

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 12 | Sept. 2024



Nimmt der RS1 Fahrt auf?

WEITERE THEMEN

Neuer Vorstand mit viel Rückenwind

Radfahrschule für Bochum

Vintage Rennräder



**Bis zu 30% Rabatt auf
Vorjahres-Modelle**

Die e-motion e-Bike Welt Bochum

Dein Shop für e-Bikes, Lastenräder und Dreiräder in Bochum!

- Über 280 e-Bikes sofort verfügbar
- Mehr als 12 verschiedene Premiummarken
- Persönliche & individuelle Beratung
- Kostenlose Probefahrten
- e-Bike Leasing über alle Leasing-Anbieter
- Finanzierung mit bis zu 36 Monate Laufzeit
- Premium Werkstatt-Service



e-motion e-bike Welt Bochum

Hattinger Straße 66-68 | 44789 Bochum

Telefon: 0234 28253071

bochum@emotion-technologies.de

≡ **e-motion** ≡
DIE E-BIKE EXPERTEN

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial

ADFC INTERN

- 5 **Protokoll der Mitgliederversammlung 2024**
- 10 **Neuer Vorstand geht mit viel Rückenwind an die Arbeit**
- 12 **Beteiligt euch! – ADFC-Fahrradklima-Test 2024 startet am 1. September**

INFRASTRUKTUR

- 13 **Nimmt der RS1 Fahrt auf?**
- 18 **Die verpasste Chance – Ein Kommentar zum RS1**
- 19 **Opeltrasse wird als 5 Meter breiter Geh- und Radweg gebaut**
- 22 **Wie sicher sind die Protected Bike Lanes in Bochum?**
- 26 **Sorgt das Radkreuz für sicheres, entspanntes Radfahren in der Innenstadt?**

VERKEHRSSICHERHEIT

- 29 **„Sicher fahr ich Rad“ Radsicherheitskampagne**
- 32 **Eine Radfahrschule für Bochum?**

RUND UM'S FAHRRAD

- 36 **Vintage Rennräder sind wieder „voll im Rennen“**
- 40 **Kidical Mass in Bochum: Am 21. September – Kinder aufs Rad!**

MIT DEM RAD UNTERWEGS

- 44 **Rundtour: Drei Schlössertour im Dortmunder Nordwesten**
- 46 **Frauen(R)auszeit – Ein neues Radtourenformat beim ADFC Bochum**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 48 **Termine**
- 53 **Impressum**
- 54 **Rücklicht: Rückenwind für den Radverkehr**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

Eine erfreuliche Mitteilung darf in diesem Heft dort anfangen, wo das letzte Vorwort endete: Bochum bekommt die erste Fahrradprofessur in NRW: Am 25. Juni überreichte Landesverkehrsminister Oliver Krischer den entsprechenden Zuwendungsbescheid an Hochschulpräsident Prof. Dr. Wytzisk-Arens. Wenn dies nicht ein weiterer Impuls ist, Bochum zu einer wirklich fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln! Es bieten sich viele Möglichkeiten, neue, wegweisende Projekte zu entwickeln, umzusetzen und in der Praxis zu erproben.

Schon Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler, hat in seinem Buch „Straßen für alle“ 1990 herausgearbeitet, wie weit Meinungen der Bürger und der Entscheidungsträger auseinanderdriften. Nach einer aktuellen Studie des TÜV hält „mit einem Anteil von 58 Prozent eine deutliche Mehrheit der Bundesbürger*innen die Aufteilung des Verkehrsraumes in Deutschland für ungleich... Jede*r Dritte (33 Prozent) hält die Verteilung für gerecht und neun Prozent sind unentschieden. Das ist ein Ergebnis der repräsentativen „TÜV Mobility Studie 2024“, für die das Marktforschungsunternehmen Ipsos im Auftrag des TÜV-Verbands 2.500 Personen ab 16 Jahren befragt hat. Benachteiligt sind aus Sicht der Befragten vor allem Radfahrende (51 Prozent) und Fußgänger*innen (41 Prozent).“

Zurzeit sind es kleine Schritte, die die Verkehrswende weiterbringen: Das Bundesverwaltungsgericht hat am 6. Juni etwas eigentlich Selbstverständliches festgestellt: Auch auf Gehwegen gilt die Straßenverkehrsordnung und steht über dem „Parkdruck“. Auch die Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist im Vermittlungsverfahren am 14. Juni doch noch gelungen und hat mehr Gewicht für Klima, Umwelt, Städte und Gesundheit legalisiert.

Doch seit Jahren stockt der Bau der insgesamt sieben Radschnellwege in NRW mit einer Gesamtlänge von 275 Kilometern, die Land und Kommunen gemeinsam bauen wollen; bislang sind lediglich 18 Kilometer befahrbar. Und das, obwohl das Land jedes Jahr Millionen Euro für den Bau des Prestigeprojekts zur Verfügung stellt. (WDR 27.06.) Und so schließt sich der Kreis wieder zur Fahrradprofessur: Möge diese den Schwung geben, Pläne auch in die Tat umzusetzen.



Mit freundlichen
Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel
Vorsitzende/r des
ADFC Bochum

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

Protokoll der Mitgliederversammlung

2024 am Donnerstag, den 11. April
um 19:00 Uhr, im Haus der Begegnung,
Alsenstraße 19a, 44789 Bochum

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. Anträge
- V. Verschiedenes

Mitgliederversammlung

- I. Die Vorsitzende Gerlinde Ginzel begrüßte die Mitglieder und eröffnete die Sitzung.
- II. Theo Albers wurde einstimmig zum Versammlungsleiter gewählt. Pe Sturm wurde einstimmig als Schriftführer gewählt.
- III. Der Versammlungsleiter stellte die Beschlussfähigkeit fest
- IV. Die vorgelegte Tagesordnung wurde von der Mitgliederversammlung genehmigt.
1. **Das Protokoll der Mitgliederversammlung 2023** wurde genehmigt. Es wurde moniert, dass es viel zu spät den Mitgliedern zur Verfügung gestellt wurde.

2. Bericht des Vorstandes

Gerlinde Ginzler berichtet über ihre Tätigkeiten: Wahrgenommene Termine seit der letzten MV insgesamt 65; darunter Aktivensitzungen, Sitzungen des Landeshauptausschuss (LHA), Landes- und Bundesversammlung, Sitzungen des UZ-Vereins, diverse Aktionen und Radtouren.

Übernahme eines Dienstleistungsvertrages mit dem Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) zur Organisation der neun Radtouren des Jubiläums-Fahrradsommers.

Insgesamt allgemeine Terminkoordination für Homepage und FreiRad und Mitarbeit bei den zwei Ausgaben der FreiRad.

Jens Matheuszik berichtete über

- die holprigen Schritte zur Digitalisierung des ADFC Bochum
- die AGFS-Rezertifizierung
- die ADFC-Landesversammlung NRW mit der Thematik der Breiten des RS1 Ruhr
- die Planungen zur Opeltrasse und die Versuche des ADFC Bochum hier noch Verbesserungen ggü. der unzureichenden ersten Beschlussvorlage vorzunehmen
- die durchgeführten Arbeiten an der Hans-Böckler-Straße, wo der ADFC Bochum noch während des Baus intervenierte, damit Fehler ggü. der Beschlussvorlage noch korrigiert werden
- die Vernetzung im Rahmen der Presse-AG des ADFC NRW
- die Gespräche zwischen dem ADFC und dem Tiefbauamt (TBA) der Stadt Bochum.
- Außerdem gibt er noch einen Ausblick auf zukünftige Pläne.

3. Berichte der Beisitzer

Bernhard Raeder: Gespräche mit dem Tiefbauamt: Wie erfolgreich waren wir eigentlich? Beispiel Dorstener Straße: seit Jahren immer wieder dran – „hartes Brot“ – wir verlangten Lösung, blieben hartnäckig. Manchmal wurden Kompromisse akzeptiert, um Platanen zu retten (Königsallee). Die Gespräche wurden auf der Basis einer vertrauensvollen, aufgeschlossenen Zusammenarbeit geführt, wobei unterschiedliche Interessen durchaus thematisiert werden. Problembhebungen sind anstrengend und dauern.

Die Radtourenprogramm wurde ausgeweitet, die Touren gehören inzwischen zum Alltagsgeschäft und machen Spaß.

Raphael Kleine: Bin seit einem Jahr dabei. Wachse nach und nach mit Miniaufgaben in meinen ADFC Job hinein. Entschuldigt sich für die wenige Zeit da er zu 50 % im Sauerland lebt. Hat Kontakt zum Freiraum in Dahlhausen geschlossen. Lernt Bochum kennen, schreibt spannende Artikel im FreiRad und ist stolz darauf, Fahrrad-Kekse backen zu können.

Georg Puhe ist hauptverantwortlich für das Bochumer Magazin FreiRad, das mittlerweile im März 2024 das 11te Mal erschien. Anzeigen Kundschaft ist inzwischen recht stabil. Die Mischung aus Radverkehrspolitik, Neues aus der Fahrradszene, Fahrradgeschichten und Radtouren & Radreisen kommt gut an. 3.000 Exemplare werden verteilt.

Die Kooperation mit den Wissenschaftsbetrieben Ruhruniversität, Hochschule Bochum und den anderen Hochschulen in Bochum funktioniert noch nicht so gut. Hier sind Kontakte wünschenswert.

Die Aktiventreffen sind mittlerweile im Durchschnitt mit zehn Personen sehr gut besucht und es wäre sinnvoll, das ADFC Büro jeden Donnerstag mit unterschiedlichen Themen in AGs zu besetzen: z. B. Verkehrs AG, AG Öffentlichkeitsarbeit mit FreiRad und Newsletter, AG Organisation der Radtouren. Das Aktiventreffen wie bisher einmal im Monat, als Plenum, wo aus den AGs berichtet wird.

Pe Sturm: Bin 2020 ins kalte Wasser gesprungen und wühlte mich in die ADFC Aufgaben. Teilnahme an zwei oder drei Radtouren. Gespräche mit dem Tiefbauamt. Kontrolle des juristischen Vergleiches zwischen der Deutschen Umwelthilfe und der Stadt Bochum zum Thema Radwege in Bochum. Aufgrund eines Todesfalls ziehe ich mich zurück, aber ein paar Artikel und die Akquise-Tätigkeiten und Abrechnungen für das FreiRad bleiben. Steph Kotalla war nicht anwesend.

Theo Albers: Kein Beisitzer aber aktives Mitglied, Webmaster für die Homepage und den Newsletter mit zum Teil redaktionellen Tätigkeiten.

Es gab keine Nachfragen zu den Berichten.

4. Kassenbericht: siehe Anlage

Die Mitgliederzahlen steigen in Bochum stetig an: 2018: ca. 500 Mitglieder + zurzeit 1067 Mitglieder.

Daher erhält der Ortsverband Bochum ca. 5.400 € an Mitgliedsbeiträgen. Vom Landesverband nochmals 2.400 €. Die Einnahmen und Kosten des FreiRades sind ausgeglichen. Zurzeit verfügt der ADFC Bochum über ein Guthaben von 15.200 €.

Bisher wurde die Guthabenseite des ADFC vom Finanzamt nicht bemängelt.

Hinweise:

- die Tour Guide Ausbildung und die Erste-Hilfe-Kurse zahlt der ADFC
- das Umweltzentrum (ADFC ist Mieter und kann die Räumlichkeiten am Donnerstag nutzen) soll 2024 „getunt“ werden

5. Bericht der Kassenprüfer

Markus Schweiß + Carsten Krinke haben den Kassenbericht stichprobenweise geprüft und stellten fest: „Die Kasse ist ordentlich geführt“.

6. Antrag auf Entlastung des Vorstands

Abstimmungsergebnis: Enthaltung: eine, Gegenstimme: keine

7. Bestellung eines Wahlleiters

Theo Albers wurde einstimmig als Wahlleiter gewählt. Pe Sturm assistierte ihm bei der Auszählung der Stimmen.

8. Vorstandswahlen

Es wurde geheime Wahl beantragt – bei 37 Wahlberechtigten

Wahl des 1. Vorsitzenden:

Jens Matheuszik: 15 Stimmen
Marek Nierychlo: 21 Stimmen
Enthaltung: 1 Stimme
Marek Nierychlo nimmt die Wahl an

Wahl der 2. gleichberechtigten Vorsitzenden:

Gerlinde Ginzel: 25 Stimmen
Tim Ehlhardt 9 Stimmen
Enthaltung: 3 Stimmen
Gerlinde Ginzel nimmt die Wahl an

Wahl der Schatzmeisterin:

Jacqueline Bataille-Maas: Einstimmig.
Jacqueline Bataille-Maas war nicht anwesend. Sie erklärte zuvor die Wahl anzunehmen.

Wahl der Beisitzer*innen:

Birgit Agne + Kristin Schwierz + Martin Krämer + Raphael Kleine + Tim Ehlhardt
Abstimmung im Block: 34 dafür + 3 Enthaltungen
Die Gewählten nehmen die Wahl an. Kristin Schwierz erklärte zuvor die Wahl anzunehmen

9. Wahl der Kassenprüfer

Markus Schweiß und Carsten Krinke wurden einstimmig gewählt.

10. Wahl des/der Delegierten zur Landesversammlung am kommenden Samstag in Köln:

Gerlinde und Jens werden einstimmig gewählt

11. Anträge: Es lagen keine Anträge vor

Beginn 19:03 Uhr und Ende der Mitgliederversammlung um 21:47 Uhr

Protokollführer: Pe Sturm / Versammlungsleiter: Theo Albers

(Der Kassenbericht und die Anwesenheitsliste können beim Vorstand eingesehen werden.)



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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

GENAU MEIN RAD



ERLEBE UNSERE XXL-MARKENVIELFALT!

ACADEMY BABBOE BATAVUS  Bellini berro. BERGAMONT BOOMER  BROMPTON
 CARVER  CUBE DAHON HEAD-ON-WHEEL Diamant  FLYER FOCUS GASGAS
 Gazelle  GHOST  GIANT HAIBIHE HERCULES Husqvarna  i:SY
 KALKHOFF KETTLER KHEbikes  KOGA KREIDLER  KTM LAKES
 lapierre Liv  LÖDEN  Malaguti  TROUSTACHE NALOO ORBEA
 PASSAT PUKY QIO   RALEIGH R RAYMON  RIDLEY RIESE & MÜLLER SCOOT 
 SCOTT Sunday tern  URBAN ARROW  VAWT  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

Neuer Vorstand geht mit viel Rückenwind an die Arbeit

Text und Interview: Wolf Witte

Die Mitglieder des ADFC Bochum haben sich bei der Wahl eines neuen Vorstandes für Erfahrung und Erneuerung gleichermaßen entschieden. Gewürdigt wurde das hohe Engagement von Vorstand und vielen Mitgliedern.

Einstimmig erfolgte die Entlastung des Vorstandes, der auf eine eindrucksvolle Amtsperiode zurückblicken konnte. In ihren Berichten verwiesen die Vorsitzenden und Beisitzer*innen unter anderem auf das wachsende Angebot an Radtouren und erfolgreiche Projekte wie unser Magazin FreiRad und das seit Oktober 2022 bestehende E-Mail Newsletter-Angebot „FreiRad-Aktuell“.

Bei der Wahl seines neuen Vorstandes setzte der ADFC Bochum auf Erfahrung und Erneuerung gleichermaßen: Gerlinde Ginzel wurde im Amt der Vorsitzenden mit großer Mehrheit bestätigt, Marek Nierychlo wurde neu in das Vorsitzendenamt gewählt. Unterstützt wird das gleichberechtigte Vorsitzendenduo durch die im Amt bestätigte Schatzmeisterin Jacqueline Bataille-Maas sowie fünf Beisitzer*innen: Birgit Agne, Kristin Schwierz, Martin Krämer, Raphael Kleine und Tim Ehlhardt.



