basisversion bei rund 1.100 Euro. EBS bietet auch einen Umrüst-Service an. Dabei fallen zusätzliche Kosten von ca. 350 Euro an, plus Versandkosten für das Fahrrad. Auch der EBS Internetauftritt ist übersichtlich und informativ.

Tongsheng (Europa-Vertrieb über „Enerprof“): Tongsheng ist ein chinesischer Anbieter von Antrieben mit sehr niedrigem Preisniveau. Die Antriebe des asiatischen Herstellers werden in Europa u.a. über die Firma Enerprof vertrieben. Die Kosten für einen Nachrüst-satz belaufen sich auf ca. 600-800 Euro, je nach Ausführung. Ein Umrüstservice wird nicht angeboten.

In meinem Bekanntenkreis hat sich jemand für diesen Anbieter entschieden und kam mit dem Umbau gut klar – der Zeitaufwand betrug in seinem Fall ca. 4 Stunden.

Bafang: Ebenfalls sehr günstige Mittelmotoren bietet der seit 2003 am Markt befindliche chinesische Hersteller Bafang an. Der Vertrieb läuft in Europa über diverse Online-Shops. Die Preise für die Umrüstsätze liegen noch leicht unter denen bei Tongsheng – auch hier wird kein Umbauservice angeboten – DIY ist daher angesagt.

Anbieter für Nabengeriebemotoren

E-Bike Solutions (EBS): Die Firma E-Bike Solutions ist stark im Bereich Nabenantriebe. Hier gibt es eine große Auswahl: vom moderaten Nabemotor für das Citybike bis hin zum Antrieb für die Berge bzw. Lastenräder. EBS hat einen sehr kundenfreundlichen Internetauftritt – durch alle offenen Fragen bei der Entscheidungsfindung wird man angenehm geleitet.

Die Kosten für die Umbausätze liegen zwischen 1.100–1.800 Euro. Ein Umbau durch EBS kostet zusätzlich 250 bis 350 Euro. Wer sich selbst an den Umbau wagen will, bekommt von EBS eine detaillierte Anleitung und kann zudem auf den technischen Kundensupport zurückgreifen.

Bafang: Analog zu den oben genannten Bafang Mittelmotoren sind die Nabenantriebe von Bafang mit 500-800 Euro sehr günstig. Der Vertrieb läuft wie erwähnt über diverse Online-Shops. Zudem muss man sich die Einzelkomponenten selbst zusammenstellen. Umrüstsätze wie beim Mittelmotor habe ich nicht gefunden.

Neodrives: Die Firma Neodrives bietet einen sehr interessanten Umrüstsatz „Made in Germany“ an. Technisch sehr interessant (Getriebelos, Rekuperation, integrierter Drehmomentsensor) und preislich bei ca. 1.800 Euro. Neodrives vertreibt seine Antriebe über ein Händlernetz – in Bochum z.B. über Tri-Mobil. Einen Umbauservice bietet Tri-Mobil nicht an.

Kann man den Umbau selbst bewerkstelligen?

Wer technisch versiert ist, sollte mit dem Umbau keine großen Probleme haben. Es muss aber sorgfältig geprüft werden, ob sich das Fahrrad grundsätzlich für den Umbau eignet. Ein Beispiel für ein nicht geeignetes Rad wäre eines mit Rücktrittbremse.

Beim Verbau von Mittelmotoren ist zu bedenken, dass ggf. Spezialwerkzeug für den Wechsel des Tretlagers notwendig sein kann.

Bei Nabenmotoren muss ggf. das Einspeichen des Laufrades vorgenommen werden, oft werden aber bereits eingespeichte Systeme angeboten. Zudem wird dies von diversen Zweirad-Werkstätten als Service angeboten.

Grundsätzlich bieten die kompletten Umbau, wie schon beschrieben, die Anbieter EBS und teilweise die Pendix-Vertragshändler. Dafür muss man jedoch ggf. das Rad einschicken.

Was sind evtl. Nachteile im Handling

Bei Nachrüstsätzen ist oft kein Drehmoment-Sensor verbaut – mit allen erwähnten Nachteilen. Wenn man also „intelligenten“ Rückenwind möchte, muss auf den Verbau dieser Sensorik geachtet werden.

Des Weiteren sollte man sich darüber im Klaren sein, dass durch das zusätzliche Gewicht der einzelnen Komponenten ein Handling-Nachteil gegenüber dem ursprünglichen „Biobike“ entsteht. Wer sein Rad z.B. bisher immer aus dem Keller hochgetragen hat, sollte klären, ob dies auch nach dem Umbau noch möglich ist.

Fazit

Für die Nachrüstooptionen von Neodrives, EBS und Pendix muss man zwischen 1.400-2.000 Euro investieren. Wirklich günstig ist das absolut nicht, trotzdem kann dies eine interessante Option sein, wenn man ein hochwertiges Rad als Basis hat, von dem man sich nicht trennen möchte.

Antriebe von Bafang und Tongsheng sind deutlich günstiger, hier ist man unter 800 Euro dabei. Jedoch gibt es hier keine Service-Infrastruktur / Kundensupport. Damit sind diese Umrüstsätze eher etwas für die handwerklich Selbstbewussten.

Aus meiner Sicht sollte man auf jeden Fall darauf achten, dass der Nachrüstsatz der Wahl mit einem Drehmomentsensor ausgestattet ist.



In the Middle of Nüsch

Eine Fahrradtour durch die Altmark

Text und Fotos: Karl-Heinz Hüsing | Portraitfoto des Autors: Amanda Hasenfusz

Beuster Alte Elbe

Im letzten Jahr habe ich eine Rezension der Reiseführer „In the Middle of Nüsch“ (www.omnino-verlag.de) in der Slowfood-Zeitung gelesen. Das hat mein Interesse für die Altmark geweckt.

„Wer schon zu oft in der Uckermark war und das Wendland nicht mehr sehen kann, muss in die Altmark. Am Tag ist fast nüsch los, in der Nacht ist es eine der dunkelsten Regionen Deutschlands, die Natur fasziniert, die Elbe reißt alle überflüssigen Gedanken mit.“ Dieses Zitat kann ich nach meinen Erfahrungen voll bestätigen.

Die Altmark liegt nördlich von Magdeburg in der Nordwestecke von Sachsen-Anhalt und hat aufgrund der Lage viel ehemalige DDR-Grenze zu bieten. Davon sieht man heute nicht mehr viel, aber der Grenzstreifen ist zu einem Naturreservat geworden. In dem Grünen Band ist die Natur über viele Jahre

in Ruhe gelassen worden und ist jetzt ein Bereich mit einem großen Naturreichtum.

