

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 13 | März 2025



Kinder aufs Rad

WEITERE THEMEN

Radfahren in Grünanlagen

Schulstraßen

Sprung über die Emscher



Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945

**EINE
STADT.
VIELE
MÖGLICH-
KEITEN.**

Entdecke die besten Seiten deiner Stadt – und starte damit bei uns. Denn wir bieten dir die größte Auswahl an Fahrrädern, E-Bikes und Zubehör in deiner Region. In dieser Vielfalt von über 100 Top-Marken findest du mit unserer individuellen Beratung garantiert auch dein Traumbike. Also, schau vorbei – wir freuen uns auf dich!

Bochum

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

Gelsenkirchen

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

Öffnungszeiten:

Mo. – Fr.: 10:00 – 19:00 Uhr
Sa.: 10:00 – 18:00 Uhr

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

DEUTSCHLANDS GRÖSSTE AUSWAHL

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial

ADFC INTERN

- 5 **Einladung zur Mitgliederversammlung 2025**
- 6 **ADFC Bochum eröffnet das erste Forum**
- 8 **Wir suchen dich! – Ehrenamt im ADFC Bochum**

INFRASTRUKTUR

- 10 **Pilotversuch Hattinger Straße abgebrochen**
- 11 **Schulstraßen – Sichere Schulwege für alle**
- 16 **Die Lothringentrasse – Eine Verbindung von Geschichte und Moderne**
- 19 **Bochum baut!**
- 22 **Paradigmenwechsel für das Radfahren in Grünanlagen vor dem Aus?**

VERKEHRSSICHERHEIT

- 28 **ADFC startet Kampagne für sicheres Radfahren in der Innenstadt**
- 31 **Gemeinsame Aktion des ADFC Duisburg mit der Polizei zum Mindestüberholabstand**

RUND UM'S FAHRRAD

- 32 **Kinder aufs Rad – Die neue Radfahrschule des ADFC Bochum**
- 34 **„Game of Toiletpaper“ oder „Wilde Reise durch die Stadt“**
- 36 **Das Radwege Serviceteam der Stadt Bochum**
- 38 **Gespräch mit dem Leiter der Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit Niels Kramwinkel**
- 40 **Papa, wozu brauchen wir morgen noch ein Auto?**

RAD TOUREN

- 42 **Immer der Gurke nach – 500 km mit dem E-Bike durch den Spreewald**
- 45 **Der Limfjord – eine Region für Feinschmecker, Fossiliensucher und Fahrradfreunde**
- 49 **New York by Bike**
- 50 **ADFC Rundtour: Sprung über die Emscher**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 52 **Termine**
- 57 **Impressum**
- 58 **Rücklicht: Muss Bochum abgerissen werden?**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

Der Januar war für den ADFC Bochum ein aufregender Monat mit einer Premiere! Zum ersten Mal fand das Mitgliederforum statt – und rund 50 engagierte Mitglieder nutzten diese Chance, ihren Ortsverein hautnah zu erleben. Sie lernten die Arbeit und die aktiven Arbeitsgruppen kennen, brachten eigene Ideen ein und nicht wenige ergriff die Motivation sich jetzt auch für eine bessere Radverkehrszukunft in Bochum zu engagieren.

Der ADFC Bochum ist ein wachsender Ortsverein: 100 Mitglieder haben wir 2024 dazu gewonnen, in den letzten 5 Jahren mehr als 500. Zahlreiche neue Menschen sind in den Aktivenkreis gekommen. Eine Zielgruppe, die wir stärker als bisher erreichen wollen, sind junge Menschen! Der Bundesverband hat im vergangenen Jahr den „Jungen ADFC“ ins Leben gerufen. Hier sind alle Mitglieder zwischen 10 und 27 Jahren eingeladen, aktiv an einer fahrradfreundlichen Zukunft mitzuwirken. Ob sich auch bald eine ADFC Bochum Jugendgruppe gründet? Wir werden uns dafür einsetzen!