Gerlinde Ginzel



Marek Nierychlo



Birgit Agne



Kristin Schwierz



Martin Krämer



Raphael Kleine



Tim Ehlhardt



Einladung zur Mitarbeit: Gemeinsam mit den aktiven Vereinsmitgliedern ist der neue Vorstand schwungvoll in die neue Wahlperiode gestartet mit dem Ziel, das Fahrrad und seine Nutzung in allen Facetten zu fördern und der Bevölkerung der Stadt Bochum dieses wundervolle Instrument der Bewegungsfreude und Gesundheit nahe zu bringen.

Interessierte Mitglieder und solche, die es werden wollen, sind herzlich eingeladen, sich daran zu beteiligen und eigene Ideen und Vorschläge einzubringen. Das ADFC-Aktiventreffen findet an jedem dritten Donnerstag im Monat in der ADFC-Geschäftsstelle im Umweltzentrum (Alsenstraße 27, 44789 Bochum) statt. Weitere Termine am Ende des Heftes.

„Den ADFC zu einem starken Interessenverband der Radfahrenden jeglichen Alters machen“

FreiRad sprach mit dem neuen Co-Vorsitzenden Marek Nierychlo über die Planungen für den ADFC Bochum.

FR: Hallo Marek, du bist von der Mitgliederversammlung neu in das Amt des Vorsitzenden gewählt worden. Was waren die Beweggründe für deine Kandidatur?

MN: Ich möchte dazu beitragen, den ADFC zu einem starken Interessenverband der Radfahrenden jeglichen Alters zu machen. Dabei muss die Sicherheit im Radverkehr im Mittelpunkt stehen: In Bochum sind die Unfallzahlen immer noch zu hoch. Eine Ursache dafür ist die Radinfrastruktur, die seit Jahren nicht den aktuellen Richtlinien entspricht. Verbesserungen dürfen sich nicht darin erschöpfen, Gefahrenstellen rot anzumalen. Es braucht Radwege, die in ihrer Breite über das Lenkerende hinaus gehen.

Ein weiterer Aspekt sind Radwege für Kinder: Es herrscht nicht nur ein offensichtlicher Mangel an Abstellanlagen an Schulen, Sportvereinen und Freizeitanlagen. Die Gehwege, auf denen Kinder mit dem Rad zur Schule gelangen, sind zudem ständig zugeparkt und zwar vielfach legal; selbst auf Gehwegen direkt an Schulen wird das Parken auf Gehwegen angeordnet. Gehwege sind aber Schutzräume. Hier dürfen überhaupt keine Autos stehen. Aber die Stadt toleriert es und die Politik setzt sich selbst bei Velorouten für einen Verbleib von Parkplätzen ein. Es scheint, als überwiege die Bequemlichkeit, das Auto zu erreichen bei Weitem die Sicherheit. Auf die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden wird nicht geachtet. Das sollte sich grundsätzlich ändern. Straßen müssen fehlertolerant gestaltet sein.

FR: Wie hat sich der neue Vorstand seit der Wahl aufgestellt? Ändert sich seine Arbeitsweise damit grundlegend?

MN: Der Vorstand ist nicht komplett neu. Jacqueline, Gerlinde und Raphael arbeiten seit Jahren im Vorstand und sorgen für Kontinuität. Die neuen Leute bringen auch neue Ideen ein; die langfristigen Pläne für eine Radfahrschule für Kinder und Erwachsene finde ich zum Beispiel absolut großartig. Gemeinsam mit dem alten Vorstand haben wir Arbeitsgruppen gegründet, die die Arbeit vertiefen und erweitern. Die Verkehrs-AG trifft sich zum Beispiel nun monatlich und wird durchaus Akzente setzen. Wir haben eine Stimme beim Tiefbauamt und hoffen, dass sie auch gehört wird. Und eine neu eingerichtete Arbeitsgruppe trifft sich monatlich, um Touren zu planen und Fragen zu Komoot zu klären.

FR: In die Amtsperiode des neuen Vorstands fällt nicht zuletzt eine Kommunalwahl. Wie wird sich der ADFC Bochum dafür aufstellen?

MN: Es zeichnet sich mit der herannahenden Wahl immer deutlicher ab, dass die Politik ihre selbstgesteckten Ziele nicht erfüllt. Das Radverkehrskonzept ist gerade erst ein Jahr alt und Teile davon werden jetzt schon unterlaufen. Die Veloroute soll nun doch voller Autos werden. Das Radkreuz führt durch eine Fußgängerzone, so dass Radfahrende in den Konflikt mit den Zufußgehenden gebracht werden.

Wir wollen deutlich machen, dass Bochum Raum für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bieten kann. Der Raum ist derzeit nur ungerecht aufgeteilt. Das zeigen auch andere Städte. Da ist also eine Menge Potenzial. Das offenzulegen und alternative Vorschläge und Vorstellungen zu unterbreiten ist das Ziel des ADFC Bochum vor der Kommunalwahl.

Beteiligt euch!

ADFC-Fahrradklima-Test 2024 startet am 1. September

Text: Georg Puhe

Im Fahrradklimatest beurteilen Fahrradfahrer die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt. Am 1. September startet der ADFC die elfte Online-Umfrage zum ADFC-Fahrradklima-Test 2024.

Alle zwei Jahre fragt der Fahrradclub ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Radfahrenden in ganz Deutschland, wie es um die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt bestellt ist. „Miteinander im Verkehr“ – das ist das Schwerpunktthema 2024. Hier geht es um Fragen zur gegenseitigen Rücksichtnahme, zum Überholabstand oder zum Platzangebot für Radfahrende im Straßenraum. 2024 wendet sich der ADFC erstmals mit einer Kommunalbefragung auch direkt an Bürgermeister:innen und deren örtliche Verwaltungen. Darin geht es um die vor Ort eingesetzten finanziellen und personellen Ressourcen, aber auch um Mobilitätskonzepte und -strategien, Maßnahmen zur

Radverkehrsförderung und Arbeitsorganisation. Kommunen erhalten dadurch die Möglichkeit, Informationen einzubringen, die ihre Anstrengungen zur Fahrradförderung dokumentieren.

Beim letzten Fahrradklimatest 2022 landete Bochum auf Rangplatz 20 von 26 Kommunen in der Kategorie der Städte von 200.000 bis 500.000 Einwohnern. Damit verschlechterte sich das Ergebnis gegenüber dem Fahrradklimatest von 2020 um 4 Rangplätze. Für die aufstrebende Wissensstadt mit großen Ambitionen und hoher Dynamik ein bescheidener Platz. Umso gespannter erwartet der ADFC Bochum jetzt die Ergebnisse des Klimatestes 2024 und ruft alle dazu auf, ein Votum beim Online Klimatest abzugeben. Je größer die Beteiligung desto stärker die Aussagekraft.



ADFC
Fahrradklima-Test
2024

Nimmt der RS1 Fahrt auf?

Der Bau von 3,2 von 17 Km wurde beschlossen

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



Daniel Eickmeier vom Tiefbauamt im Gespräch mit Bernhard Raeder und Georg Puhe

Der ADFC Bochum sprach mit Daniel Eickmeier, dem Leiter des 7-köpfigen Teams, das Planung und Ausbau des RS1 auf Bochumer Gebiet zu realisieren hat. Wenn alles läuft, soll man in einem Jahr von der Stadtgrenze Gelsenkirchen zumindest bis kurz vor die A40 fahren können.

Daniel Eickmeier, 40 Jahre alt, ist seit Juni 2023 beim Tiefbauamt der Stadt Bochum. An der RUB studierte er Bauingenieurwesen und konzentrierte sich schnell auf Verkehrswege- und Tunnelbau. In seinem Referendariat bei Straßen NRW war er bereits kurz im Bochumer Tiefbauamt. Danach arbeitete

er jahrelang im Rheinland bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). An seiner neuen Stelle in Bochum reizt ihn, dass er an seinem Wohnort unmittelbar etwas umgestalten kann. Daneben genießt er es, aus Steinkuhl mit dem Rad zur Arbeit und zu Außenterminen in Bochum fahren zu können. Das Team besteht aus vier Planern und zwei Bauleitern. Die in Bochum zu bauenden 17 Kilometer werden komplett von der Stadt geplant und gebaut, auf der freien Strecke im Auftrag des Landesbetriebs Straßen, die Abschnitte der „Ortsdurchfahrt“ plant und baut die Stadt in eigener Zuständigkeit (A3, A4 „grüner Rahmen“, Innenstadt).

Die Zuständigkeiten im Abschnitt B sind im Rahmen der erneuten Trassensuche noch festzulegen.

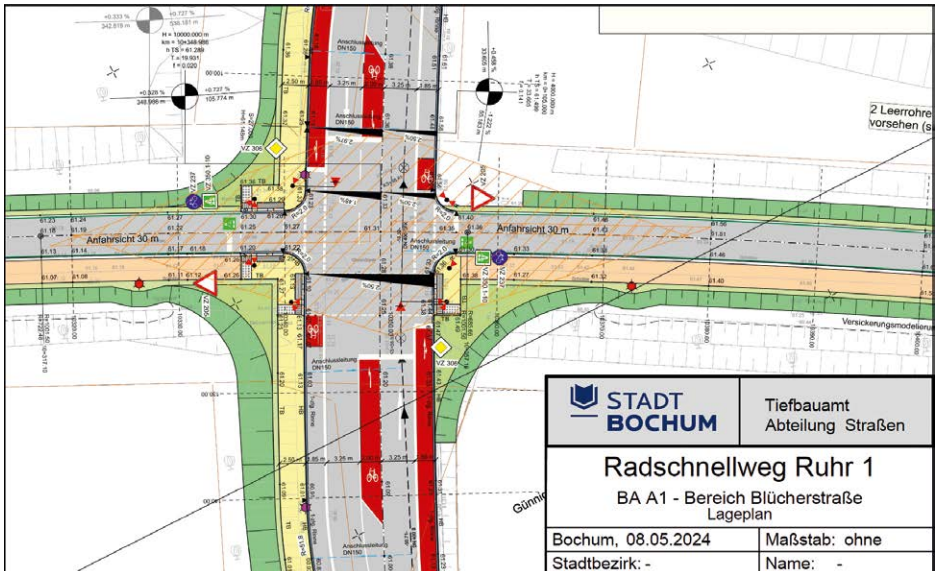
Bauabschnitt A1

Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur hat am 3. Juli den Baubeschluss für die Umsetzung des ersten Bauabschnittes A1 des Radschnellweges Ruhr auf Bochumer Gebiet beschlossen. Bei diesem 3,2 Kilometer langen Teilstück zwischen der Stadtgrenze Gelsenkirchen und der Darpestraße in Bochum Hamme handelt es sich um eine sogenannte freie Strecke und wäre somit vom Landesbetrieb Straßen NRW zu planen und zu erstellen, da Radschnellwege wie Landstraßen behandelt werden. Die Stadt Bochum hat allerdings mit dem Landesbetrieb eine Vereinbarung getroffen und sich mit der Planung und dem Bau dieses Abschnittes beauftragen lassen. Alle anfallenden Planungs- und Baukosten, geschätzt sind etwa 6,6 Mio. €, werden vom Land übernommen.



Übergang Blücherstraße Blick nach Westen

Bei der Strecke handelt es sich um eine Trasse der ehemaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die auf diesem Teilstück nur die Blücher- und Centrumstraße niveaugleich quert und somit wenig Konfliktpotential mit dem motorisierten Verkehr aufweist. Die Brücke über die Parkstraße muss abgerissen werden und durch einen Neubau ersetzt werden. Hier wird mit einer Fertigstellung 2026 gerechnet. Die Anbindung



Blücherstraße: Kreuzung mit Ampelsteuerung



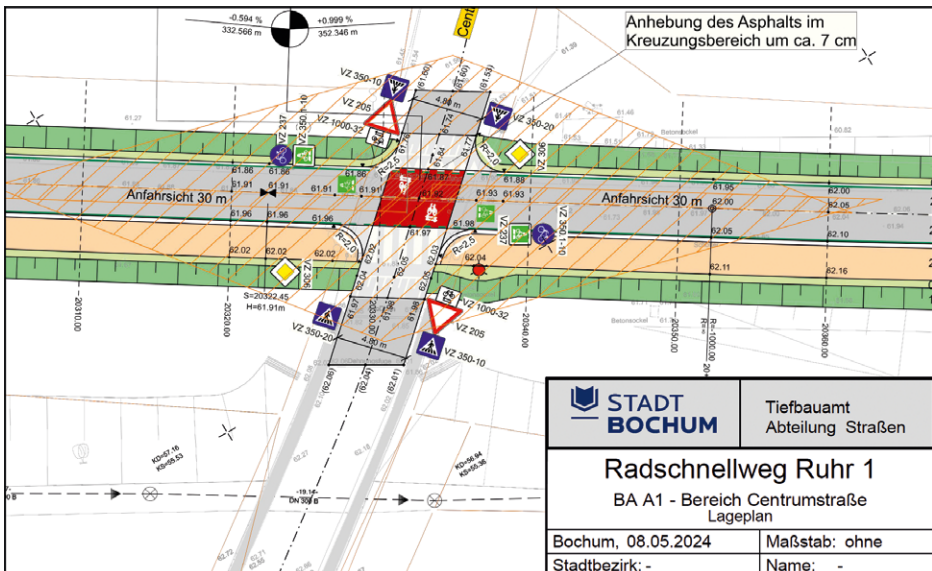
Übergang Centrumstraße Blick nach Westen

an die umliegenden Stadtteile erfolgt zudem über Rampen an der Parkstraße und Darpestraße, sowie mehrere Zuwegungen. Der Knotenpunkt Blücherstraße erfordert aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine Lichtsignalanlage, so dass der Rad- und Fußverkehr des Radschnellweges dort keine Bevorrechtigung hat, anders als an der Centrumstraße. Hier erhält der Radverkehr die Bevorrechtigung.

Anders als im Grünen Rahmen in Stahlhausen wird der Radschnellweg auf dem etwa 7,50 m breiten Damm eine asphaltierte Breite von 4,00 m aufweisen, zuzüglich eines Gehweges von 2,50 m Breite (inkl. eines 0,30 m breiten taktilen Trennstreifens). Beim Übergang von Gelsenkirchen nach Bochum wird man also keinen Unterschied merken.

Baubabschnitt A2

An der A40 wird es dann problematisch. Eine Brücke über diese Bundesautobahn wird es so schnell nicht geben. Es bestehen zwar diesbezügliche Kontakte zur Bezirksregierung und der Autobahn GmbH, es finden Bodenuntersuchungen statt, es gibt Abstimmungen mit den Gas- und Stromversorgern. Ein voraussichtlich notwendiges Planfeststellungsverfahren würde die Umsetzung dieser Brücke aber deutlich verzögern. Östlich der A40 nutzt der RS1 zunächst weiter das Gleisbett der Rheinischen Bahn, muss dann aber den Damm



Centrumstraße: Vorfahrt des RS 1



Vorhandener Tunnel unter der Thyssen-Krupp-Steel Bahn

der Thyssen-Krupp-Steel Bahn und der Erzbahntrasse unterqueren. Der schlechte bauliche Zustand des vorhandenen Tunnels macht einen Ersatzneubau erforderlich. Planungen hierzu befinden sich in der Entwurfsphase.