Im Internet habe ich eine schöne 10-tägige Fahrradtour durch die Altmark gefunden: www.altmark-rundkurs.de. Die Tour mit gut 500 km führt über wenige große Straßen, vor allem auf kleinen Straßen und einigen Waldwegen auf Waldboden (nur wenig Sand). Erstaunlich ist, dass man durch 8 Hansestädte kommt, mal klein mal etwas größer.

Dann habe ich angefangen zu planen wie denn meine Reise aussehen könnte. Eine Anreise mit der Bahn nach Salzwedel ist in 5 Stunden zu schaffen, bei 3-mal umsteigen. Das war für mich in Ordnung und preislich mit dem Deutschlandticket akzeptabel.

Nun ging es ans Planen der Tour. Ich habe mich dabei im Wesentlichen an die Vorgaben der 10-Tages-Tour gehalten. Auf der Internetseite der Tour gibt es viele Hinweise für Unterkünfte und ich hatte schnell alle

Unterkünfte buchen können (manchmal musste booking.com nachhelfen).

Eigentlich wollte ich die Reise mit meinem Tourenrad machen. Dann hatte ich mir aber mit Hilfe der Lastenradförderung von Bochum ein Longtail-E-Bike zugelegt. Das wurde dann mein Reisebegleiter. Wenn man schon etwas älter ist, ist ein kleiner elektrischer Helfer nicht zu verachten. Ende August ging es dann los. Die Bahnfahrt war ohne Probleme (hört man ja auch mal gerne), auch alle Fahrstühle funktionierten. Nur der Fahrstuhl in Salzwedel war zu kurz, aber mit Senkrechtstellen des Rads war auch das zu meistern.

Los ging es also in der Hansestadt Salzwedel. Eine Spezialität von Salzwedel ist der Baumkuchen, der hier seit Anfang des 19. Jahrhunderts hergestellt wird (lecker, lecker). Die Innenstadt wird geprägt durch Fachwerkbauten und Backsteingotik. Dieser Baustil wird mich auf meiner Tour weiter begleiten. Ich habe mich aber nur kurz in Salzwedel aufgehalten und bin zum Arendsee aufgebrochen. Hier bin ich nicht in die Stadt Arendsee gefahren, sondern habe mir die ruhigere Nordseite des Sees ausgesucht. Die Fischerei Kagel bietet hervorragenden Räucherfisch aus dem See. Sehr empfehlenswert die kleine Maräne. Leider ist die Wasserqualität des Sees nicht die allerbeste, trotzdem habe ich mich nicht von einem Bad am schönen Naturstrand von Zießau abhalten lassen.

Am zweiten Tag ging es Richtung Elbe durch kleine Orte. In vielen der kleinen Orte sind gut erhaltene schöne Kirchen zu entdecken. Im Wesentlichen aus Backstein, manchmal auch in Kombination mit Fachwerk.



Dom St. Nikolaus in Stendal

Dann wurde die Elbe erreicht. Von der Landschaft war ich begeistert. Die Elbe ist hier begnadigt, aber durchaus noch naturnah. In den Elbauen gibt es noch alte weitgehend naturbelassene Elbarme. Ich hatte wunderbare Blicke beim Radeln auf dem Elbdeich. Besonders gut gefallen hat mir das Örtchen Beuster mit seinen 2 schönen Kirchen und dem wunderbaren Café in der Schäferei Schuster.

In dem Zielort der Tour, der schönen Hansestadt Seehausen (mit einem schönen Fluss-Schwimmbad) habe ich leider keine Unterkunft gefunden (Stadtfest) und bin dann etwas weiter in eine kleine Pension auf dem Land gefahren. Viele kleine Pensionen leben von der Vermietung für Monteure da es nur wenige Touristen gibt, so auch hier. Aber das ist kein Nachteil.

Das nächste Ziel ist Havelberg (natürlich eine Hansestadt). Wie der Name vermuten lässt liegt Havelberg an der Havel, unweit der Mündung in die Elbe. Die schöne Altstadt liegt auf einer Insel in der Havel. Auf dem Berg steht ein großer Dom. Etwas erschrocken aber hat mich der große Leerstand in der Stadt.



Gedenkstätte Feldscheune Gardelegen

Zurück zur Tour. Es geht wieder zur Elbe, hier habe ich einen kleinen Abstecher direkt an der Elbe lang gemacht um wieder die schöne Flusslandschaft zu genießen. Nun ging es zu der wohl kleinsten Hansestadt Werben, die mir sehr gut gefallen hat. Die Johanniskirche ist beeindruckend und nebenan liegt ein wunderbares Café in einer renovierten alten Schule. Weiter geht es auf die andere Elbseite mit einer Fähre, die ohne Motor auskommt, sie fährt mit der Kraft der Strömung. Wieso machen das nicht alle Fähren so? Die anderen Fähren, die ich gesehen habe, fahren mit Dieselmotoren.

Die folgende Tour war die einzige, die ich etwas langweilig fand. Es ging zuerst viel an größeren Straßen entlang und die Landschaft mit viel Groß-Landwirtschaft war nicht so interessant. Aber sehr schön war das Strandbad in Zabakuck.

Über Jerichow ging es weiter zur „Kaiserstadt“ Tangermünde. Viele Ortsnamen rechts-elbisch sind wendisch-slawisch geprägt. So hat Jerichow (Burg des Tapferen) nichts mit Jericho zu tun. Die Klosterkirche in Jerichow mit Ihren hohen Türmen, ist auf jeden Fall einen Besuch wert.

In den meisten Städten auf meiner Tour war nur wenig los. Es gibt einige Restaurants und Cafés, aber Kneipen, wie wir sie hier kennen, findet man nur wenig. Damit ist nach 20 Uhr nur wenig los in den Altmark-Städten. Tangermünde bietet hier eine Ausnahme. Sehr schön fand ich den Biergarten der Brauerei mit Blick auf die Elbe und die Mündung des Flüsschens Tanger. In Tangermünde habe ich mir ein Abendessen im Schloss, das mittlerweile ein großes Edelhôtel ist, gegönnt.

Weiter geht es über das schöne kleine Städtchen Arneburg (keine Hansestadt!) nach Stendal (natürlich Hansestadt!).

Stendal wird durch einige Backsteinkirchen geprägt und bietet durchaus einiges an städtischem Leben, allerdings nur bis achte.

Der nächste Tag sollte ein Regentag werden. Da es eine Bahnverbindung zu meinem nächsten Ziel Gardelegen (natürlich eine Hansestadt und die drittgrößte Stadt Deutschlands aber nur flächenmäßig) gibt, habe ich überlegt, eine Bahnetape einzulegen. Dabei habe ich entdeckt, dass im Bundesland Sachsen-Anhalt die Fahrradmitnahme im Nahverkehr kostenlos ist, sehr



Karl-Heinz hat das Ziel Dahrendorf erreicht

lobenswert. Am Morgen war die Wettervorhersage etwas besser und ich habe beschlossen, mit dem Rad zu fahren, habe aber die Tour etwas abgekürzt und habe Tangerhütte ausgelassen und bin direkt nach Gardelegen gefahren. Der Weg ging sehr schön durch viel Wald.

Auf dem Weg dorthin habe ich die Gedenkstätte Feldscheune Isenschnibbe bei Gardelegen besucht. Kurz vor Ende des 2. Weltkrieges wurden hier über 1.000 KZ-Häftlinge nach dem Todesmarsch aus den KZs in die Scheune getrieben und ermordet. Besonders bedrückend fand ich, dass nicht nur SS und Armee an dem Massaker teilgenommen haben, sondern auch der örtliche Volkssturm.

Die nächsten beiden Tage ging es durch die „Altmärkische Schweiz“ (es gab tatsächlich auch mal kleine Berge), durch den Naturpark Drömling und entlang des Grünen Bands zu meinem letzten Ort in der Altmark, dem Dörfchen Dahrendorf. Die abwechslungsreiche Landschaft war ein Highlight der Tour. Der Drömling wird geprägt durch eine Feuchtwiesenlandschaft; danach ging es weiter durch wunderbare Natur.

Auf der ganzen Tour habe ich nur sehr wenige Radfahrer getroffen, eine Ausnahme war die Strecke an dem Elbe-Radweg. Aber an einer Wassertretstelle habe ich dann zufällig einen alten Bekannten aus der Nähe von Bremen getroffen. Mit seiner Frau war er mit dem Rad auf dem Weg nach Berlin zur Einschulung des Enkels. Kann man mal so machen.

In meiner letzten Altmark-Station, der sehr schönen Herberge am kleinen Weingarten in Dahrendorf, habe ich dann zwei Tage verbracht und an meinem Pausentag noch einmal das Grüne Band erkundet.

Zum Schluss habe ich mir das Ökodorf in Hitzacker (Wendland) angesehen und dann ging es von Uelzen zurück nach Bochum.

Es war eine Tour, die viele Eindrücke bei mir hinterlassen hat und ich kann sie nur weiterempfehlen.

Rundtour zum Phönixsee

Text und Fotos: Theo Albers

In der 3. Folge dieser Artikelserie ist unser Ziel der Phoenixsee in Dortmund. Wie die vergangenen Touren ist auch diese Tour von mir ausprobiert und im Rahmen einer Donnerstagsrunde ab Querenburg durchgeführt worden. Die Touren findet ihr auch auf der Homepage und dem komoot Account des ADFC Bochum.

Die hier beschriebene Rundtour startet in Bochum-Querenburg. Durch das Ölbachtal und das Papenholz fahren wir nach Witten, wo wir den Rheinischen Esel erreichen. Diesem folgen wir vierzehn Kilometer bis zu seinem Ende in Dortmund-Löttringhausen. Weiter geht es über die Stadtbezirksrunde

Hombruch, einer von siebzehn Dortmunder Stadtbezirksradtouren. Nach wenigen Kilometern erreichen wir die Bittermark.

Das gleichnamige Mahnmal auf einer Lichtung im Südteil des ausgedehnten Waldgebietes erinnert an die Geschichte der Bittermark zur Zeit des Naziregimes. In der Endphase des Zweiten Weltkriegs wurden hier und an weiteren Orten in Dortmund in den Tagen um Ostern vom 07.03. bis 12.04.1945 noch etwa 300 Widerstandskämpfer und Zwangsarbeiter von der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) getötet – bis wenige Tage vor der Besetzung der Stadt durch die US-Amerikaner. (aus: www.ruhrgebiet-industriekultur.de/bittermark-dortmund/)



Mahnmal Bittermark

Wir erreichen den Dortmund-Tierpark und durchqueren den Rombergpark. Nach Überquerung der B 54 befinden wir uns auf dem Gelände des Hochofenwerks Phönix-West mit seinen imposanten Industrieanlagen – bestehend aus den zwei Hochöfen samt Nebenanlagen und Hallen, einem Wasserturm und einem großen Gasometer. Ein beliebtes Fotomotiv auf dem Weg zum ehemaligen Stahlwerk Phönix-Ost, das jetzt im Phönixsee „versunken“ ist, sind die Reste des Viadukts der Schlackenbahn zwischen der Halde Hympehdahl und der Halde Schallacker. Wir befinden uns nun auf dem Emscherweg bzw. der Trasse der ehemaligen Eliasbahn und sollten kurz vor Erreichen des Phönixsees nicht versäumen, einen Blick auf die Skulptur *Bird Woman – Spirits of the Emscher Valley* von Lucy und Jotge Orta zu werfen, die im Rahmen der Emscherkunst 2016 entstanden ist.

Kurz danach erreicht man den Phönixsee. Hier bietet sich vor der Rückfahrt eine Pause an, in der man sich auf vielfältige Art stärken kann. Es ist auch möglich, einmal um den See zu fahren. Die Streckenlänge beträgt etwa 3 km.

Nach der Pause fahren wir ein Stück dieselbe Strecke zurück, bleiben aber auf dem Emscherweg, der etwas weiter nördlich als der Hinweg verläuft. Wir befinden uns nun auch wieder auf der Stadtbezirksrunde Hombruch. Die Ausschilderung führt uns in einem kleinen Umweg durch die sehenswerte Gartenstadt Dortmund-Schönau. Kurz danach verlassen wir den Emscherweg, bleiben jedoch auf der Runde Hombruch, die uns mitten durch die Dortmunder Uni führt. Über die Runden Süd-West und



Am Phönixsee

Lütgendortmund geht es durch den Bärlauchwald im Oespeler Dorney Richtung Somborn und weiter nach Bochum Langendreer.

In Langendreer verläuft unsere Tour parallel zur Ober- bzw. Unterstraße vorbei am Haus Langendreer und durch den Volkspark Langendreer. Dieser im Stile eines englischen Landschaftsgartens angelegte Park entstand im Zuge der Volksparkbewegung in den 1960er Jahren und verfügt über einen wunderschönen und hochwertigen Baumbestand, weitläufige Wiesenflächen sowie Spiel- und Freizeitbereiche. Weiter geht es Richtung Ümminger See und dann zurück zum Ausgangspunkt oder nach Hause. Im Rahmen der Donnerstagstouren des ADFC Bochum ist die Einnahme eines kühlen Getränkes im „blauen Engel“ sehr beliebt.

Die Tour hat eine Länge von ca. 60 km. Dabei sind 480 Höhenmeter zu bewältigen.



Die Tour bei Komoot

Wohin ins Freibad?