Um auf die Straße An der Jahrhunderthalle zu kommen, hofft Daniel Eickmeier hinter dem neuen Tunnel langfristig den Betriebsweg der Emschergenossenschaft am Marbach nutzen zu können, der im Zusammenhang mit der geplanten ökologischen

Verbesserung des Marbachs angelegt würde. Hierzu laufen Abstimmungen mit der Emschergenossenschaft. Es wäre die eleganteste Verbindung von der Brücke über die A40 zum Gelände der Jahrhunderthalle/Westpark. In jedem Fall plant man für die wohl längere Zwischenzeit gute Umfahrungsmöglichkeiten. Dazu gehört eine fahrradgerechte Anpassung der Rampe an der Darpestraße zur Erzbahntrasse, eine Verbesserung der Porschestraße und möglicherweise eine fahrradtaugliche Führung an der Wattenscheider Straße für Radverkehr auf der nördlichen Seite im Zweirichtungsverkehr. So ergäben sich drei Varianten, um von der Darpestraße nach Goldhamme und damit zum Grünen Rahmen zu kommen.

Bauabschnitt A Innenstadt

Bereits vor zwei Jahren wurde nach einem nicht unumstrittenen langen Verfahren der Trassensuche beschlossen, wie der RS1 durch die Bochumer Innenstadt geführt werden soll: über die Bessemerstraße, Ehrenfeldstraße, Clemensstraße, Hermannshöhe und Klever Weg, und dann über eine Brücke zum Buddenbergplatz. Von hier geht es über die Ferdinandstraße in Mittellage auf eine Brücke über die Wittener Straße und durch den ganzen Kortumpark bis zum Lohberg. In unserem Gespräch mit Daniel Eickmeier wurde deutlich, dass hier die Planungen noch zu wenig konkret sind. So ist zum Beispiel noch keine Lösung für die Knotenpunkte Besse-

Liegezeiräder
Liegereiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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

merstraße/Grüner Rahmen und Bessemer Straße/Ehrenfeldstraße gefunden worden, und es ist noch nicht abschließend geplant, wie der Radverkehr auf der Ferdinandstraße geführt werden soll.

Der Bauabschnitt Innenstadt wird zweigeteilt angegangen. Im Mai 2023 ging die Verwaltung noch davon aus, die Entwurfsplanung bald auf den Weg bringen zu können, die ersten Bürgerbeteiligungen waren für das 2. Halbjahr 2024 vorgesehen. Eine Beschlussfassung erwartete man damals für Anfang 2025, für den Abschnitt zwischen Klever Weg und Lohberg aber erst Mitte 2026. Daniel Eickmeier machte hierzu keine Aussagen. „Das sogenannte Linienbestimmungsverfahren, die vorbereitende Grundsatzentscheidung der Bezirksregierung über den Verlauf der Trasse bis zum Lohring, ist erfolgt“. Grundsätzlich wies er darauf hin, dass die Machbarkeitsstudie von 2014 deutlich zu optimistische Erwartungen geweckt hätten, was den Zeithorizont der Realisierung des Radschnellweges durch das Ruhrgebiet angeht. Man ging damals davon aus, stillgelegte Strecken der Deutschen Bahn benutzen zu können. Seit Anfang letzten Jahres ist klar, dass auf Areale der Bahn nicht mehr zugegriffen werden kann und dass heute die Trassenführung wie sie von Essen nach Mühlheim gebaut wurde, gar

nicht mehr möglich wäre. Die Haltung der Bahn hat die Trassensuche in der Bochumer Innenstadt schon erschwert, sie ist in seiner Konsequenz für den Abschnitt zwischen Lohberg und Stadtgrenze Dortmund von vielen noch gar nicht erfasst. Hier muss eine neue Trasse gesucht werden, die Vorschläge der Machbarkeitsstudie sind so wie ursprünglich vorgesehen nicht zu realisieren.

Daniel Eickmeier macht nicht den Eindruck, dass ihn und sein Team diese Herausforderungen lähmen könnten. Er weiß um die Schwierigkeiten, ist aber zuversichtlich, dass seine Kinder Nutznießer seiner Arbeit sein werden und den RS1 befahren werden. Eine Zeitangabe fügte er dieser Bemerkung vorsichtshalber nicht an.

Der WDR berichtete Anfang Juli 2024: Nur 3,2 von 86 Millionen Euro verbaut

Das Verkehrsministerium NRW stellte zwischen 2017 und 2023 insgesamt 86,75 Millionen Euro nur für den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung. Tatsächlich verbaut wurden aber nur 3,16 Millionen Euro. Das entspricht nicht einmal vier Prozent.

Die Bauabschnitte

A1 – Stadtgrenze Gelsenkirchen bis Darpestraße, ca. 3,2 Km

A2 – Darpestraße bis zur Gahlenschen Straße, ca. 1,5 Km

A3 – Gahlensche Straße bis zur Stahlhauser Straße, ca. 890 Meter

A4 – Stahlhauser Straße bis zur Bessemer Straße

Bauabschnitt Innenstadt von der Bessemer Straße bis zur Springorumtrasse

Bauabschnitt B – von der Springorum Trasse bis zur Stadtgrenze Dortmund



Eine detaillierte Übersicht findet man auf der Seite des Tiefbauamtes.
←

Die verpasste Chance

Ein Kommentar zum RS1

Text: Georg Puhe

Es hätte so schön werden können: Mit dem Beginn meiner Rente 2019 sollte der RS1 fertiggestellt sein, so war es in der Machbarkeitsstudie prognostiziert. Mit dem Rad mal eben aus Bochum nach Essen, knappe Stunde, mal eben in Dortmund auf den Westenhellweg, Bahnticket ade, Stau auf der A 40 uninteressant, mit dem neuen Pedelec ganz neue Mobilität und Freiheit genießen. Und dabei auch noch gesund: frische Luft, die Gelenke bleiben geschmeidig und das Herz-Kreislaufsystem wird gefordert und bleibt fit. Seit dem Beginn meiner Rente berichten wir in FreiRad regelmäßig über die Umsetzung des RS1, haben einen Spatenstich am 06.02.2020 für 950 Meter RS1 mitgefeiert, im Kommunalwahljahr, mit dem damaligen Verkehrsminister Hendrik Wüst, haben eine Projektleiterin interviewt, die inzwischen die Stelle gewechselt hat und schreiben und reden immer wieder über die gleichen Themen, jetzt mit einem neuen Projektleiter und endlich mit einem Baubeschluss für weitere 3,2 Kilometer von insgesamt 17, die in Bochum geplant sind. Am Geld scheint's nicht zu liegen, der Topf ist voll aber keiner will es haben. Nur knapp 4 % des Haushaltsansatzes des Landes für Radschnellwege wurde abgerufen. Und wie sieht's bei den Nachbarn aus? Essen vermeldet 2021 die Fertigstellung der 70 Meter langen Brücke über den Berthold-Beitz-Boule-

vard, seitdem ... Schweigen. Und Dortmund? Etwa 24 Kilometer werden es sein, die der RS1 durch Dortmund verläuft. Wenige Meter sind fertig, auf Stadtstraßen. Auch hier geht's nicht voran, die Diskussion um Parkplätze, die einem Ausbau auf Stadtstraßen im Wege sind, blockiert die weitere Planung.

Der Ruhestand bietet auch ohne RS1 viele angenehme Seiten und schöne Fahrradstrecken gibt's im Ruhrgebiet zu Hauf. Aber das war auch gar nicht das Ziel des RS1 und

von Radschnellwegen: Verlagerung von Autoverkehr auf ökologisch verträgliche Verkehrsarten war das Ziel, motorisiertem Alltagsverkehr eine echte Alternative anzubieten, den CO2 Ausstoß zu reduzieren, Arbeitswege und sportliche Aktivitäten zu verbinden, eine Vision für eine lebenswertere Zukunft unabhängig

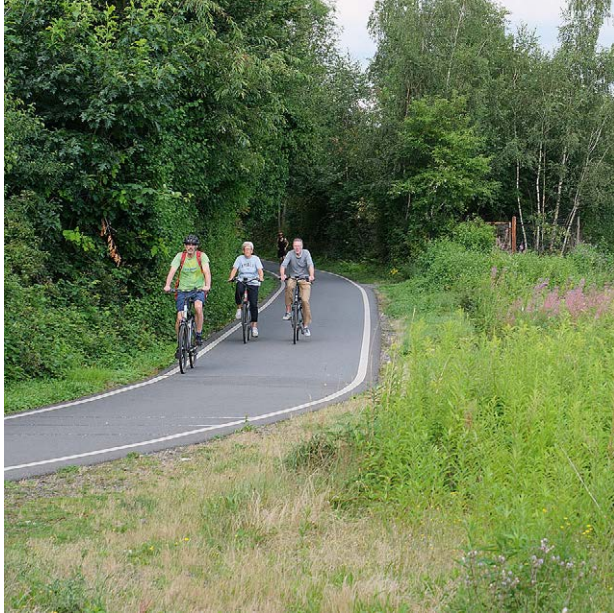
vom Auto zu realisieren. „Nach Fertigstellung des RS1 werden laut Machbarkeitsstudie die Straßen täglich um 50.000 Pkw-Fahrten entlastet werden, sodass die klimaschädlichen CO2-Emissionen um 16.000 Tonnen jährlich reduziert werden,“ so der RVR. Das wären bis heute schon annähernd 80.000 Tonnen CO2 Einsparung durch die Nutzung des RS1. Wir hoffen, dass die Kinder von Daniel Eickmeier das erleben. Mit der uns in Aussicht gestellten Vision wird das wohl nix, die Komplexität und die Widerstände sind einfach zu groß, woran auch immer es liegen mag.



Opeltrasse wird als 5 Meter breiter Geh- und Radweg gebaut

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

Das Thema hat uns schon oft beschäftigt. Der Bau der Opeltrasse, einer Wegeverbindung von Ost nach West durch die Stadt, die das Potenzial hat, einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Bochum zu leisten, soll noch in diesem Jahr starten. Das haben Andrea Baltussen und Christoph Hebmüller in einem Gespräch erklärt. „Die Ausschreibungsunterlagen sind fertig und damit können jetzt Angebote für eine Vergabe des Bauauftrags eingeholt werden“, so Christoph Hebmüller, der das Projekt beim Umwelt- und Grünflächenamt begleitet.



Hier zweigt die Opeltrasse von der Springorumtrasse ab

Die etwa 4 Kilometer lange Trasse beginnt an der Entwicklungsfläche Prinz-Regent nahe der Springorumallee, zweigt hier von der Springorumtrasse ab und führt durch Weitmar, Brenschede, Wiemelhausen und Steinkuhl zu Mark 51.7 bis zur alten Wittener Straße. Hier gibt es einen Anschluss an den Ümminger See und dann weiter über Stadtstraßen nach Langendreer. So werden wichtige große Wohnquartiere mit dem Technologiecampus mit zukünftig mehr als 10.000 Arbeitsplätzen verbunden.

In dem Gespräch stellten uns die Vertreter des Umwelt- und Grünflächenamtes die Ausführungsplanung vor. Die Trasse wird

weitestgehend in 5 Metern Breite asphaltiert. Das ist bisher einzigartig in Bochum. Entsprechend anderer Trassen in der Stadt wird es rechts und links eine weiße Markierung geben. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr, wie im Radverkehrskonzept empfohlen, ist zunächst nicht vorgesehen, auch eine Beleuchtung wird nicht direkt gebaut. Eine Anfrage der Fraktionen SPD und Grüne wurde von der Verwaltung wie folgt beantwortet: „Der vorliegende Förderbescheid sieht einen gemeinsamen fünf Meter breiten Geh- und Radweg vor. Der Weg wird in 2024/2025 gemäß dem Förderbescheid gebaut. Aufgrund der unterschiedlichen



So wird die Opeltrasse zunächst nicht markiert. Das Beispiel zeigt eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auf einer fünf Meter breiten Trasse auf dem Aaseerundweg in der Fahrradstadt Bocholt.

Ansichten zur optimalen Gestaltung der Trasse soll nach einer einjährigen Probe- phase und Reflexion der Ergebnisse mit dem ADFC entschieden werden, ob aufgrund entstandener Konflikte eine Trennungslinie auf den Asphalt aufgetragen werden soll. Die Maßnahme wäre nicht förderschädlich.“ (Protokoll des AMI vom 17.01.2024)

„Für eine später eventu- ell zu installierende Be- leuchtung werden Leerrohre verlegt“, erklärte Christoph Hebmüller. Eine Maßnahme, die auch erst nach intensiver Intervention zugestanden wurde.

Die Trasse startet kurz nach der Querung der Springorumtrasse über die Springorumallee rechtwin- kling in Richtung Süden und verschwenkt dann auf die alte Bahntrasse Richtung Mark 51.7.

„Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde diese Führung gewählt“, erklärte Andrea Baltussen, „die Einmündung der Opeltrasse auf die Springorumtrasse wird mit dem VZ 205, „Vorfahrt gewähren“, ausgestattet. Die anliegenden Flächen im Einmündungsbereich werden begrünt und erhalten eine gute Aufenthaltsqualität.“



Steinkohlstraße: Hier verläuft die Trasse parallel zur Straße und quert dann

Der weitere Verlauf führt über die Entwicklungsfläche Springorum auf der ehemaligen Bahntrasse, quert die Wohlfahrtstraße und verläuft weitgehend parallel zur A448. Die Königsallee wird unterquert, der Tunnel wird ertüchtigt und erhält eine Beleuchtung. Die Wiemelhauser Straße wird über die Brücke gequert, sobald sie dafür vom Tiefbauamt freigegeben werden kann. Zurzeit laufen hier noch die notwendigen bautechnischen und statischen Prüfungen. Von der Wiemelhauser Straße gibt es westlich und östlich Zufahrten über Rampen zur Anbindung an die neue Trasse. Bis zur Fertigstellung und Freigabe der Brücke muss man hier zunächst die Wiemelhauser Straße überqueren. Auch von der Anwohnerstraße Stollen wird es eine Zu- und Abfahrt geben.

Westlich der Unistraße wird eine Rampe auf die Opeltrasse gebaut. Auf der östlichen Seite der Unistraße wird es über eine Serpentine auf die Trasse gehen, hier ist der Höhenunterschied zu groß und der Platz zu gering für eine Rampe. Die Unterquerung der Unistraße erfolgt durch den vorhandenen Tunnel. Aus dem Wohnquartier wird über die Straße „Eine Leine“ eine Zu- und Abfahrt ermöglicht. Die Trasse geht bis zur Steinkuhlstraße, verläuft hier ein kurzes Stück parallel mit eigenständigem Radweg und quert dann die Straße, um weiter parallel der A448 zu verlaufen.

Es wird im Detail zu beobachten sein, wie hier die Querungen gestaltet werden.

Die notwendige Brücke über die Autobahn wird vom Tiefbauamt geplant, wann sie gebaut werden kann, ist momentan noch nicht sicher zu sagen. So lange wird die Opeltrasse provisorisch bis zur Markstraße geführt und über eine westlich der Markstraße zu erstellende Serpentine auf die Brücke über die Markstraße geleitet. Über die Brücke geht es dann weiter an Mark 51.7 vorbei. Die hier großzügigen, ehemaligen Bahnanlagen des „Opel-Bahnhofs“ werden



Östliche Zufahrt vor dem DHL Gebäude auf Mark 51.7

nicht genutzt, lediglich die 5 Meter breite Asphalttrasse mit den je 0,5 Meter breiten Schotterbanketten und dem je 1,5 Meter breiten Grünstreifen werden gestaltet, der Rest bleibt der Spontanvegetation vorbehalten.

Hier sind zwei Zufahrten vorgesehen, vor dem Gelände der DHL und dahinter. In mehreren Gesprächen mit dem Grünflächenamt hat sich der ADFC dafür eingesetzt, die Zufahrten zum Gelände von Mark 51^o7 fahrradfreundlich zu gestalten und sie nicht aus der Perspektive von Fußgängern zu planen. Weiter unter der Wittener Straße durch geht es dann auf die Alte Wittener Straße, wo der Bereich der ehemaligen Bahnquerung und die Einmündung der Laerfeldstraße neu gestaltet werden. Mehrere gestaltete und befestigte Rastplätze mit Bänken werden entlang der Trasse eingerichtet.