Sonnen, Schwimmen und Plantschen in Bochum und Umgebung

Text: Gerlinde Ginzel



Abends im Vereinsbad Blau-Weiß

In den Schulferien oder an langen Sommertagen gehörte es für mich zum Schönsten, gemeinsam mit Schwestern und Freundinnen zu einem der in der Umgebung liegenden Schwimmbäder zu radeln und den Tag dort zu verbringen. Mit den Rädern waren wir unabhängig von Busverbindungen und Erwachsenen, die uns mit dem Auto fahren. Dies war in den siebziger Jahren auch die große Ausnahme und das sogenannte Mama-Taxi kannte keiner.

Gerade heute ist es ebenso wichtig, dass Kinder und Jugendliche eine eigenständige, unabhängige Mobilität entwickeln. Mit dem Rad zur Schule und zu den Freizeitaktivitäten, vor allem im Sommer, gehört unbedingt dazu.

Auch jetzt liebe ich es, mit dem Rad ins Freibad zu fahren und im Freien an der frischen Luft meine sportlichen Bahnen zu ziehen.

Doch wohin im nächsten Sommer? Von früher sieben Freibädern sind mittlerweile drei wohl endgültig geschlossen und das Hallen- und Freibad in Linden wird zwei Jahre lang generalmodernisiert. Die anderen drei Bäder mit großen Außenbecken befinden sich in Hofstede, Werne und Wattenscheid-Südfeldmark.

Das Freibad in Werne erstrahlt seit Sommer 2021 in neuem Glanz. Schwimmbegeisterte können sich im 50-Meter-Sportbecken austoben, während im Erlebnisbecken

mit der Breitwellenwasserrutsche für jede Menge Action gesorgt ist. Auch für die kleinsten Badegäste gibt es ein sicheres Kleinkinderplantschbecken. Über den Parkway West ist dieses Bad einigermaßen sicher mit dem Rad auch aus Gerthe zu erreichen. Wenn in einigen Jahren das Wohngebiet Ostpark/ Altenbochum fertig sein wird, ist das Bad in Werne das nächst liegende Bad.

Das Hallen- und Freibad Hofstede bietet zwei 25-Meter-Becken im Außenbereich sowie ein separates Kinderbecken mit Wasserrutsche und ein Spielplatz. Mit dem Rad ist dieses Bad über die Route der Industriekultur aus den nördlichen Stadtteilen relativ gut zu erreichen.

Das Wellenfreibad Südfeldmark in Wattenscheid bietet jede Menge Badespaß: Schwimmer und Nichtschwimmer kommen gleichermaßen auf ihre Kosten. Das großzügige Schwimmerbecken lädt zum sportlichen Bahnen ziehen ein, während der Nichtschwimmerbereich mit seinen Attraktionen für Abwechslung sorgt. Über ruhige Nebenstraßen sollte es kein Problem sein, einen sicheren Weg durch Wattenscheid bis zum Bad zu finden.

Was geschieht nun mit den geschlossenen Bädern?

Das Freibad in Langendreer wurde nach der Saison 2022 geschlossen, es wird gerade aufwendig umgestaltet: *„Spielen, klettern, toben, aber auch erholen und entspannen. Und natürlich das Element Wasser in all 'seinen Facetten erleben – das Urban Blue begeistert mit all seinen Möglichkeiten rund um das kühle Nass und verbindet Generationen. Vom Schwimmbecken über diverse Sport- und Spielmöglichkeiten bis hin zum Gastronomie- und Relax-Bereich können sich alle auf ein einmaliges Freizeitangebot im Bochumer Osten freuen.“* Das Schwimmbecken ist im Hallenbad und nach meiner Erfahrung täglich von ca. 8 bis 15 Uhr für

das Schulschwimmen genutzt; also kein Vergleich mit dem sommerlichen Vergnügen im Außenbecken zu Schwimmen.

Informationen zur Anfahrt, Eintrittspreisen, Öffnungszeiten und Umbauplänen der Bochumer Bäder unter <https://wasserwelten-bochum.de/>

„Wie es mit dem geschlossenen, teils abgerissenen Schwimmbad im Südpark Höntrop weitergeht, ist ungewiss. Zwar will die Politik zumindest einen Hallenbad-Neubau, aber alles hängt hier von der Klage eines Anwohners ab, wie es dort weitergehen kann. Über die hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen allerdings noch nicht entschieden.“ (WAZ 15.07.22) Das Hallenschwimmbad wurde bereits am 26. April 2016 geschlossen und später abgerissen, um an gleicher Stelle ein neues Schwimmbad zu errichten. Die Petition „Rettet das Hallenfreibad Höntrop“ fordert u.a. eine deutliche Beschleunigung von Planung und Bau und kann weiter gezeichnet werden. Information unter: <https://schwimmeninhoentrop.de/>

Weitere Bäder und Bademöglichkeiten in Bochum und Umgebung

Das **Blau Weiß-Vereinsbad** im Wiesental bietet Nichtmitgliedern abends die Möglichkeit, einige Bahnen zu ziehen: Das beheizte Bad (ca. 26°C Wassertemperatur) ist wunderschön im Wiesental gelegen. Im Sommer bietet die Anlage neben dem 50-Meter-Schwimmbecken auch ein Lehrschwimmbecken. Im Winter steht unter der Tragluftkuppel das 50-Meter-Schwimmbecken zur Verfügung. Gegen Eintritt kann man sich als Gast täglich von 18:45 - 19:45 Uhr selbst ein Bild von dem Vereinsbad machen. Erwachsene 4,00 €, Kinder 3,00 €. Über die Springorumtrasse (Abfahrt südlich Werk Eickhoff) ist es gut zu erreichen. <https://bw-bochum.de>

Die **Badestelle in der Ruhr Bochum-Dahlhausen**, Ruhrmühle, erstreckt sich über eine Uferlänge von rund 200 Metern und reicht etwa 20 Meter in die Ruhr hinein. Durch Bojen auf der Wasseroberfläche ist der Badebereich sowohl für die Badenden als auch für Wassersportlerinnen und -sportler deutlich sichtbar. Es gibt keine Wasseraufsicht vor Ort, das Baden erfolgt auf eigene Gefahr und ist nur für Schwimmerinnen und Schwimmer geeignet. Es gibt keinen Bereich für Nichtschwimmerinnen und Nichtschwimmer! Die Badestelle an der Ruhr ist auch für 2024 geplant. Vor dem Besuch sollte man die Badetipps und Verhaltensregeln für das Baden in Fließgewässern beachten: siehe <https://www.bochum.de/Referat-fuer-Sport-und-Bewegung/Baden-in-der-Ruhr> Die Badestelle ist über die Springorumtrasse aus dem Bochumer Westen gut zu erreichen.