Wie sicher sind die Protected Bike Lanes in Bochum?

Text und Fotos: Martin Krämer



Pop-Up-Bike-Lane, eine Aktion der Radwende im Mai 2021

Die erste Protected Bike Lane, geschützte Radverkehrsanlage, wurde in Bochum 2020 angelegt. Der Beschluss entsprang dem Bedürfnis, Radverkehr in der Stadt sicherer zu machen und dadurch die Zahl der Fahrradfahrenden zu erhöhen.

Die Idee wurde vom damaligen Landesverkehrsminister Michael Groschek in die Diskussion um die Erhöhung des Radverkehrsanteils eingebracht. Bei einem Besuch in Chicago 2016, wo „quasi über Nacht“ abgetrennte Radverkehrsspuren durch Nutzung einer Autospur in der Stadt eingerichtet wurden, erlebte er die Wirkung der „Protected Bike Lanes“ und schwärmte von der gelungenen Transformation des Stadtverkehrs. Diese neuen Fahrradspuren führten dort in kurzer Zeit zu einer Vervielfachung des Fahrradverkehrs.

Der Beschluss für den ersten Abschnitt auf der Universitätsstraße zwischen Wasserstraße und Waldring war nicht unumstritten. Der ADFC Bochum begrüßte zwar grundsätzlich die Trennung zwischen KFZ Verkehr und Fahrradverkehr, sah bei dem Projekt in der Universitätsstraße aber deutliche Mängel: „Es täte dem Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität gut, seine Ansprüche an eine zukunftsweisende Mobilität höher zu schrauben, als sie in dieser Verwaltungsvorlage zum Ausdruck kommen. Die Vorlage weckt Erwartungen, die mit schlichten Hochborden „Rücken an Rücken“ nicht zu haben sind und mit 125.000 € zu teuer bezahlt werden.“ (Stellungnahme des ADFC Bochum zur Beschlussvorlage)

Mit der Zusage, diesen Versuch durch eine Evaluation nach einem Jahr überprüfen zu lassen, erfolgte der Beschluss und die Umsetzung.

Eine Bachelor Arbeit zur Überprüfung der Sicherheit von drei Anlagen in Bochum

Nun liegt sie vor: Lili Depka hat in ihrer Bachelor Arbeit die subjektive und objektive Sicherheit der geschützten Radverkehrsanlagen an der Universitätsstraße, der Hattinger Straße und dem Steinring in Bochum evaluiert.

Die wissenschaftliche Arbeit, die im Institut für Mobilität und Verkehrssysteme der Hochschule Bochum geschrieben wurde, hat mit ausführlichen Experteninterviews und der Auswertung von insgesamt 126 ausgefüllten Fragebögen von Nutzern den Effekt der drei sehr unterschiedlichen Anlagen bewertet.

Für diese Art von Anlagen gibt es bisher von der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen), die auch die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) herausgibt, keine Empfehlungen und Vorgaben. So basiert die Arbeit von Lili Depka auf empirischen Daten. Die Untersuchung der subjektiven Sicherheit hat sie über die Befragung der Nutzer ermittelt, die objektive Sicherheit wurde aus feststellbaren baulichen Kriterien abgeleitet und in Interviews mit Experten erörtert. Die Ermittlung beider Ebenen führt zu einer Beurteilung der Sicherheit dieser drei Referenzstrecken.

Die zwei Nutzerbefragungen per Internetfragebögen wiesen eine große Beteiligung auf: 82 Befragte sandten vollständig ausgefüllte Fragebögen zurück, die zweite Befragung wurde notwendig, weil zwischenzeitlich die Trennsteine in der Hattinger Straße weiß eingefärbt wurden. Hier beteiligten sich dann noch einmal 44 Nutzer an der Befragung.

Welche Ergebnisse zeigt die Evaluation?

Universitätsstraße: Das Sicherheitsgefühl der Nutzer bedingt durch die hohe Geschwindigkeit, 60 km/h sind hier erlaubt, ist beeinträchtigt. Die massiven Steinborde, zwei Bordsteine Rücken an Rücken in die Fahrbahn eingelassen, vermitteln ein besseres Sicherheitsgefühl. Aber der Abstand zum Verkehr wurde als zu gering eingestuft. Die Nutzer gaben dieser Anlage die Schulnote 2,1 und damit die beste im Vergleich der 3 Anlagen. 41% der Befragten, die auch bisher die Straße genutzt hatten, gaben an jetzt häufiger hier zu fahren.

Hattinger Straße: Die Autos, die die Radspur zum Parken kreuzen müssen, sind für Fahrradfahrer hier der größte Unsicherheitsfaktor. Das Sturzrisiko, das der Trennstein beinhaltet, führt zu weiterer Verunsicherung, positiv wurde die Breite der Anlage bewertet. 3,8 lautete die Schulnote und nur 22 % der bisherigen Nutzer gaben an, die Strecke nun häufiger zu nutzen.

Steinring: Auch hier wird der ruhende Verkehr als Unsicherheitsfaktor eingestuft. Die taktile Fahrbahnmarkierung stärkt nicht das Sicherheitsempfinden der Fahrradfahrenden, sie ist durch Autos zu einfach zu überfahren. Auch hier gab es die Note 3,8 und nur 9 % der Befragten gaben an, dass sie aufgrund der neuen Sicherheitseinrichtung die Straße häufiger nutzen würden.

Handlungsempfehlungen für die Stadt Bochum

Aus den ermittelten Bewertungen leitet Frau Depka zum Schluss ihrer Arbeit leicht umsetzbare Handlungsempfehlungen für die Stadt Bochum ab zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrradfahrenden:



Empfehlung: Unistraße mit weißem Markierungsstrich und Leitbaken (Fotomontage)



Empfehlung: Roteinfärbung der Radfahrspur auf der Hattinger Straße (Fotomontage)

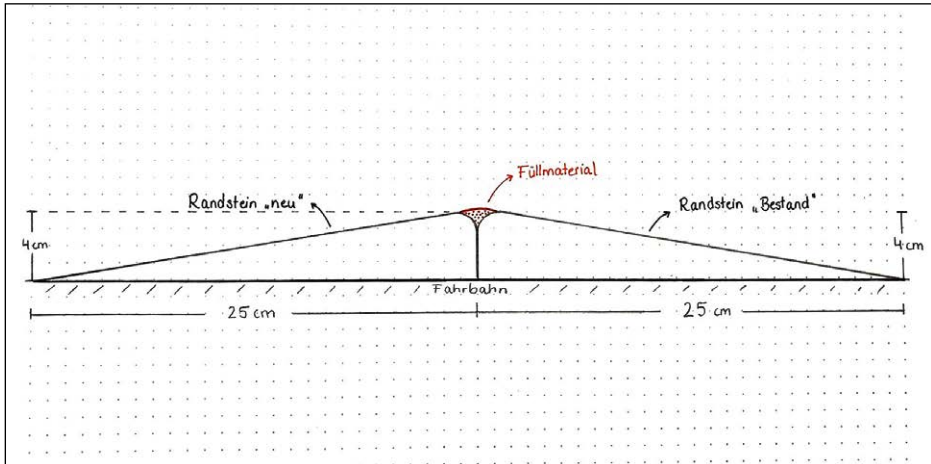
Für die Universitätsstraße empfiehlt sie, eine weiße Fahrbahnmarkierung rechts und links der Trennsteine aufzubringen, um die Sichtbarkeit zu verbessern und das Sturzrisiko für Radfahrer zu vermindern sowie den Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr zu vergrößern. Die erforderlichen Reinigungsdurchgänge sollten erhöht werden, besonders im Herbst zu Zeiten des Laubfalls, um Unfälle zu verhindern. Eine weitere wichtige Empfehlung sieht sie im Anbringen von vertikalen, gut sichtbaren Leitbaken oder Leitboys mit reflektierenden Elementen.

Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit ist das Hauptproblem an der Hattinger Straße. Nach der Weißfärbung der Trennsteine sind die Konturen für die Radfahrer noch schlechter zu erkennen. Die Sturzgefahr bei Ausweichmanövern ist eher größer geworden. In der Bachelorarbeit wird empfohlen, den Radweg und die Zwischenräume der Trennsteine rot zu markieren. Hauptproblem bleiben hier die rechts vom Radweg parkenden Fahrzeuge und die damit notwendige Überführung des Radweges.

Sie schlägt einen modifizierten Trennstein vor: „Um das Sturzrisiko zu verringern, ist es ratsam, die Form der Randsteine so zu überarbeiten, dass sowohl ausgehend von der Radspur als auch ausgehend von der Kfz-Spur der Stein für Radfahrende sicher überfahren werden kann. Dazu würde eine symmetrische Form beitragen, die keine harte Kante aufweist und auf beiden Seiten mit einer Nullabsenkung für Radfahrende beginnt.“

Der Steinring bietet hinsichtlich der Überfahrbarkeit keine Probleme. Auch hier sind es die parkenden Fahrzeuge und die notwendige Überführung des Radweges, die das Sicherheitsempfinden beeinträchtigen. Zur Verbesserung der Aufmerksamkeit könnte auch hier eine Roteinfärbung des Radweges beitragen, empfiehlt die Autorin.

Eine weitere Alternative schlägt Frau Depka vor: Der Einsatz baulicher Trennungen oder vertikaler Leitbaken geht überall dort nicht, wo Fahrzeuge den Radfahrstreifen



Modifizierter Trennstein

queren müssen, z. B. auch an Bushaltestellen. Aber die Nutzung separater Busspuren, Bussonderfahrstreifen, mit Freigabe für den Fahrradverkehr könnte besonders bei den dafür notwendigen Fahrbahnbreiten von mindestens 3 Metern sichere Führungen für den Fahrradverkehr ermöglichen. Diese Anregung hat Frau Depka dem Gespräch mit dem Mitarbeiter der Bogestra entnommen, der darin eine Win Win Situation sah. Busse können auf einer Sonderspur an Staus vorbeifahren, Radfahrern bietet sich eine breite Fahrspur mit genügend Abstand zum MIV. „Aufgrund des Überholverbots der Busse, sowie dem Einsatz von geschultem Fahrpersonal, kann davon ausgegangen werden, dass kein ansteigendes Konfliktrisiko für die Radfahrenden aufgrund der Busse besteht.“

Resümee

Im Resümee zeigt Frau Depka die gesamte Bandbreite der Diskussion und das zentrale Problem des Sicherheitsempfindens von Radfahrern in der Stadt auf: „Insgesamt gestaltet sich die Einrichtung geschützter

Radverkehrsanlagen im eigentlichen Sinne im innerstädtischen Bereich als schwierig, da begrenzter Raum unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gegenübersteht.“ Gefahren, die durch den Kraftfahrzeugverkehr bestehen, können nicht allein durch Maßnahmen für den Radverkehr abgeschwächt werden. Vielmehr schlägt sie Anpassungen des Motorisierten Individualverkehrs wie Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, die Einrichtung von Einbahnstraßen und Fahrradstraßen vor.

Zur Person: Lili Depka, 23 Jahre, Bachelor für nachhaltige Entwicklung im Institut für Mobilität und Verkehrssysteme der Hochschule Bochum, erste berufl. Erfahrungen durch Tätigkeiten in einem Verkehrsplanungsbüro und als studentische Hilfskraft im Institut für Mobilität und Verkehrssysteme.

Sorgt das Radkreuz für sicheres, entspanntes Radfahren in der Innenstadt?

Text: Martin Krämer | Fotos: Georg Puhe und Stadt Bochum

Seit einem Jahr schmücken viele Innenstadtstraßen kreisrunde, blaue Radkreuz Markierungen mit dem Schriftzug „Radkreuz“ und „BOVelo“. OB Thomas Eiskirch hatte auch vor dem Hintergrund der laut Radklimatest sehr schlechten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad, Verbesserungen angekündigt. Der Name rührt aus der Idee, dass sich direkt vor dem Rathaus die zentralen Radachsen kreuzen. Die Radwege innerhalb des Innenstadtrings schließen dabei an die zentralen Trassen auf den Radialen und den zukünftigen Velorouten an.

Als konkrete Umsetzungen sind bisher einige Maßnahmen angekündigt oder bereits umgesetzt: Das Aussperren des Durchgangsverkehrs im Bereich des Rathauses, die Etablierung von Ruhezeiten auf bisherigen Parkplätzen rund um die Brückstraße, die sichere Überführung der bisher unfallträchtigen Schienen auf der Hans-Böckler-Straße, sowie eine Radspur parallel zur Engstelle am Anfang der Haltestelle Massenbergboulevard sowie der Austausch des Pflasters in der Großen Beckstraße, Asphaltierung der Fahrbahn und Markierungen rechts und links zur Erhöhung der Aufmerksamkeit.

Die Argumentation von OB Eiskirch für das Radkreuzkonzept war, dass eine Prüfung



eines Radwegs auf dem Innenstadtring ergeben habe, dass dies aus verschiedenen Gründen nicht möglich sei. Lediglich der Südring könnte einen Radweg bekommen. Stattdessen wolle die Stadt nun das Radkreuz als direkte Durchfahrten attraktiv gestalten.

Die noch zu planenden und umzusetzenden Velorouten verlaufen in der Innenstadt über das Radkreuz. Dazu formuliert das Innenstadtkonzept: „Das Radkreuz wird gebildet von Radwegeverbindungen innerhalb des Innenstadtrings, die die Cityradialen auf kürzestem Weg verbinden. Anstatt über den Innenstadtring zu fahren, kann der Radfahrende so auf direkten, autoarmen Wegen die Innenstadt durchkreuzen oder Ziele in der Innenstadt erreichen.“

Weitere Forderungen von Radfahrer:innen

Diese Maßnahmen der Stadt schließen teilweise an die Mängelmeldungen an, die das Bündnis Radwende in den vergangenen Jahren von Radfahrer:innen gesammelt hatte. Ein zentrales Problem sind die fehlenden Anschlüsse an den Ring auf den Radialen. Vielen Radialen fehlen dort sichere Radwege.

Innerhalb des Rings forderte das Bündnis im Mai nach einer Mängeltour zusammenfassend:



Einfahrt ins „Radkreuz“ am Willy-Brandt-Platz

Radwege hat zwei Grundsätze und einige konkrete Forderungen entwickelt. Als Eckpunkte zum Radkreuz sind zwei Kriterien einzuhalten:

1. Die im Radverkehrskonzept beschlossenen Standards der Velorouten werden eingehalten.
2. Auf den Velorouten kein Tempolimit unter 20 km/h. Daher dürfen diese nicht durch verkehrsberuhigte Fußgängerzonen führen.