Schlechtes Wetter gibt es nicht im **Freizeitbad Heveney** mit Wasserspaß für Groß und Klein. Hier findet man Schwimmkanäle, Wassergrotten, Gegenstromanlage, Kinder-

Planschbecken, Whirlpools und einen großen Außenpool und Liegewiesen – teurer als die anderen Bäder und direkt am Kemnader Stausee gelegen. Der Eintrittspreis beinhaltet das Erlebnisbad mit Riesenrutsche ganzjährig: <https://freizeitbad-heveney.de/index.php/preise-zeiten>

Das **Freibad Oststadt Essen** hat großzügige Ausmaße, dafür leidet das Schwimmbadzentrum aber unter einem eher schwierigen Umfeld. An heißen Tagen geht deshalb ohne Security nichts. Badegäste loben die großzügige Liegewiese und die Becken. Also für sportliche Frühschwimmer eine Möglichkeit. Am 30. November 2022 beschloss der Rat der Stadt Essen die Planung einer Generalsanierung und modernen Umgestaltung der jetzt 46 Jahre alten Anlage an heutige Anforderungen an Betrieb und Sicherheit. Adresse: Schultenweg 44, 45279 Essen-Freienbruch. Mit dem Rad vom Bahnhof Höntrop bis Freienbruch sind es ca. 7 km. Auch über den Ruhrtalradweg zu erreichen. Infos: <https://www.essenerbaeder.de/kombibad-oststadt>



Das Vereinsbad Blau-Weiß



Schwimmbad Oststadt

An heißen Tagen suchen viele Wittener im **Freibad Annen** die Abkühlung. Sommer, Sonne, Schwimmvergnügen: das landschaftlich schön gelegene Freibad in Witten Annen an der Herdecker Straße lädt seine Badegäste zum Plantschen, Rutschen und Verweilen ein. Für Spaß und Bewegung stehen neben einem Schwimmer-, einem Nichtschwimmer- und einem Planschbecken, zwei Sprungtürmen und einer 48m langen Rutsche, noch viele weitere Freizeit- und Vergnügungsangebote zur Verfügung. Adresse: Herdecker Straße 66, 58453 Witten. Mit dem Rad vom Amtshaus Langendreer bis Annen ca. 8 km, auch über den Rheinischen Esel erreichbar, sowie z. B. aus Querenburg mit der Buslinie 320, Haltestelle Fröbelstraße, oder der Buslinie 376, Haltestelle Waldstraße zu erreichen. <https://baeder.stadtwerke-witten.de/freibad-annen>

Eine weitere Option ist das **Freibad Welper Hattingen**. Sportliche Schwimmer können sich auf fünf Bahnen im 50 m

Sportbecken freuen. Die Wassertemperatur von 24 Grad schafft dabei optimale Voraussetzung für sportliche Betätigung. Ein eigenes Nicht-Schwimmerbecken mit einer großen Rutsche und ein separates Baby-Planschbecken sorgen für Sicherheit. Ein 3-m-Sprungturm ist ebenfalls vorhanden. Eine bequeme Anreise aus Bochum per ÖPNV mit der Linie 350 bis Schulzentrum Welper oder per Rad über Kosterbrücke und Marsstraße. Mit dem Rad über die Blankensteiner Straße anzufahren ist nicht zu empfehlen. Info: https://www.hattingen.de/stadt_hattingen/Rathaus/Fachbereiche/Referat%20Sport%20

[und%20Bewegung/Schwimmb%C3%A4der/](https://www.hattingen.de/stadt_hattingen/Rathaus/Fachbereiche/Referat%20Sport%20)
Der **Südpool Herne** besteht aus einem Hallenbad, einem Freibad und einer großen Liegewiese mit Kinderspielplatz. Mitte Dezember 1999 wurde der Grundstein für das neue Bad gelegt. In nur 16 Monaten Bauzeit entstand ein Schwimmbad für den Schul- und Vereinssport und für die Öffentlichkeit. Adresse: Bergstraße 27, 44625 Herne (Östlich der Flottmannhallen, südlich des Marienhospitals) Info: <https://suedpool-herne.de/>

Die vier Bäder außerhalb von Bochum bieten nicht nur Badespaß, sondern auch günstige Eintrittspreise. Das Lago im Gysenbergpark Herne habe ich deshalb nicht mit aufgezählt. Für die beste Anfahrt mit dem Rad kann man den Radroutenplaner nutzen: <https://radroutenplaner.nrw.de> oder auch <https://www.openstreetmap.de/> Also: Pack die Badehose ein, ... und wir radeln wie der Wind zum nächsten Freibad ganz geschwind.



„Ich lege Wert auf eine gute Lage.“

Deshalb wohne ich beim GWV.



Gut wohnen in Bochum.

Gemeinnütziger
Wohnungsverein
zu Bochum eG

Folgen Sie uns

auf Social Media:



gww-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

Variable Termine (Februar – Sept. 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.

Eröffnung des 18. International Cycling Film Festival

Donnerstag, 29. Februar – Samstag, 2. März

Flottmann-Hallen, Herne

Das 18. ICFF beginnt am Donnerstag, den 29. Februar auf dem Fahrrad, nämlich mit dem Pedalkino in Bochum. Ab Freitag, 1. März, geht es in den Flottmann-Hallen in Herne weiter. Wieder ein tolles Programm mit CM zum Hauptfestival, Programm und Zeiten unter: <https://cyclingfilms.de>

8. Hattinger Fahrradfrühling

Freitag, 22. März, 14:00 Uhr – Sonntag

16. Juni 18:00 Uhr

Bürgerzentrum Hattingen, Talstraße 8

Der 8. Hattinger Fahrradfrühling ist eine Kooperation der ADFC Ortsgruppe Hattingen mit der SGV Abteilung Hattingen und der Stadt Hattingen, sowie für einzelne Veranstaltungen mit anderen Vereinen und Organisationen. Alle Termine und Informationen unter: <https://touren-terminen.adfc.de/radveranstaltung/116108-8-hattinger-fahradfruehling>

Donnerstagsrunde nach Herten Westerholt

Donnerstag, 11. April, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

Die Radtour führt über die Allee des Wandels nach Herten Westerholt. Über verschiedene Bahntrassenradwege geht's bis zur ehemaligen Zeche Schlägel & Eisen in Herten. Nach einer Pause in Herten Westerholt geht's über Gelsenkirchen zur Erzbahntrasse und zurück nach Bochum. Länge 65 km. Leitung: Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Jahresmitgliederversammlung des ADFC Bochum

Donnerstag, 11. April, 19:00 Uhr

Haus der Begegnung, Alsenstraße 19a

Weitere Details über die Tagesordnung siehe gesonderte Einladung im Heft.

Donnerstagsrunde nach Essen-Kray

Donnerstag, 25. April, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

Über den Ruhrtalradweg geht es zum

Volksgarten Kray, über den RS1 weiter zur Kolonie Königsgrube und zur Hordeler Heide.