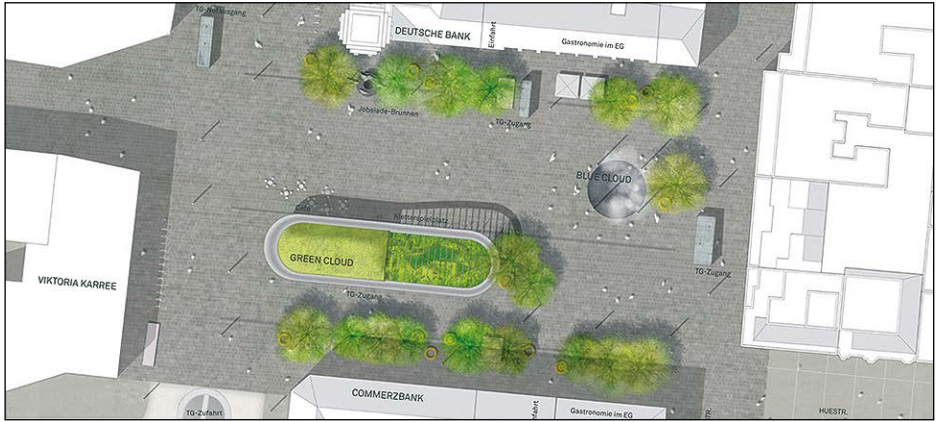
Aus den bisherigen Planungen ergeben sich für Radwege folgende konkrete Verbesserungswünsche:

Willy-Brandt-Platz/Hans-Böckler-Straße: die von vielen Radfahrer:innen genutzte Straße ist seit Oktober 2022 motorisiert nur noch für Anlieferung, Anwohner:innen und ÖPNV befahrbar. Dennoch wird die Straße weiterhin täglich von einer vierstelligen

Zahl von PKWs benutzt, den weitaus meisten also verkehrswidrig. Hier braucht es eine pragmatische Lösung, wie z.B. durch RFID steuerbare versenkbare Poller wie in der Brüderstraße, die die Zufahrten kontrollieren.

Parkhausausfahrten Boulevard und Viktoriastraße: dort existiert dem Konzept der Velorouten eine widersprechende Beschilderung: Stopp-Schild für Radfahrer:innen. Aus der Tiefgarage herausfahrende Fahrzeuge haben Vorfahrt. Radwege fordert wie üblich, das Vorfahrt gewährende Schild in die Straßeneinfahrt umzuverlegen.

Brückstraße (zwischen Große Beckstraße und Hans-Böckler-Straße): der einseitige Radweg nach Norden hat eine ungenügende Breite und keinen Sicherheitstrennstreifen. Daher kommt es täglich zu gefährlichen Situationen. Der Wegfall der Dauerparkplätze könnte hier schnell und ressourcenarm Sicherheit bringen.



Planübersicht Neugestaltung des Husemannplatzes

Innenstadtring: hier fahren trotz der Gefahren schon viele mutige Radfahrer:innen, weil es der kürzere Weg zu Wohnungen oder Geschäften am Ring ist. Der Ring braucht mittelfristig durchgehende Radwege, damit alle Menschen diesen mit dem Rad nutzen können. Auch hier liegt die Lösung wie schon für den Südring geplant im Wegfall der Dauerparkplätze. Radwende fordert die Politik auf, eine Machbarkeitsstudie dafür in Auftrag zu geben.

Es wäre wünschenswert, wenn diese Mängel von der Stadt aufgegriffen würden.

Radkreuz durch Fußgängerzone?

Kurz vor der Sommerpause wurde der ADFC Bochum allerdings über den geplanten Wegfall der Fahrbahn auf der Viktoriastraße im Bereich des Husemannplatzes informiert. Die Trasse ist neben dem Boulevard die zweite zentrale schon heute vielbenutzte Trasse des Radkreuzes.

Hintergrund ist der Plan der Stadt, den Husemannplatz bis zum Husemannkarree komplett zur Fußgängerzone zu erklären. Nach Überlegungen der Stadt soll ein Schild den Radfahrenden die Durchfahrt in Schritt-

geschwindigkeit erlauben. Der ADFC Bochum lehnt diese Lösung kategorisch ab:

Eine zentrale, viel benutzte Radstrecke, auf der laut Ziel der Stadt sich in den kommenden Jahren der Radverkehr verdoppeln soll, kann nur zu Konflikten mit Fußgängern führen, die sich kreuz und quer dort bewegend. Die Gefahr von Unfällen wäre damit sehr groß. Der ADFC fordert daher, die Fahrbahn als Radspur zu erhalten, die ähnlich wie auf dem Bongardboulevard durch farbliche und taktile Elemente vom Fußgängerbereich abgegrenzt wird.

Der ADFC Bochum formuliert den Wunsch an Stadt und Politik, im Bereich des Husemannplatzes eine pragmatische Lösung zu finden, die den Interessen der Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gerecht wird. Sonst drohe neben vielen Mängeln für entspannteres sicheres Radfahren in der Innenstadt, eine erhebliche Verschlechterung für Radfahrer:innen und Gefahren für Fußgänger:innen. Gibt es keine sichere Lösung, wäre die Idee des Radkreuzes Makulatur. Dann stellte sich erneut die Frage, wäre ein durchgehender Radweg auf dem Ring doch die bessere Lösung?

„Sicher fahr ich Rad“

Radsicherheitskampagne

Text und Fotos: Martin Krämer

Im Frühjahr hatte die Radwende die Kampagne „Sicher fahr ich Rad“ durchgeführt. In dem Rahmen gab es diverse Radaktionen, die einzelne Stadtviertel begutachteten, eine Online Umfrage auswerteten und eine Diskussionsveranstaltung durchführten zur Frage, welche Maßnahmen empfiehlt die Verkehrswissenschaft.

Das Ziel der Kampagne war es, mit einem umfassenden Blick auf alle Verkehrsteilnehmer:innen, Aufmerksamkeit auf die Vision Zero, dem Ziel, keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, zu lenken und Lösungen für die Beseitigung von Gefahrensituationen im Straßenverkehr vorzuschlagen. Dafür würde es helfen, Fußwege konsequent von Rads Spuren und diese von Autos Spuren zu trennen. Chaotische und gefährliche Verkehrssituationen erzeugten ansonsten bei allen Beteiligten unnötigen Stress, schrieb die Radwende.

Besonders in den Blick genommen wurden das Radkreuz in der Innenstadt, die Schauspielhauskreuzung und die Velo Route parallel zur Herner Straße.

Der Schauspielhauskreuzung fehlt weiter jede Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer:innen. Einige Stellen wurden als besonders gefährlich wahrgenommen, wie eine Engstelle auf dem Bürgersteig an der Kreuzung, die zugleich als gegenläufiger Radweg ausgeschildert ist.

Die sogenannte Veloroute parallel zur Herner Straße löste besonderes Kopfschütteln aus. Diese unterläuft zahlreiche Vorgaben, die sich die Stadt zurecht für sichere Radwege gegeben hat, sodass sie im Sinne



des städtischen Radverkehrskonzepts nicht als Veloroute bezeichnet werden kann. Auto Parkplätze auf der Fahrbahn bewerteten vor allem CDU und SPD höher als die Möglichkeiten, sicher auf Fahrbahnen zu fahren.

Die Idee des Radkreuzes wird von der Radwende kritisch bewertet. Zwar ist die Idee zügigen Fahrens durch die Innenstadt gut. Aber auch ein Radweg auf dem Ring bleibt nötig, auch für viele Anwohner:innen und zum Besuch von Geschäften. Das Radkreuz bleibt aktuell auf dem Niveau einer Idee (siehe Artikel zum Radkreuz).

Was sagt die Verkehrswissenschaft?

Das Thema sichere Mobilität wird in Bochum viel zu wenig beachtet, war die einhellige Meinung bei der Veranstaltung der Kampagne im Juni. In der Präsentation des Instituts für Mobilität und Verkehrssysteme der Hochschule Bochum wurden mehrere zentrale Grundsätze aus der Verkehrswissenschaft formuliert.

Die meisten Radverkehrsunfälle ereignen sich demnach an Knotenpunkten. Es braucht also gute getrennte und für alle gut erkennbare Kreuzungen mit eigenständiger Radinfrastruktur. Im vorliegenden Unfallmaterial der Unfallforschung der Versicherer ist in 73 Prozent der Fälle ein PKW der Unfallgegner des Radfahrers. Weiterhin viele Unfälle ereigneten sich an Ein- und Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen. Widrige Licht- oder Straßenverhältnisse haben dagegen nur untergeordnete Bedeutung.

Werden Radfahrende nach Wünschen an Sicherheit befragt, werden guter Sichtkontakt, möglichst weite Trennung vom Kfz-Verkehr, vorgezogene Aufstellflächen und rote Fahrbahnmarkierungen genannt.

Radwende Befragung zeigt viel Unsicherheit beim Radfahren

Die Radwende hatte selbst per Fragebögen die Bochumer:innen zu ihren Erfahrungen mit Verkehrssicherheit in Bochum befragt. 172 Teilnehmer:innen antworteten. Die ausführlichen Umfrage-Ergebnisse sind online auf der Radwende Homepage zu lesen.

Die Teilnehmer:innen äußerten vielfach genau die mangelnde Trennung zum Kfz-Verkehr, aber auch fehlende sichere Kreuzungen entlang der Haupt-Verkehrsstrecken. Einen besonderen Mangel sahen viele Radfahrer:innen im „Stückwerk“ der Radinfrastruktur. Es fehlten durchgehende Strecken. „Radverkehrsführungen müssen einfach, verständlich, komfortabel (Bordsteinabsenkung, Oberflächenbelag) und entlang der wichtigen Routen sein.“

Es sollten außerdem Verstöße sämtlicher Verkehrsteilnehmer deutlich häufiger kontrolliert und härter geahndet werden. Ein Teilnehmer empfindet, dass ein grundsätzliches Mitdenken des Fahrradverkehrs

in Bochum fehlt. Außerdem ständen ständig Autos auf Rad- und Fußgängerwegen. Weitere Äußerungen waren:

- ▶ „Ich vermisse ein stadtweites Tempo 30“,
- ▶ „Ampelvorrangschaltung für Radfahrer“,
- ▶ „Heile Oberflächen auf Radwegen ohne Wurzeln, Schlaglöchern etc.“,
- ▶ „Absenkung an Straßenüberquerungen, die auch wirklich abgesenkt sind“
- ▶ „eine Radfahrlobby, die in der Bochumer Kommunalpolitik ernst genommen und gehört wird“.

Der Mittelwert der Beurteilung für sicheres Radfahren lag entsprechend nur bei 5 auf einer Skala von 1 (sicher) bis 7 (gefährlich). Auf die Fragen nach häufigen gefährlichen Situationen, Bedrängen durch andere Verkehrsteilnehmer und Hindernisse auf der Fahrbahn antworteten drei Viertel der Teilnehmer:innen mit ja. Wenig überraschend aber doch erschreckend die Antwort auf die Frage „Findest du, auch Kinder können in Bochum sicher Fahrradfahren?“ Ja antworteten nur 7,6 Prozent der Befragten.

Das Thema sollte die Stadt und die Kommunalpolitik also unbedingt mehr beschäftigen. Radfahrer:innen sind ab 1. September ein weiteres Mal eingeladen, sich zu äußern. Dann startet der Fahrradklimatest 2024 des ADFC: <https://fahradklima-test.adfc.de>



Fahradklima-Test



Umfrage-Ergebnisse



Flotte arotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice



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



Back
Bord



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE

Eine Radfahrschule für Bochum?

Text: Raphael, Birgit, Gabi und Hakki



Radfahren macht glücklich und der Moment, in dem man zum allerersten Mal allein mit dem Fahrrad fährt, gehört zu den besonderen Momenten im Leben. Wenn man früh Radfahren lernt, mit etwa 3 Jahren, kann man sich vielleicht gar nicht mehr an diesen Moment erinnern, aber ich erinnere mich noch ganz genau an das Gefühl von Glück, Überraschung und Panik, als ich mit 7 Jahren auf einmal ganz allein einen Feldweg entlang gefahren bin. Es ist erstrebenswert, dass jeder Mensch das Glück des Radfahrens erlebt.

Die Idee

Kurz nach der Neuaufstellung unseres Vorstands kam die Idee auf, in Bochum eine Radfahrschule ins Leben zu rufen, ganz im Sinne des ADFC, das Fahrrad und Verkehrssicherheit in allen seinen Facetten zu fördern. Doch gibt es Bedarf? Wie lernen Menschen

in Bochum Radfahren? Die meisten Kinder lernen es im Alter von 3 bis 9 Jahren. Ob überhaupt, wie früh und wie sicher Kinder Radfahren lernen, hängt dabei stark davon ab, wie fahrradaffin die eigene Familie ist und wie viel Gelegenheit es gibt, das Fahren im verkehrsarmen Schonraum zu üben. In Klasse 3 und 4 nehmen fast alle Kinder an der Radfahrausbildung in den Grundschulen teil – unterstützt von der örtlichen Polizei, dem Bereich Verkehrsunfallprävention und an einigen Schulen auch von der Verkehrswacht – und

machen ihren „Fahrradführerschein“. Kurz darauf, ab 10 Jahren, sollten sie spätestens ihr Fahrrad souverän beherrschen und fit für den Straßenverkehr sein, denn als VerkehrsteilnehmerInnen müssen sie dann den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Wir haben dazu die Situation an einer Bochumer Grundschule beobachtet, die repräsentativ für andere Grundschulen unserer Stadt sein könnte: in den Klassen 1 und 2 begleiten nur wenige Eltern ihre Kinder auf dem Fahrrad zur Schule, auch bei allerbestem Sommerwetter stehen ca. 4 Kinderfahrräder an den neu angeschafften Abstellanlagen. Nur an einigen Tagen, an den Tagen der Radfahrausbildung, füllen sie sich schlagartig. Doch danach kehrt die Flaute zurück und die frisch „ausgebildeten“ Kinder kommen weiterhin nicht mit dem Fahrrad zur Schule. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein, schlechte Infrastruktur, Zeitmangel, ein zu kurzer Schulweg, ein verregneter Sommer.

Es bedeutet aber auch, dass das Fahrrad hier kein bevorzugtes Verkehrsmittel ist. Viele Tage bleiben ungenutzt, um Radfahren im Alltag zu üben, bevor die Kinder auf die weiterführenden Schulen gehen, die in der Regel weiter entfernt sind.

Gelernt wird Radfahren also auch ohne unser Engagement und Zutun, aber dennoch haben wir uns entschieden, an unserer Idee festzuhalten! Wir möchten gerne ein außerschulisches Zusatz-Angebot in Bochum schaffen, bei dem Kinder im verkehrssamen Raum Radfahren üben und sich an der frischen Luft bewegen. Unsere Ziele: Kinder möglichst früh auf ´s Fahrrad zu bringen und einen Rahmen zu schaffen, in denen sie ihre fahrerischen Fähigkeiten vertiefen können. Ein besonderes Anliegen ist es, gerade die Kinder zu erreichen, die in Klasse 1 und 2 aus welchem Grund auch immer noch nicht Radfahren können.

Beeindruckende Samstagsaktion des ADFC Dortmund

Um uns einen Eindruck davon zu verschaffen, wie ein Fahrradtraining für Kinder ablaufen könnte, sind wir in unsere Nachbarstadt Dortmund gefahren und haben eine



Radfahrtraining des ADFC Dortmund auf dem Verkehrsübungsplatz

„Samstagsaktion“ des ADFC Dortmund in der Jugendverkehrsschule Fredenbaum besucht. Hier haben Kinder – unter 10 Jahren in Begleitung ihrer Verantwortlichen – die Möglichkeit, von Frühjahr bis Herbst, einmal im Monat auf einem von der Stadt Dortmund für über eine halbe Millionen Euro frisch erneuerten Verkehrsübungsplatz Radfahren zu üben.

Das Training ist kostenlos, die Kinder werden je nach Können in Gruppen eingeteilt und üben nach einem Sicherheitscheck des Fahrrades und Helmkontrolle spielerisch unter Anleitung von ADFC Fahrradcoaches, die in Dortmund ModeratorInnen heißen. Sie üben Balance zu halten und zu bremsen auf Rollern und Laufrädern, Parcours zu durchfahren, das Abbiegen und Verhalten in Verkehrssituationen. Nach dem Üben in der Verkehrsschule gibt es noch ein besonderes Highlight: eine gemeinsame Ausfahrt in den benachbarten Fredenbaumpark. Der Besuch der Samstagsaktion hat uns schwer beeindruckt: der Ort, das große Team an ÜbungsleiterInnen (ModeratorInnen), das Equipment, die Organisation, einfach alles. Die Radfahrtrainings der Radfahrjugend rund um Teamleiter Werner Blanke sind das Ergebnis eines jahrzehntelangen Engagements. Uns wurde nach dem Besuch klar, dass wir in Bochum quasi bei null anfangen.

Der kleine Anfang

Da aber bekanntermaßen „aus kleinem Anfang alle Dinge entspringen“ (Cicero) haben wir unsere Idee auch nach dem Besuch in Dortmund nicht aufgegeben. So möchten wir nach den Sommerferien bis zum Winter an zwei bis drei Terminen ein gemeinsames „Radfahren üben“ für Kinder anbieten. Drei Termine stehen schon fest, hier die Einladung:

Einladung zu den ersten kick-off Fahrradaktionen der Fahrradschule des ADFC-Bochum

Was? Sicherheitscheck, Spiele, Parcours, Austausch

Wer? Kinder von 3 bis 9 Jahren

Wann? Sonntag, 15. September;
13. Oktober; 17. November; jeweils
von 13–16 Uhr

Wo? Springerplatz

Hinweis: Da wir aktuell noch nicht so gut ausgestattet sind, wäre es schön, wenn Fahrzeuge und Helme mitgebracht würden (Laufrad, Roller oder Fahrrad), einige wenige können zur Verfügung gestellt werden – Kinder unter 10 Jahren nur in Begleitung von Verantwortlichen – Helmpflicht.

Da die TeilnehmerInnenzahl begrenzt ist, bitten wir um eine Anmeldung unter: radfahrschule@adfc-bo.de
Die Teilnahme ist kostenlos.

Danach gehen wir dann auch schon wieder in Winterpause. Wir wollen die Zeit nutzen, das Konzept unserer Radfahrschule auszuarbeiten und die nötigen Voraussetzungen schaffen, um im nächsten Frühjahr richtig durchzustarten.

Und was ist mit den „Großen“?

Unter <https://radfahrschule.adfc.de> findet man eine Übersicht der ADFC Radfahrschulen. Hier stellt man fest, dass die meisten Radfahrschulen Kurse für Erwachsene anbieten. Das macht Sinn, denn die Chance, als Kind irgendwie Radfahren zu lernen sind wie oben erläutert größer. Kinder lernen

auch etwas leichter, da sie im Idealfall durch Laufrad und Roller wichtige Balanceerfahrung gemacht haben. Doch auch als älterer Mensch kann man das Glück des Radfahrens noch erlangen und eine Gelenkschonende Sportart erlernen, die man unter bestimmten Voraussetzungen bis ins hohe Alter ausüben kann.

Damit z.B. die Familienfahrradtour nicht daran scheitert, dass ein Elternteil nicht Radfahren kann, würden wir gerne langfristig auch in Bochum Radfahrkurse für Erwachsene anbieten. Spätestens bis dahin wird aber ein fester Schulungsort benötigt, den wir aktuell suchen.

MitmacherInnen gesucht

Neben einem Schulungsort wird aber noch vieles mehr benötigt, allem voran: weitere Engagierte in unserem neuen Radfahrerschulteam. Wenn Du Dich also von unserer Idee angesteckt fühlst und gerne bei diesem neuen Projekt mitmachen möchtest, melde Dich gerne unter: radfahrschule@adfc-bo.de.

Jeder kleinste Tipp und jedes kleinste Engagement sind willkommen!





**„Ich lege Wert auf
gute Kommunikation.“**

**Deshalb wohne
ich beim GWV.**



**Gut wohnen
in Bochum.**

Gemeinnütziger
Wohnungsverein
zu Bochum eG

Folgen Sie uns

auf Social Media:



gww-bochum.de



Vintage Rennräder sind wieder „voll im Rennen“

Text und Fotos: Carsten Krinke

1 6.7.2024: Der Slowene Tadej Pogacar fährt im Gelben Trikot ein Colnago-Rennrad mit einem Gewicht von 7,4 kg.

Zeitsprung: 1903 gewann der Franzose Maurice Garin die erste Tour de France. Das Rad mit einem Stahlrahmen wog 18 Kilo. Es hatte für die damalige Zeit neomodische Pedalhaken und Laufräder, deren Felgen aus Holz gefertigt waren. Es gab keine Freilaufnabe, gebremst wurde mit Gegendruck an den Pedalen. 1937 folgte erst die breite Nutzung von Schaltwerken mit 2–3 Gängen.

Davor wurde angehalten, das Hinterrad demontiert, die Kette umgesetzt und anschließend montiert sowie die Kettenspannung justiert.

Zeitsprung i. d. 80/90er Jahre: Die Älteren erinnern sich an die Rennfahrer und Rennräder von Joop Zoetemelk, Bernard Hinault, Greg LeMond oder Miguel Induráin. Die Bremszüge wurden als „Wäscheleinen“ bezeichnet. Die Schaltungen hatten die „astronomische“ Auswahl von 12 bis 16 Gängen, zwei Kettenblätter vorne, eine 6er bis maximal 8er Kassette hinten. Die Schuhe

waren immer noch (siehe 1903) in Pedalhäken mit einer Zuglasche fixiert. Klangvolle Marken wie Bianchi, Peugeot, Campagnolo, Reynolds, Raleigh dominierten den Markt. Gemuffte Stahlrahmen, Stahlkurbeln und Seitenzugbremsen prägten die Tour. Simplex, Suntour und Campagnolo waren führende Schaltungshersteller.

Neue Materialien halten in den 80er Jahren Einzug in das Peloton. 1980 wog ein Rad 10 kg, 1984 kamen Klickpedalen auf den Markt. 1989 konnte Greg Lemond die Tour auf einem Carbonrad für sich entscheiden. 1994 gewann letztmalig ein Fahrer (Miguel Induráin) mit einem Stahlrad, 1998 letztmalig auf einem Aluminium-Rahmen die Tour (Marco Pantini). Der Weltverband sah sich im Jahr 2000 genötigt, eine Untergrenze 6,8 kg für das Gesamtgewicht festzulegen. Rahmengewichte (ohne Komponenten) von 700–950 Gramm sind heute möglich. Seit 2000 dominieren Shimano, SRAM und Carbonrahmen die Tour. 2014 gewann mit Vincenzo Nibali letztmalig ein Fahrer mit mechanischer Gangschaltung.

Mein erstes und letztes Rennrad

Als Schüler/Student fuhr ich ein Rad mit Dreigang-Schaltung (Fichtel & Sachs) unter dem sportlichen Namen „Torpedo“. Das Rad war alles, aber kein „Torpedo“. Rennräder waren unattraktiv. Dank fehlender Radinfrastruktur blieben nur Straßentouren, was schon damals (ohne SUV/Lkw-Massen) nicht reizvoll war. Der Wunsch nach etwas Abwechslung beim Langstreckenlauf brachte ein Umdenken. Für die ersten kurzen Triathlons, man war allein a. d. Straße, war ein Dreigangrad „out/uncool“ (erste Versuche). Die preiswerte Variante für einen Studenten war der „Ableger des Peugeot Tourmalet“ mit Simplex-Schaltung und 12 Gängen. Im Solling erwiesen sich die 12 Gänge als „Schmerzuntergrenze“. Dann schlummerte



das Rad 30 Jahre auf dem Dachboden, ein typischer „Vergessensort“. Es hatte noch die letzte Triathlon-Startnummer am Rahmen. Heute fährt es wieder. Auf der Suche nach einem Ersatzteil lernte ich Stefan Rzehazek (Herne) kennen, der liebevoll alte Rennräder restauriert sowie echte Ersatzteilschätzchen hegt.

Wie kommt es dazu, dass heute tausende Euro für die alten Rennboliden ausgeben werden? Dafür gäbe es aktuelle Tour-de-France-Rennmaschinen mit modernster Technik.

Herr Rzehazek, Sie haben sich in der Vintage-Rennrad-Szene einen Ruf erworben. Wie kam es dazu, alte Rennräder zu restaurieren?

Das Thema Rennräder hat sich für mich aus einer Herzerkrankung entwickelt, welche ich diagnostiziert bekam. So begann ich mit dem Radfahren. Das erste Rennrad kaufte ich auf einem Flohmarkt und restaurierte es. So kam ich dazu, alte Rennräder instand zu setzen – erst für mich und dann ging es immer weiter. Und es macht mir immer noch sehr viel Spaß!

Wie kommt man an nicht mehr vertriebene Baugruppen aus den 70er-90er Jahren der Marken Simplex, Sachs, Campagnolo?



Stefan Rzehazek mit einigen seiner Schätze

Ein Tipp ist die Suche bei „Kleinanzeigen“. Mittlerweile werden dort die interessanten Räder und Teile seltener. Meine bevorzugte Zeit sind die 70er/80er Jahre. Deswegen bin ich auf Rennradbörsen in Holland oder Belgien unterwegs, um die benötigten Teile zu beschaffen. Oft suche ich zusätzlich für meine Kunden nach Ersatzteilen.

Was war das bislang herausforderndste Projekt?

Ich würde sagen, dass das Alan Super Record das anspruchsvollste Projekt war. Weil sehr viele Campagnolo-Teile bearbeitet und vergoldet wurden. Das Rad hatte ich auf mehren Rennrad-Börsen als Ausstellungsstück präsentiert. Es war schön zu sehen, wie es bestaunt wurde. Dass es dann noch in Amsterdam auf den ersten Platz (Retro Bike of the Year) gewählt wurde, hat mich sehr glücklich und stolz gemacht. [Anmerkung: Das Alan Super Record war eines der frühen Räder mit Aluminiumrahmen. Klaus-Peter

Thaler (Gelbes Trikot) fuhr u.a. dieses Rad.]

Was war das bislang schönste Erlebnis?

Jeder Abschluss eines alten Rades ist ein schöner Moment. Ein besonderer Moment hat sich vor wenigen Wochen ereignet. Vor kurzem habe ich ein Colnago Super mit der vergoldeten Campagnolo 50th Jubiläumsgruppe fertiggestellt. Beim Kauf des Rades hatte der Vorbesitzer sehr damit zu kämpfen, es überhaupt abzugeben. Er war gerade dabei sein Elternhaus leerzuräumen. Das Rad stand dort die ganze Zeit im trockenen Keller. Es war sein Jugendrad, welches er sich Mitte der 80er Jahre vom gesparten Geld gekauft hatte. Er sagte mir, dass es schon einen Interessenten gab. Als er den potenziellen Käufer bei der Probefahrt auf seinem Rad sah, hat er den Kauf abgebrochen und das Rad wieder in den Keller gestellt. Ich habe daher auf die Probefahrt verzichtet. Man musste es nicht Probefahren. Es sah wie neu aus!

Nach der kompletten Überarbeitung des Rades habe ich dem Vorbesitzer Bilder und ein Video geschickt. Er hat sich riesig gefreut und sagte mir, dass er das Rad in die richtigen Hände gegeben habe. Das war ein sehr schönes Erlebnis.

Sie verzieren Räder & Komponenten mittlerweile tw. mit Gold. Was macht man mit solchen Rennrädern, in die Vitrine stellen?

Anschauen und fahren. Aber Scherz beiseite, die Räder sind alle fahrbereit und man kann genauso fahren wie mit jedem anderen neu aufgebauten Vintage Rennrad. Sie werden oft als Sonntagsrad bei schönem Wetter genutzt. Es handelt sich bei diesen Rennrädern um Oldtimer, mit viel Sammel Leidenschaft! Und mal ganz ehrlich, die alten oft chromverzierten und aufwendig gearbeiteten Stahlrahmen, sehen einfach wunderschön aus. Außerdem schwören viele auf die guten Fahr-/Federeigenschaften. Oder man hängt sich das Rad an die Wohnzimmerwand und schaut es an.

Sie fahren ein modernes Carbonrad. Wie kam es zu dem Wandel?

Ich hatte mir einen Aluminium-Rahmen mit Carbon-Gabel aufgebaut. Leider hatte der Rahmen eine Beule, was nicht gravierend ist. Zum Verkauf war es jedoch nicht mehr geeignet. Ich nutze dieses Rad als Sportgerät. Technisch ist das etwas ganz anderes mit STI (kombinierter Brems-Schalthebel) und Klickpedalen. Optisch gefallen mir die alten Klassiker mit ihrem „Blink Blink“ deutlich besser.

Was muss man beachten, wenn man einen alten Schatz im Keller oder auf dem Dachboden entdeckt?

Wenn jemand ein altes Rennrad findet, ist es sehr schwierig dies „wertmäßig“ einzuschätzen. Ausschlaggebend sind Marke, Modell, Ausstattung und Zustand des Rades. Findet man z.B. ein Rennrad von Eddy Merckx oder Francesco Moser in seinem Keller, dann ist das etwas Besonderes. Dazu gab es sehr

begehrte und teure Campagnolo-Gruppen, welche jedoch oft von den teuren Rahmen abgeschraubt und durch günstige Gruppen ersetzt wurden. Der jahrzehntelange Verschleiß und Rost mindern den Wert. Der Finder gibt die Marke bei Google oder Kleinanzeigen ein und vergleicht. Für ein an sich sehr günstiges altes Rennrad werden dort oft 1.000 Euro verlangt. Ein sehr hochwertiges Rad dagegen kann auch nur 100 Euro kosten. Es ist also nicht leicht den Wert zu bestimmen.

Was empfehlen Sie in einer solchen Situation?

Was ich nur ans Herz legen kann, wenn man ein altes Rad findet, vielleicht das Jugendrad vom Opa oder Vater: nicht einfach losfahren! Die Komponenten sind Jahrzehnte alt und standen lange. Äußerlich ok kann das zu schweren Stürzen führen. Gefährlich sind Räder, die einen Unfall hatten und danach im Keller „vergessen“ wurden. Es gilt auf versteckte Risse und Stauchungen im Rahmen zu achten. Die sieht man oft nicht sofort. Ein Experte sollte zu Rate gezogen werden.

Wer sich nun im Keller oder auf dem Dachboden an ein Schätzchen erinnert, der kann Herrn Rzehazek eine E-Mail, Whatsapp mit Fotos senden und um eine Einschätzung bitten.

Letzten Sonntag Bochumer Innenstadt: in kurzer Zeit sehe ich sechs nostalgische Rennräder. Vielleicht habe ich jetzt einen anderen Blick dafür... Sehr geehrter Herr Rzehazek vielen Dank!



VeloDeluxe

Von Waldthausen
Straße 282
44628 Herne
0176 / 70 78 75 26
www.velodeluxe.de

Kidical Mass in Bochum

Am 21. September – Kinder aufs Rad!

Text und Foto: Jens Eschmann

Am 21. September wird Bochum wieder Schauplatz einer besonderen Fahrrad-demonstration: der Kidical Mass. Die Veranstaltung hat sich in den letzten Jahren zu einem festen Termin für viele Familien und Fahrradbegeisterte entwickelt, die sich gemeinsam für sichere und kinderfreundliche Straßen einsetzen. Was steckt hinter der Kidical Mass und was sind die Ziele dieser bunten Bewegung?

Der Hintergrund der Kidical Mass

Die Kidical Mass ist eine weltweite Initiative, die sich für bessere Bedingungen für Radfahrer*innen, insbesondere für Kinder, einsetzt. „Wir wollen, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können“, so das erklärte Ziel des Aktionsbündnisses in Deutschland.



An zwei Aktionszeiträumen im Jahr, im Mai und im September, finden Fahrraddemos, die Kidical Masses, und viele andere Aktionen statt.

Die Idee der Kidical Mass ist es, Kinder und Familien in den Mittelpunkt zu stellen. Radfahren soll sicher sein, Spaß machen und für alle zugänglich sein. Kinder sollen sich auf der Straße wohl und sicher fühlen, egal ob sie zur Schule, zum Sport oder zu Freund*innen radeln. Und: wo Radfahren für Kinder sicher ist, ist es das letztlich auch für alle anderen.