An der Jahrhunderthalle vorbei zurück nach Querenburg. Länge 50 km. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

„Frauen (R)auszeit“ – Radeln und Achtsamkeit

Donnerstag, 25. April, 11:00 Uhr

Eingang des Museums unter Tage im

Schlosspark, Bochum-Weitmar

Schriftliche Anmeldungen und Vorabüberweisung der Teilnehmergebühr in Höhe von 10 € für die Achtsamkeitszeit sind notwendig. Die Anmeldebestätigung erhält man nach dem Geldeingang. Erst radeln wir, dann folgt die Zeit der 2stündigen Achtsamkeit

und der Ausklang kann im Café „Omi backt“ erfolgen. Länge ca. 30-40 km, Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

„Schnuppertour“ Nr. 1 für Einsteiger

Samstag, 27. April, 11:00 bis 15:00 Uhr

Umweltzentrum (UZ) Alsenstraße 27

Du möchtest gern mal eine kleine Radtour

machen, traust dich nicht so richtig, oder

weißt nicht so recht wohin? Dann bist du

hier richtig! Wir haben es nicht eilig, nehmen gern Rücksicht und helfen, wo es geht.

Am Ende lassen wir es bei Kaffee, Tee und

Kuchen im Umweltzentrum an der Alsen-

straße ausklingen. Länge weniger als 20 Km.

Leitung GabiFunke und Bernhard Raeder

(E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Cargo Bike Roadshow Bochum

Sonntag, den 28. April, 11:00 – 16:00 Uhr

Jahrhunderthalle Bochum

Die Cargobike Roadshow tourt mit einem

Fuhrpark aus 12 E-Lastenrädern durch Städ-

te und Kommunen. Besucher:innen können

die zwei- und dreirädrigen E-Lastenräder

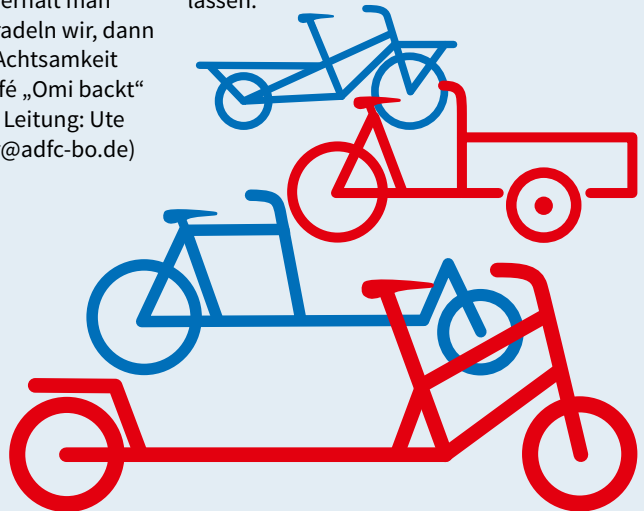
nach einer Einweisung durch das Roadshow-

Team kostenlos testen und sich dabei vom

Fahrspaß und den variablen Einsatzmöglich-

keiten der Räder überzeugen und begeistern

lassen.



3. ADFC CARGOBIKE-RACE Hattingen

Sonntag, den 28. April, 10:00 bis 12:00 Uhr

LWL-Industriemuseum Henrichshütte
Hattingen

Das CARGOBIKE-RACE Hattingen bietet ein spektakuläres und zuschauerfreundliches Erlebnis von Lastenrädern im Einsatz. Startgebühren: kostenfrei! Es besteht Helmpflicht! Bis 16 Uhr findet das Fahrrad-Fest auf dem Gelände statt mit Infostand und Fahrradkodierung.

<https://touren-terminen.adfc.de/radveranstaltung/119498-3-adfc-cargo-bike-race-hattingen>

Kidical Mass Aktionstage

Montag, 29. April bis Sonntag, 5. Mai 2024

Vom 29. April bis 5. Mai 2024 heißt es erneut „Straßen sind für alle da!“ Eventuelle Veranstaltungen in Bochum, siehe ADFC-Homepage.

Weitere Informationen: <https://kinderaufsrad.org/aktionsbuendnis/>

Donnerstagsrunde Rund um Wattenscheid

Donnerstag, 2. Mai, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg
Es geht zum Schlosspark Weitmar und über die Springorumtrasse zum Eisenbahnmuseum, auf der anderen Ruhrseite nach Essen Steele, weiter durch Horst, vorbei an Leithe und Friesenbruch zum Mechtenberg. Danach lockt die Himmelstreppe auf der Halde Rheinelbe. Nach Durchquerung der Wattenscheider Innenstadt geht es über Westenfeld, Höntrop und Eppendorf zurück nach Weitmar. Länge knapp 50 km. Leitung: Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Beginn Stadtradeln

Freitag, den 03. Mai, 11:00 Uhr

Am 03. Mai beginnt die dreiwöchige Aktion Stadtradeln. Die Wettbewerbsteilnehmer erfassen in einem Zeitraum von 3 Wochen alle mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer unter dem Motto Klima schützen, Radverkehr fördern, Lebensqualität steigern und für die Gesundheit radeln. Am 3. Mai gibt es ab 11:00 Uhr einen Infostand vor dem Rathaus

„Schnuppertour“ Nr. 2 für Einsteiger

Samstag, 4. Mai, 11:00 bis 15:00 Uhr

Umweltzentrum (UZ) Alsenstraße27
Highlights für die Einsteiger an diesem Samstag: Erzbahntrasse, Kray-Wanner-Bahn, Teilstück RS1, Kappsolonie, Hofsteder Grüngürtel. Auch dieses Mal kommen Kaffee und Kuchen nicht zu kurz. Länge 26 km. Leitung: Gabi Funke und Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Sternfahrt NRW nach Düsseldorf

Sonntag, 5. Mai, mehrere Startpunkte

Glocke am Rathaus, ggf. siehe Homepage
Bochum-Dahlhausen Bahnhof, 9:00 Uhr (Ruhrtal), **Springorumtrasse, Spielplatz Glockengarten** 9:20 Uhr (Sportlicher Zubringer). Die Sternfahrt steht unter dem Motto Radwege für alle - länger, breiter, sicher! <https://www.adfc-sternfahrt.org/routeninfos-und-programm-2024/>

„Schnuppertour“ Nr. 3 für Einsteiger**Samstag, 11. Mai, 11:00 bis 15:00 Uhr**

Umweltzentrum (UZ) Alsenstraße 27
Diesen Samstag geht es über die Erzbahntrasse zum Rhein-Herne-Kanal, Zeche Ewald und durch den AktivLinearPark in Herten. Am Schloss Strünkede fährt man mit der U35 zurück nach Bochum (25 km bis hierher) oder hat noch Lust und Kraft für die letzten 10 Kilometer bis zum UZ (insgesamt 35 km). Kaffee und Kuchen wie gehabt. Leitung Gabi Funke und Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