Reform des Straßenverkehrsrechts

Ein großes Anliegen der Kidical Mass-Bewegung in Deutschland war eine Reform des Straßenverkehrsrechts, das bisher sehr einseitig auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgerichtet war. Lärm-, Klima- und Gesundheitsschutz, die Sicherheit von Fußgängern oder Radfahrern sowie städtebauliche Aspekte spielten kaum eine Rolle. Die Kidical Mass hat sicherlich mit dazu beigetragen, dass es im Juni 2024 endlich eine Gesetzesreform gab, die für die Länder und Kommunen zumindest die bürokratischen Hürden senkt, um z.B. Tempo 30-Zonen anzuordnen bzw. Fahrradstraßen, Fahrradzonen oder Schulstraßen einzurichten. Auch wenn Viele sich noch mehr von der Reform erhofft hatten, z.B. ein klares Bekenntnis zum Ziel der Vision Zero – Straßen so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten mehr gibt – und weitere Änderungen der StVO oder des Straßenbaurechts nötig sind, ist dies zumindest ein Teilerfolg.

Die Ziele der Kidical Mass auf kommunaler Ebene

Die Kidical Mass setzt sich dafür ein, das Fahrradfahren sicherer und attraktiver zu machen. Städte und Gemeinden sollen dafür

ihren Handlungsspielraum voll ausschöpfen, um die Sicherheit und Lebensqualität zu verbessern. Dazu gehört die Umwidmung von Kfz-Spuren zu geschützten Radfahrstreifen an mehrspurigen Straßen und die Anordnung temporärer Durchfahrtsverbote für Autos vor Schulen und Kitas, um sogenannte „Schulstraßen“ zu schaffen.

Zudem sollen temporäre Spielstraßen eingerichtet und Begegnungszonen geschaffen werden, die den öffentlichen Raum lebenswerter machen. Ein weiteres Ziel ist die Schaffung kindersicherer Kreuzungen und Querungen sowie „echter“ Fahrradstraßen und -zonen ohne Autoverkehr. Darüber hinaus soll das illegale und legale Gehwegparken abgeschafft werden, um die gewonnenen Flächen für Fuß- und Radverkehr, Spiel- und Begegnungszonen sowie Begrünungen zu nutzen.

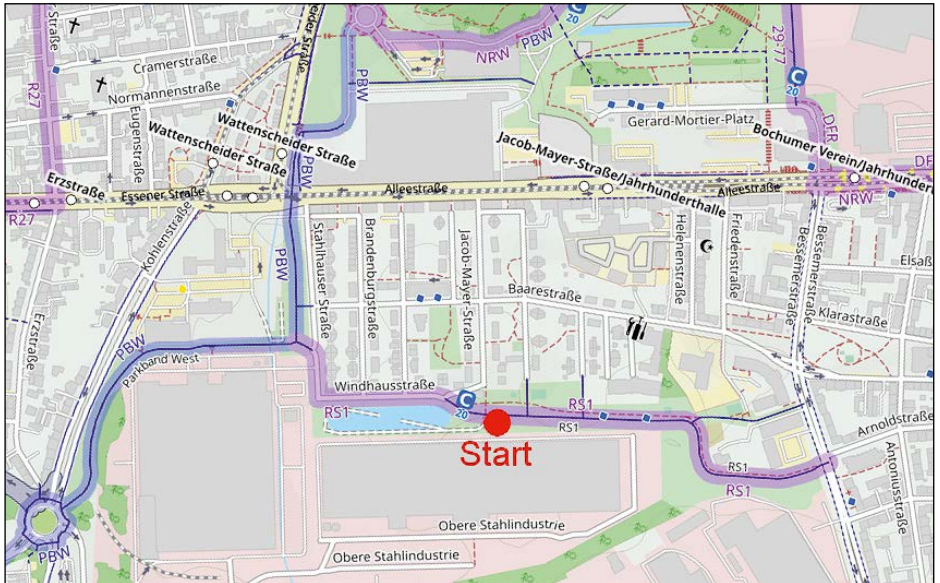
Die Kidical Mass Bochum 2024

Auch in diesem Jahr wird die Kidical Mass in Bochum stattfinden. Termin ist Samstag, der 21. September. Der Treffpunkt ist um 13 Uhr am Spielplatz am RS1.

Die Demo startet dort um 13:30 Uhr und führt über eine etwa 6 Kilometer lange Strecke durch die Stadt. Der Endpunkt ist das Bergbaumuseum Bochum, wo die Teilnehmer*innen die Möglichkeit haben, an der 16. Youth Open teilzunehmen.

Ein Rückblick auf die Kidical Mass 2023

Im vergangenen Jahr war die Kidical Mass ein großer Erfolg mit über 230 Teilnehmer*innen. Die farbenfrohe und fröhliche Atmosphäre sowie das Engagement der Teilnehmenden haben gezeigt, wie wichtig sichere und gut ausgebaute Fahrradwege für Kinder und Familien sind. Die Fahrräder waren bunt geschmückt, und die Plakate der Kinder zeigten ihre Wünsche und Träume für eine sichere Radinfrastruktur.



Startpunkt der Kidical Mass in Bochum am 21. September: Spielplatz am RS1 in Stahlhausen (Windhausstraße)

Zum Schluss der Demo wurde der Name des neuen Maskottchens bekannt gegeben: Ein Laufrad fahrender Maulwurf namens Mole. Die Teilnehmenden zeigten sich begeistert und freuen sich schon auf die nächste Demo mit Mole als Begleiter.

Warum die Kidical Mass wichtig ist

Die Kidical Mass ist mehr als nur eine Demonstration. Sie ist ein starkes Signal für die Politik und die Gesellschaft, dass sich etwas ändern muss. Die Sicherheit unserer Kinder auf den Straßen muss oberste Priorität haben.

Mit der Kidical Mass in Bochum wollen die Initiatoren deutlich machen, dass auch Kinder und Jugendliche Verkehrsteilnehmer*innen sind und die Möglichkeit haben sollten, bequem und sicher mit dem Rad zur Schule, zum Verein, zu Freundinnen

und Freunden zu kommen. Da gibt es trotz einiger Fortschritte in Bochum, wie in fast allen deutschen Großstädten, noch sehr viel zu tun. Dass es anders geht, zeigen z.B. die Niederlande, wo 80–90 % der 11- und 12-Jährigen eigenständig mit dem Rad zur Schule fahren.

Marek Nierychlo, neu gewählter Vorsitzender des ADFC Bochum, sagt dazu: „Die Kidical Mass benennt seit Jahren die Probleme deutlich und zeigt gleichzeitig mit Aktionen wie der exemplarischen Einrichtung von Schulstraßen oder dem Anlegen eines geschützten Radwegs, wie es besser geht. Verkehrsplanungen in der Stadt sollten immer die Perspektive eines zehnjährigen Kindes berücksichtigen, das bei fehlenden Radwegen die Fahrbahn nutzen muss. Sind Straßen für Kinder sicher, gewinnt übrigens der gesamte Fuß- und Radverkehr.“

Mitmachen und unterstützen

Die Kidical Mass eine Fahrraddemo „für die ganze Familie“ und für alle, die die Ziele der Demo mittragen. Also, sagt es gerne weiter, schmückt eure Fahrräder bunt und kommt zur Kidical Mass am 21. September!



Aktionsbündnis
„Kind auf's Rad“



Kinder- und
Jugendring Bochum
„YOUTH OPEN“



Kidical Mass
bei Wikipedia



Warum „Kidical Mass?“

Der Name „Kidical Mass“ ist eine Wortschöpfung, die sich aus den Begriffen „Kids“ (Kinder) und „Critical Mass“ ableitet. Die Critical Mass ist seit Anfang der 90er Jahre eine stetig gewachsene weltweite Bewegung von Radfahrer*innen, die sich einmal im Monat* (traditionell am letzten Freitag im Monat) besonders in Großstädten treffen, um im geschlossenen Verband durch die Straßen zu fahren und das Radfahren zu feiern. Anders als bei der Critical Mass handelt es sich bei der Kidical Mass um angemeldete Demonstrationen.

Eine Mischung aus Kidical Mass und Critical Mass ist übrigens der in Barcelona entstandene „Bicibus“. Dabei wird eine Route entlang vieler Schulen festgelegt, auf der dann Kinder, begleitet von Eltern und der Polizei jeden Freitag zur Schule fahren – durch die Menge an Fahrern und die Polizeibegleitung gut sichtbar und geschützt.

*Die Bochumer Critical Mass startet jeden vierten Freitag im Monat an der Rathausglocke

Fahrradladen
Balance

Mo - Fr 10 - 19
Sa 10 - 18
Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum

balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck



Rundtour: Drei Schlössertour im Dortmunder Nordwesten

Text: Theo Albers | Fotos: Bernhard Raeder

Schloss Bodelschwingh

In der 4. Folge dieser Artikelserie ist unser Ziel der Nordwesten Dortmunds. Wie die vergangenen Touren ist auch diese Tour von mir ausprobiert worden und wurde im Rahmen einer Donnerstagsrunde ab Querenburg durchgeführt. Die Touren findet ihr auf der Homepage und dem komoot Account des ADFC Bochum.

Die hier beschriebene Rundtour startet in Bochum-Querenburg auf dem Buscheyplatz. Durch das Ölbachtal und am Ümminger See entlang fahren wir Richtung Langendreer und durchqueren dort den Volkspark Langendreer. Dieser im Stile eines englischen Landschaftsgartens angelegte Park entstand im Zuge der Volksparkbewegung in

den 1960er und verfügt über einen wunderschönen und hochwertigen Baumbestand, weitläufige Wiesenflächen sowie Spiel- und Freizeitbereiche.

Am Haus Langendreer vorbei erreichen wir den Rheinischen Esel, den wir jedoch queren. Auf ruhigen Straßen und Radwegen durchs Grüne steuern wir über Somborn und Lütgendortmund unser erstes Ziel an, das Wasserschloss Haus Dellwig. Seit 1978 befindet es sich im Besitz der Stadt Dortmund. Ein Seitengebäude des Wasserschlosses beherbergt das Heimatmuseum Lütgendortmund (www.museum-luedo.de). In 6 Räumen wird gezeigt, wie die Menschen früher in Lütgendortmund und Umgebung gelebt und gearbeitet haben.

Weiter geht es durch das wunderschöne Naturschutzgebiet „Dellwiger Bach“ zu unserem nächsten Ankerpunkt, dem Schloss Westhusen. Auf dem Weg dorthin kommen wir an zwei weiteren Highlights vorbei, der Zeche Zollern II/IV, deren Besuch – wenn auch nicht im Rahmen dieser Tour – sich unbedingt lohnt. Ein guter Anfahrtpunkt für eine Rast ist der schöne Biergarten von „Tante Amanda“, den man kurze Zeit später erreicht.

Nur 2 km weiter kommen wir zum Schloss Westhusen. Das Schloss geht baulich auf das 14. Jahrhundert zurück. Es wurde mehrfach zerstört und erhielt Ende des 19. Jahrhunderts sein heutiges Aussehen. Aktuell ist es in privater Trägerschaft und wird als Seniorenheim genutzt. Daher ist es nur eingeschränkt zu besichtigen.

Durch das NSG „Mastbruch – Rahmer Wald“ fahren wir weiter Richtung Norden und erreichen nach wenigen Kilometern den Dortmunder Stadtteil Bodelschwingh mit dem imposanten gleichnamigen Wasserschloss im Renaissancestil und seinem englischen Landschaftspark. Das Schloss befindet sich in Privatbesitz und ist nur bei bestimmten Veranstaltungen öffentlich zugänglich. Darunter sind die Erlebnismärkte und der Tag des offenen Denkmals, der alljährlich im Spätsommer stattfindet. Bei allen Veranstaltungen werden auch Führungen durch das Innere des Schlosses angeboten.

Wir machen uns auf den Weg zum Castroper Markt, an dem es viele Einkaufsmöglichkeiten gibt. Unterwegs sollten wir im NSG Bodelschwingher Wald kurz bei den Gräbern der Grafen von Bodelschwingh verweilen, einen Abstecher auf die Halde Schwerin mit seiner Sonnenuhr machen und uns den keltischen Baumkreis und den



Die Gräber der Grafen von Bodelschwingh im NSG Bodelschwingher Wald

Hammerkopfturm am Schacht 3 der Zeche Erin anschauen. Nach der Pause in der Castroper Innenstadt fahren wir über das Gelände der Zeche Erin. Eine Schleife führt uns durch eine der schönsten Zechensiedlungen des Ruhrgebiets, die Siedlung Teutoburgia. Anschließend begeben wir uns von dort über den Parkway EmscherRuhr zurück nach Querenburg.

Im Rahmen der Donnerstagstouren des ADFC Bochum ist die Einnahme eines kühlen Getränkes im „blauen Engel“ am Schluss der Tour sehr beliebt.

Die Tour hat eine Länge von ca. 53 km. Dabei sind 350 Höhenmeter zu bewältigen.

Die Tour bei Komoot →





Frauen(R)auszeit – Ein neues Radtourenformat beim ADFC Bochum

Text: Ute Markhofer, Foto: Bernhard Raeder

Seit Anfang des Jahres gibt es die „Frauen(R)auszeit“. Das Angebot wendet sich an Frauen, die gerne gemeinsam mit dem Rad unterwegs sind und dabei etwas Neues erleben möchten.

Aber was ist das genau und wie ist das neue Format eigentlich entstanden? Ich darf mich kurz vorstellen, mein Name ist Ute Markhofer, ich liebe es, Rad zu fahren und ich bin seit 3 Jahren Mitglied im ADFC und seit 2 Jahren ausgebildete Tour-Guidin. Während meiner Radtouren stellte ich immer wieder fest, dass nur wenig Frauen bei den 50km – 70km langen Touren mitgefahren sind und ich fragte mich warum. In Gesprächen fand ich heraus, dass Frauen lieber kürzere Strecken radeln und sich dabei gern unterhalten, das Ganze entspannt und mit ein wenig „MEHR“... aber was genau ist MEHR?

Auf der Suche nach dem „Mehr“ fand ich Partner, mit denen ich die Termine kombinieren konnte.

Der erste Termin unter dem Motto „Radeln und Achtsamkeit“ war am 25.4.2024 und wurde trotz schlechten Wetters sehr gut angenommen. Es war eine schöne kleine Gruppe, die nach 25 km die Yoga- und Achtsamkeitsübungen im Yogastudio Zeit und Rahmen genoss und den Tag im Café „Omi backt!“ hat ausklingen lassen.

Der nächste Termin wurde auf Grund der hohen Nachfrage vom Yogastudio organisiert und fand mit hoher Teilnehmerzahl am Samstag dem 20.7.2024 statt. Miriam und Kathi, die das Yogastudio leiten, sind so begeistert von der Aktion, dass sie das Angebot mit der Unterstützung des ADFC Bochum fortführen wollen. (<https://www.zeitundrahmen.de>)

Ende August steht die Frauen(R)auszeit unter dem Motto „Radeln und was ist Glück?“ Auch hier radeln wir eine kleine Runde von ca. 25 km durch unsere schöne Umgebung, bis wir uns im Café „Glücksburg & Gedöns“ in Bochum Wiemelhausen bei Kaffee und Kuchen zum Thema „Was ist Glück?“ auf unterschiedlichen Wegen auseinandersetzen. Hierbei sind die Köstlichkeiten (auch vegan) vor Ort eine gewisse Hilfe.