AGFS-Kongress**Donnerstag, 23. Mai 2024, 10:00 bis 16:00 Uhr**

Koelnmesse, Kongresssaal im Congress-Centrum Ost
Schnelle Maßnahmen für durchgängige Wegenetze ist das Thema des diesjährigen Kongress. Die Anmeldung zum AGFS-Kongress und zur Verleihung des Deutschen Fahrradpreises ist vom 4. März bis 10. Mai 2024 über das Anmeldeformular möglich: <https://agfs-kongress.de/anmeldung/>

Donnerstagsrunde nach Castrop**Donnerstag, 23. Mai, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz in Querenburg.
Die Tour führt über den Parkway Emscher-Ruhr nach Castrop-Rauxel und Herne und über die Lothringen Trasse zurück. Dabei treffen wir auf viele Zeugen des Bergbaus. Länge 50 km. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

„Frauen (R)auszeit“ – Radeln und Waldbaden**Mittwoch den 5. Juni, 14:00 Uhr**

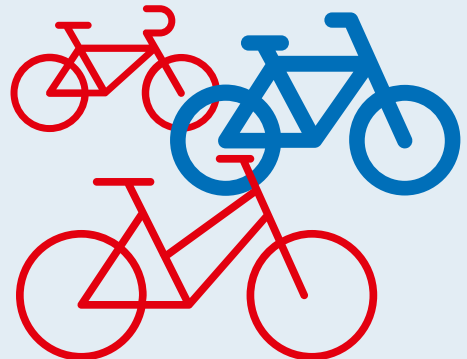
Eingang des Museums unter Tage im Schlosspark, Bochum-Weitmar
Erst radeln wir ca. 30–40 km, dann genießen wir das Waldbaden. Schriftliche Anmeldungen und Vorabüberweisung der Teilnehmergebühr in Höhe von 10 € für das Waldbaden mit dem Kneippverein sind notwendig. Die Anmeldebestätigung erhält man nach dem Geldeingang. Länge ca. 30-40 km, Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

Fahrradsommer an der Jahrhunderthalle**Sonntag, 09. Juni, 11:00 – 17:00 Uhr**

Pünktlich zum 25. Geburtstag der Route Industriekultur wird es wieder den „Fahrradsommer“ geben. Der ADFC Bochum ist mit einem Infostand dabei und die Kollegen aus Castrop mit der Fahrradkodierung. Für die Fahrradkodierung bitte Ausweis und Kaufvertrag mitbringen!

Radtouren zum Fahrradsommer des RVR**Dienstag, 11. Juni 10:00 Uhr – Mittwoch, 19. Juni, 17:00 Uhr**

Neun Touren rund ums Ruhrgebiet auf der Route der Industriekultur im Jubiläumsjahr. Gesonderte Anmeldung/Teilnehmerbegrenzung über RVR. Aktuelle Informationen über unsere Homepage.






HUTZEL

Die Bio-Bäckerei.
handwerklich · regional · ökologisch



**Wir backen gutes Brot
und mehr!**
...auch viele vegane Spezialitäten!

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

Donnerstagsrunde von Kanal zu Kanal in Herne

Donnerstag, 20. Juni, 11:00 Uhr

Rathausglocke

Vom Rathaus geht es auf direktem Weg zu den Flottmannhallen. Von dort zum Gysenberg, durch den Volkspark Sodingen hoch zum Kanal. Auf beiden Seiten des Rhein-Herne-Kanals vorbei an Schloss Strünkede zum Resser Wäldchen, ein Stück Erzbahntrasse, vorbei an einigen Halden und durch Grünzonen zurück zur Bochumer Straße. Eine bunte Mischung Ruhrgebiet! Länge 60 km Leitung: Bernhard Raeder. (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde zum Phönixsee

Donnerstag, 04. Juli, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

Die Tour führt über den Rheinischen Esel und durch die Bittermark zum Phönixsee. Zurück geht es längs des Emscherradwegs, durch die Uni Dortmund und durch Langendreer zurück zum Ausgangspunkt. Länge 60 km. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde von Ruhr zur Ruhr

Donnerstag, 18. Juli, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

Die Tour führt von Ruhr zur Ruhr durchs Bergische. Über die Elbschetalbahn geht es bis zum Bahnhof Schee und wieder zurück Richtung Hattingen zur Ruhr und nach Querenburg. Einige Steigungen sind zu bewältigen, lange Abfahrten entschädigen. Länge 60 km. Leitung Georg Puhe und Bernhard Raeder (E-Mail: puhe@adfc-bo.de, raeder@adfc-bo.de).

Donnerstagsrunde zur Emscherquelle

Donnerstag, 1. August

Bochum Hauptbahnhof (Zuganfahrt nach Schwerte)

Schwerte (Emscherquelle) – Phoenixsee – Hustadt. Details und genaue Abfahrtszeit siehe kurzfristig auf der Homepage. Leitung Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de).

Donnerstagsrunde durchs Deilbachtal**Donnerstag, 15. August, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz in Querenburg

Die Tour führt ins Deilbachtal. Die gemütliche Tour führt über die Springorum-Trasse zur Ruhr bis zum Baldeneysee und über Nierenhof zurück zur Ruhr. Pausen sind vorgesehen, bitte eigene Verpflegung mitnehmen. Länge ca. 50 km. Leitung: Georg Puhe und Ute Markhofer (E-Mail: puhe@adfc-bo.de, markhofer@adfc-bo.de).

Radtour zum Tag der Trinkhallen**Samstag, 17. August, Zeit siehe Homepage**

Glocke am Rathaus

Der Tag der Trinkhallen findet dieses Jahr erneut statt. Das Rahmenprogramm steht noch nicht fest, es wird Ende Mai bekannt gegeben. Einfache, familienorientierte Radtour. Länge unter 30 km, Leitung Steph Kotalla. (E-Mail: Kotalla@adfc-bo.de) Weitere Infos ADFC-Homepage und Facebookseite.

Donnerstagsrunde zur Zeche Zollverein**Donnerstag, 29. August, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz in Querenburg.

Mit Museumsbesuch. Entlang der Ruhr führt die Tour zur Zeche Zollverein. Dort besuchen wir eine aktuelle Ausstellung. Der Rückweg führt über die Kray-Wanner Bahn und die Erzbahntrasse. Länge 50 km. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

„Frauen (R)auszeit“ – Radeln und Englisch Teatime**29. August, 11:00 Uhr**

Eingang des Museums unter Tage im Schlosspark, Bochum-Weitmar

Wir radeln nach Essen Werden und genießen dort die „Englisch teatime“ im „DOLCINELLA“.

Schriftliche Anmeldungen und Vorabüberweisung der Teilnehmergebühr für das Teatime in Höhe von 25 € sind notwendig.

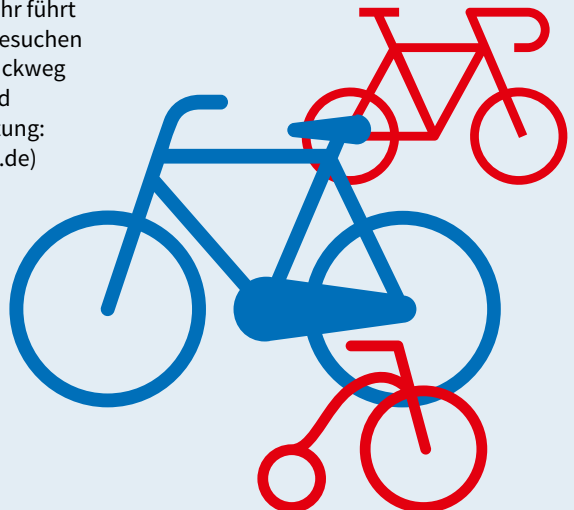
Die Anmeldebestätigung erhält man nach dem Geldeingang. Regular Teatime pro Person 25 €. Länge ca. 30-40 km, Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde Ruhr pur bis Steele**Donnerstag, 12. September, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz in Querenburg.

Durchs Oelbachtal hinunter zur Ruhr, auf beiden Seiten entlang nach Essen-Steele, zurück auf der Nordseite durch Essen-Horst Richtung Munscheid, über die Felder nach Bochum-Weitmar und zurück zur Hustadt.

Länge knapp 50 km, Leitung Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de).





Flotte arotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice



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



Back
Bord



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE

Restaurant · Biergarten · Kegelbahn



Ihr Zwischenstopp am Ruhrtalradweg!

- Lademöglichkeit e-bikes
- Reparaturhilfen
- Hüfthohe Fahrradständer
- Abstellmöglichkeiten der Fahrräder in Sichtweite
- Bett+Bike Betrieb

Auch vegane
und vegetarische
Speisen und Getränke



Haus Oveney
Am Kemnader See
Oveneystraße 65 | 44797 Bochum
Telefon: 0234/799 888
info@haus-oveney.com
www.oveney.de



Sie finden uns auf Instagram
und Facebook unter:
hausoveney

Impressum

FreiRad 11, März 2024

Herausgeber: ADFC Bochum e.V.
Umweltzentrum
Alsenstrasse 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:

Birgit Agne, Theo Albers, Gabriela Funke, Gerlinde Ginzel, Karl-Heinz Hüsing, Raphael Kleine, Martin Krämer, Jens Matheuszik, Marek Nierychlo, Georg Puhe, Bernhard Raeder

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.

Im Mitgliedsbeitrag sind 5,- € für ein Jahresabo „FreiRad“ enthalten.

Titelbild: David bringt mit dem Lastenrad die Kinder zur Kita (Foto: Bernhard Raeder)

Leserzuschriften und Beiträge
bitte an die Redaktion. Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich.

Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Rücksicht erforderlich!

Text: Georg Puhe

Von einer Radverkehrsinfrastruktur, die die freie Fahrt für Radfahrer*innen ermöglicht, ist Bochum noch weit entfernt. Da steht man z. B. auf der Königsallee, auf einem kurzen Stück einer Protected Bike Lane, will nach links in die Oskar-Hoffmann-Straße und ... weiß nicht wie. Oder gar geradeaus in Richtung Süden und wird auf den Gehweg geleitet, in eine Gemengelage aus Bushaltestelle, Wartenden vor der Fußgängerampel und Kund*innen, die aus der Sparkassenfiliale strömen. Fahrradfreundlichkeit geht anders. Oder an der Wittener Straße, Radfahrer*innen müssen auf den Gehweg ausweichen, mit fatalen Folgen, wie wir alle erfahren haben. Oder auf der Dorstener Straße ... Die Auflistung ließe sich beliebig fortsetzen. Und immer wieder der gleiche Ablauf: Die Radfahrinitiativen protestieren, die Politik formuliert Anträge, die Verwaltung argumentiert, dass die Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs nicht mehr gewährleistet sei, wenn man dem Radverkehr Platz auf der Fahrbahn geben würde und so werden Anträge der Politik und § 24 GO Eingaben von Bürger*innen pro Radverkehr und Sicherheit denn abgelehnt. Verkehrsfluss und freie Fahrt wird immer wieder ausgelegt als einseitiges Privileg für den motorisierten Verkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr müssen sehen, wo sie bleiben, sich zum Teil völlig unzureichende Flächen teilen. Ja, es ist gut, dass die Königsallee endlich nach fast vierzigjähriger Forderung Radverkehrsanlagen in Richtung Innenstadt erhält, aber warum enden sie an der Arnikastraße? Wie



soll der Fahrradverkehr sicher weiterkommen? Teilen wird angeboten, mit Fußgänger*innen auf der westlichen Seitenanlage. Rücksicht wird

gefordert, Fahrradfahrer*innen degradiert zu Verkehrsteilnehmer*innen dritter Klasse.

Wenn das Fahrrad Verkehrsleistungen übernehmen soll - und so ist es beschlossen in Mobilitätsstrategien der Stadt Bochum - braucht es den sicheren Verkehrsraum. Und bei allen Planungen ist konsequent am Ende einer gut ausgebauten Infrastruktur einzuplanen, wie der Fahrradverkehr sicher weiter kommt. Rücksichtnahme kann nicht nur eine Forderung an Radfahrer*innen sein, nein, Rücksichtnahme auf Radfahrer*innen muss auch Politik und Verkehrsplanung ernst nehmen und sicheren Fahrradverkehr auch da ermöglichen, wo die Radverkehrsanlagen noch nicht umgesetzt sind. „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ So steht es in § 1 der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung. Solange eine selbsterklärende und sichere Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer*innen nicht gewährleistet ist, heißt es in kritischen Situationen weiterhin Vorsicht, Rücksicht zu nehmen, auf Fußgänger*innen, entgegenkommende Radfahrer*innen, Kinder ...

Wir wünschen allen die notwendige Einsicht, Vorsicht, auch Nachsicht und die Rücksicht für ein sicheres Fahrradfahren. Wir bleiben dran und werden das auch weiterhin von Politik und Planung, für freie und sichere Fahrt auch für den Fahrradverkehr einfordern.

WIR HABEN **BOCK** AUF FRISCHEN WIND.



**BOCK
AUF
BOCHUM!**

Wir haben Bock auf Bochum.
Deshalb bauen wir unsere Strom-
erzeugung aus Windenergie weiter aus.

stadtwerke-bochum.de

**STADTWERKE
BOCHUM**