Am 04.09.2024 steht die Frauen(R)auszeit unter dem Motto „Radeln und Waldbaden“. Ich nahm Kontakt zu Dagmar Jordan vom Kneippverein auf und nach einem kurzen Austausch fanden wir beide einen gemeinsamen Termin. Nach unserer kleinen, ca. 25 km langen Tour treffen wir uns in Dahlhausen um in Bäumen zu baden. Das geht wirklich!

Das letzte Motto der Frauen(R)auszeit in diesem Jahr heißt „Radeln und Malen“. Eine Partnerin für den ca. 2 stündigen künst-

lerischen Teil im Anschluss an unsere kleine Tour fand ich in Silvia Szlapka. Sie leitet seit Jahren die bekannte Malschule in der alten Timmerschule in Bochum Linden und fand die Idee toll. Sie leitet uns an, ein Motiv auf eine 20 x 20 cm große Leinwand mit Acrylfarben zu bemalen. Eine anschließende Einkehr in ein naheliegendes Café rundet den Tag ab.

Bei allen Terminen ist eine Anmeldung erforderlich, da die Teilnehmerzahl begrenzt ist. Auch Terminänderungen sind möglich, die auf unserer Webseite vermerkt werden. Manchmal ist auch eine Vorabüberweisung für die Partnerveranstaltung notwendig, all die Informationen findet Ihr bei den jeweiligen Touren im Tourenportal des ADFC Bochum.



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

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

Monatlich feste Termine

ADFC Information und Beratung

Persönlich im Umweltzentrum

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

Oder telefonisch unter 0234/33 38 54 55

(Aufzeichnungen vom AB werden weitergeleitet)

Aktiventreffen im Umweltzentrum

Jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Tourenplanung und Komoot Workshop

Neuer Donnerstagstermin jeden zweiten

Donnerstag im Monat ab 18:00 Uhr.

Erster Termin 12.09. (siehe auch Termine)

Verkehrs AG

Neuer Donnerstagstermin jeden ersten

Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr.

Variable Termine (August 24 – April 25)

Radtouren – Veranstaltungen – Events

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

Teilnahmebeitrag für die Adfc-Touren: Adfc-Mitglieder frei, Nichtmitglieder 3,- €, wenn nicht anders angegeben.

Raus aus der AUTOkratie – rein in die Mobilität von morgen!

Mittwoch, 28. August, 19:00 Uhr

Einlass ab 18:30 Uhr

GLS WerkRaum, Christstr. 9, 44789 Bochum

Die Autorin Katja Diehl referiert aus ihrem neuen Buch: Wie kann aus den Visionen von Mobilität eine lebenswerte Welt werden?

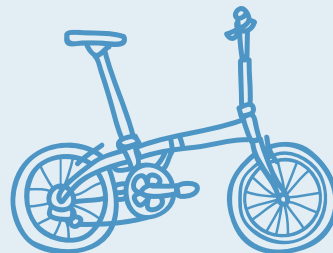
Konkrete Ideen und Konzepte für die Mobilitätswende. Eintritt frei. Anmeldung erbeten über: <https://veranstaltungen.gls.de>

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 – „Was ist Glück?“

Donnerstag, 29. August, 11:00–16:00 Uhr
 Schlosspark Bochum-Weitmar, Museum
 unter Tage

Zuerst radeln wir wieder ca. 25 km bevor es zum Kirchviertel geht und wir im Glücksburger Cafe & Gedöns uns verwöhnen lassen. Währenddessen unterhalten wir uns u.a. über „Was ist Glück? Was ist Glück für mich? Wie kann ich mir Glücksmomente schaffen?“ Mindestverzehr im Café ist 10 €, plus 3 € für die Adfc-Radtour. Anmeldung erforderlich / 10 Teilnehmerinnen maximal. Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

**Frauen (R)auszeit – „Radeln und Waldbaden“**

Mittwoch 4. September, 14:00–18:00 Uhr
 Schlosspark Bochum-Weitmar,
 Museum unter Tage

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 bis zum 25. August: IBAN: DE36 4307 0024 0235 0080 66 Kontoinhaber Ute Markhofer / ADFC. Die Anmeldebestätigung erhält man nach dem Geldeingang. Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

HAFTPFLICHT-VERSICHERUNGEN FÜR BERUF & VEREIN

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

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

Tourenplanung und Komoot Workshop**Donnerstag, 12. September, 18:00 Uhr**

Umweltzentrum Alsenstraße 27

Neuer, regelmäßiger Termin zur Tourenplanung und Komoot Workshop bis März. Zielgruppe sind alle Tourguides und Interessierte. Wir wollen neue Touren planen, Erfahrungen austauschen und unsere Komoot Kenntnisse vertiefen.

Weitere Termine: 10. Oktober, 14. Nov., 12. Dez., 9. Jan., 13. Febr., 13. März, Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de), Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Fahrradaktion der Radfahrschule für Kinder**Sonntag, 15. September, 13:00–16:00 Uhr**

Springerplatz, Bochum-Mitte

Was? Sicherheitscheck, Spiele, Fahrrad-Parcours, Austausch.

Wer? Kinder von 3 bis 9 Jahren.

Weitere Termine: 13. Oktober; 17. November; jeweils von 13:00 – 16:00 Uhr. Siehe auch Beitrag im Heft.

Fancy Women Bike Ride Essen**Sonntag, 15. September, 15:00 Uhr**

Platz vor der Philharmonie Essen

Am autofreien Sonntag radeln Frauen gemeinsam mit ihren Freundinnen, plaudernd, lachend und klingelnd durch Essen. Wir kleiden uns „fancy“: schick, bunt, elegant und schmücken unsere Fahrräder. Wir erobern die Straße zurück! E-Mail: fwbr-essen@posteo.de



**Weil Sport uns
alle motiviert.**

**Sport fördern lässt
Menschen teilhaben.**

Diesem gesellschaftlichen Engagement fühlt sich die Sparkasse Bochum seit jeher verpflichtet.

Das stärkt uns alle – regional und bürgernah. Wir bringen mehr Motivation in unsere Gesellschaft.

Weil's um mehr als Geld geht.

Sparkasse
Bochum




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

Verkehrssicherheitsmeile zur Mobilitätswoche

Dienstag, 17. September, 11:00–15:00 Uhr
Adfc-Infostand vor dem Rathaus
mit Fahrradkodieraktion

Die Fahrradreparaturstation der IFAK ist auch vor Ort. Für die Fahrradkodierung bitte Ausweis und Kaufvertrag mitbringen! Kosten 15 € pro Fahrrad für Nichtmitglieder, Familienrabatt.

Kiddical Mass Bochum

Samstag, 21. September, 13:00 Uhr
Startpunkt: Spielplatz am RS1 in Stahl-
hausen (Windhausstraße)

Die Kiddical Mass ist eine weltweite Bewegung. Seit 2017 gibt es sie auch in Deutschland. Bei bunten Fahrraddemos erobern Radfahrende von 0 bis 99 Jahren die Straßen. Das Format hat Kinder und nachhaltige Mobilität im Fokus.

Fahrrad-Kodieraktion auf dem Gerther Flohmarkt

Samstag, 21. September, 10:00–15:00 Uhr
Marktplatz, Bethanienstraße 7–9

Der ADFC Bochum ist mit einem Infostand dabei und die Kollegen aus Castrop-Rauxel mit der Fahrradkodierung. Für die Fahrradkodierung bitte Ausweis und Kaufvertrag mitbringen! Kosten 15,- € pro Fahrrad für Nichtmitglieder, Familienrabatt.



Adfc Sommerfest im und am Umweltzentrum

Donnerstag, 26. September, ab 16:00 Uhr
Umweltzentrum Alsenstraße 27

Wir wollen ein kleines Fest rund ums Umweltzentrum mit Getränken und Essen machen. Nachmittags Kaffee und Kuchen, abends gibt es Getränke, Würstchen (vegetarisch/Fleisch) und Pizza. Alle Mitglieder, Aktiven und Fahrradfreunde sind herzlich eingeladen. Organisation und Kontakt für weitere Spenden zum Essen: Gerlinde Ginzel (E-Mail: ginzel@adfc-bo.de) und Martin Krämer (E-Mail: kraemer@adfc-bo.de)

Halloween Gruseltour

Donnerstag, 31. Oktober, 16:30 Uhr
Startpunkt: Glocke Rathaus (Rundtour)
Ende im Westpark

Länge ca. 11 km, sehr entspanntes Tempo. Es geht in den Bochumer Norden. Gerne verkleidet! Für kleine Gespenster, große Monster, Zombies (bitte nicht zu überzeugend). Achtung: Sonnenuntergang ist um ca. 18:10 Uhr. Fahrt teils in der Dämmerung / im Dunkeln, daher Beleuchtung erforderlich! Leitung: Steph Kotalla (kotalla@adfc-bo.de)

Nikolausaktion des Adfc Bochum Adventsradeln

Sonntag, 08. Dezember, 12:00 Uhr
Startpunkt: Glocke Rathaus (Rundtour)
Ende im Westpark

Familientaugliches Tempo – Beleuchtung erforderlich! Ziel Mondritter-Weihnachtsmarkt und Besuch des Heimatmuseum Unser Fritz/ Herne (Eintritt Erwachsene 2 €). Länge ca. 25 km, Leitung: Steph Kotalla (kotalla@adfc-bo.de)

Winter-bike-to-work-Day

Freitag, 14. Februar, Uhrzeit siehe Homepage

Rathauskreuzung, Fahrradkreuz

Auch im Jahr 2025 soll in Bochum erneut eine FahrradDANKstelle eingerichtet werden. Mit dieser Fahrradaktion möchten wir uns bei all denen bedanken, die auch im Winter umweltfreundlich mit dem Fahrrad unterwegs sind.



ICFF – International Cycling Film Festival

Voraussichtlich Wochenende Ende Februar/
Anfang März

Flottmannhallen in Herne

Weitere Informationen <https://cyclingfilms.de>
und Adfc-Homepage

Frauen Fahren Fahrrad (Weltfrauentag)

Sonntag, 09. März, 12:00 Uhr–17:30 Uhr

Glocke Rathaus, KEINE Rundtour – die Tour endet in Herne an der U35!

Auf Frauenwegen durch das Schloss Strünkede (Herne) – Von Bäuerinnen, Adelsdamen und Bürgerinnen (Führung Gesamtpreis 90 €), danach Kaffee und Kuchen im Cafe Wiacker Herne (Selbstzahler), Pause am Grimberger Hafen (Picknick mitbringen) Länge ca. 23 km, im Rahmen der Bochumer Frauenwochen, Leitung: Steph Kotalla (kotalla@adfc-bo.de)

E-BIKE Festival Dortmund 2025

Voraussichtlich Ende April, siehe Homepage
Reinoldikirche, Dortmund

Das größte E-Bike Event seiner Art! Viele Aussteller, Radtourenprogramm und das Cargo-Bike-Race bieten etwas für alle Fahrradfreunde. Mehr Information unter: <https://ebike-festival.org/festival>



Impressum

FreiRad 12, September 2024

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

Bankverbindung: ADFC Bochum
IBAN: DE 10 4401 0046 0023 6754 61
BIC: PBNKDE FF (Postbank Dortmund)
Auflage: 3.000 Exemplare

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

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

Mitarbeiter*innen dieser Ausgabe:

Birgit Agne, Theo Albers, Jens Eschmann Gabriela Funke, Gerlinde Ginzel, Martin Hakkenbrock, Raphael Kleine, Carsten Krinke, Martin Krämer, Ute Markhofer, Marek Nierychlo, Georg Puhe, Pe Sturm, Bernhard Raeder, Wolf Witte

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: Wolf fährt täglich mit dem Rad zur Arbeit (für's Foto ausnahmsweise ohne Helm), Foto: Bernhard Raeder

Leserzuschriften und Beiträge

bitte an die Redaktion. Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich.

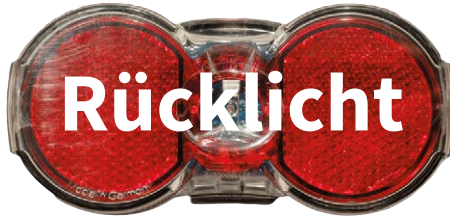
Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Rückenwind für den Radverkehr

Text: Georg Puhe

Der Bau zweier großer Radverkehrsprojekte kann in diesem Jahr beginnen und im nächsten Jahr fertiggestellt sein: 3,2 Kilometer RS1 und

4 Kilometer Opeltrasse. Sie leisten wichtige Beiträge für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel und ermöglichen die Fahrten im Alltag zur Arbeit, zur Schule, zur Uni, ... Damit können sie Fahrten mit dem Auto ersetzen und dem Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs etwas näher kommen. Auch die neuen Radfahrstreifen auf dem Wattenscheider Hellweg helfen dabei. So wie der „Alltagsheld“ auf dem Titelbild dieser Ausgabe können demnächst immer mehr Menschen ihre täglichen Wege bequem und sicher mit dem Fahrrad machen. Und das ist gut so, Fahrradfahren ist gesund, stärkt Herz- und Kreislauf und macht glücklich. Die Zahlen belegen das: Inzwischen zählen 9 Zählstellen in der Stadt den Radverkehr und die Zahlen weisen nach oben. Die drei Beispiele zeigen Fortschritte der Planung: Der RS1 erhält den gleichen Querschnitt wie auf dem bereits fertiggestellten Gelsenkirchener Teilstück und wird damit breiter als das Teilstück an der Bessemer Straße. Die Opeltrasse wird zu einer fünf Meter breiten Asphalttrasse ausgebaut und damit 2 Meter breiter als die Springorumtrasse. Natürlich wären wir nicht der ADFC, wenn wir nicht kritisch auf alle Planungen und Umsetzungen sehen würden: Es gibt leider immer noch sehr viel Gegenwind: Etwa 20 % des gesamten RS1 in Bochum, der hoffentlich im nächsten Jahr fertig ist, ist zu wenig. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg



auf der Opeltrasse widerspricht den Zielen im Radverkehrskonzept, dass die Trennung von Geh- und Radwegen fordert und nicht fertiggestellte Brücken

machen Umwege mit Zeitverlust erforderlich und bedeuten weniger Sicherheit. Ein Radkreuz, das den Radverkehr durch Fußgängerbereiche leitet, provoziert neue Konflikte und Sicherheitsprobleme. Wir haben manch fehlgeleitete Planung gesehen, Protected Bike Lane Experimente, die sich z. T. als üble Stolperfallen erweisen. Und das alles ohne Not, gibt es doch Regelwerke zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, die die Sicherheit der Radfahrenden fördern. Auch die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte) bietet reichhaltiges Material und Beratung für die Planer und Entscheider. Man muss sie nur lesen und anwenden. Der jetzt mit dem neuen Sachgebiet Radverkehr und Nahmobilität eingeschlagene Weg führt in die richtige Richtung. Damit es kein laues Lüftchen bleibt und anständig Rückenwind erzeugt, muss die Stadtgesellschaft lernen, dass das Auto nicht die Ultima Ratio ist und dass eine Stadt lebenswerter wird, je mehr Straßen und Plätze für alle Menschen genutzt werden können, nicht nur um Autos abzustellen. Dafür treten wir weiterhin ein und hoffen auf breite Unterstützung und viel Rückenwind. Damit unsere Kinder und Enkel die lebenswerte Stadt vorfinden, die wir uns alle auch jetzt schon wünschen.



WIR HABEN **BOCK** AUF **FRISCH** **GEZAPFTES.**

**BOCK
AUF
BOCHUM!**

Wir haben Bock auf Bochum.
Deshalb stellen wir an unseren
Trinkwasserbrunnen kostenloses Trinkwasser
von höchster Qualität zur Verfügung.

stadtwerke-bochum.de

**STADTWERKE
BOCHUM**



Agrarwende, Energiewende, Mobilitätswende

Jetzt mit einem
GLS Konto
viel bewirken

Alle Infos auf gls.de