Ein neues Engagementprojekt des ADFC Bochum, dass sich an sehr junge Menschen richtet ist die im August gegründete Radfahrschule. Sie begeistert bereits jetzt zahlreiche Kinder und beweist: Das Interesse am Radfahren ist da! Doch wo sollen Kinder sicher fahren? Gehwege sind oft mit Autos zugeparkt, breite und sichere Radwege Mangelware. Schulwegpläne könnten helfen, die Sicherheit zu erhöhen. Schon 2020 waren sie im

Maßnahmenkatalog zur Luftreinhaltung vorgesehen, das Radverkehrskonzept weitete sie sogar auf weiterführende Schulen aus. Doch bislang gibt es solche Pläne nur für sechs von etwa 80 Schulen in Bochum. Das ist viel zu wenig!

Dabei hat sich die Stadt Bochum die Verkehrswende auf die Fahnen geschrieben. Ihr Radverkehrskonzept listet zahlreiche Projekte auf, und die ersten Schritte sind sichtbar: Zuparkte Fahrstreifen weichen Radwegen, neue Velorouten sollen abseits der Hauptstraßen entstehen. Doch vieles bleibt bislang Theorie. Eine repräsentative Umfrage von 2023 zeigt: Mehr als die Hälfte der Befragten bewerten die Radverkehrssituation als unzureichend. Kein Wunder, dass der Radverkehrsanteil seit der letzten Erhebung im Jahr 2016 nur minimal gestiegen ist.

Hier heißt es Dranbleiben: Sichere Radwege bauen und durchhalten! Andere Städte wie Utrecht und Paris haben bewiesen, dass eine echte Verkehrswende in kürzester Zeit machbar ist – wenn man konsequent bleibt. Das Ziel der umweltfreundlichen Mobilität darf nicht mit den immer gleichen faden-scheinigen Behauptungen kleingeredet und sabotiert werden.



Mit freundlichen
Radlergrüßen

Marek Nierychło,
Vorsitzender des
ADFC Bochum

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

Einladung zur Mitgliederversammlung 2025

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum herzlich ein, an der Mitgliederversammlung 2025 teilzunehmen.

Die Mitgliederversammlung findet statt am: Donnerstag, dem 27. März um 19 Uhr im Haus der Begegnung Bochum, Alsenstraße 19a, 44789 Bochum

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters und eines Schriftführers
- III. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2024
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2024 und 2025
 5. Bericht der Kassenprüfer
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Bestellung eines Wahlleiters
 8. Abstimmung über die Änderungen der Satzung des Adfc Bochum
 9. Anträge
 10. Verschiedenes

Anträge der Mitglieder müssen gemäß § 8 der Satzung mindestens 2 Wochen vor der Mitgliederversammlung eingereicht werden. Alle fristgerecht eingereichten Anträge und die aktualisierte Tagesordnung werden auf <http://www.bochum.adfc.de/MV2025/> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen
Die Vorsitzenden
Gerlinde Ginzler
Marek Nierychlo

ADFC Bochum eröffnet das erste Forum

Engagement und neue Ideen für den Radverkehr

Text: Martin Krämer



Am Samstag, den 11. Januar, lud der ADFC Bochum zum ersten Bochumer ADFC-Forum ein. Rund 50 interessierte und engagierte Mitglieder folgten der Einladung, nutzten die Gelegenheit, die Vereinsarbeit näher kennenzulernen, und brachten sich aktiv in Diskussionen zu aktuellen Radverkehrsthemen der Stadt ein.

Nach einem Kennenlernspiel, bei dem sich zeigte, dass Teilnehmende aus sämtlichen Stadtteilen vertreten waren, stellten die Verantwortlichen an verschiedenen Thementischen die Arbeitsgruppen des Vereins vor:

Radfahrschule: Im August wurde die Initiative zur Gründung einer Radfahrschule für Kinder ins Leben gerufen. Ziel des Projekts

ist es, Kindern im Alter von drei bis neun Jahren auf spielerische Weise sicheres Radfahren zu vermitteln.

Besonders im Fokus stehen Kinder, die vor der Einschulung noch keine Gelegenheit hatten, Radfahren zu lernen. Aber auch junge Radfahrende, die ihre Fähigkeiten gemeinsam mit Gleichaltrigen ausbauen möchten, sind willkommen.

AG Verkehr: Die AG Verkehr widmete sich aktuellen Entwicklungen rund um Radwege und Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs. Zahlreiche Mitglieder brachten persönliche Erfahrungen ein.

Während die vielen Lücken im Radwegnetz teils scharfe Kritik hervorriefen, gab es auch positive Rückmeldungen zu neuen

Projekten, etwa dem Radweg an der Castroper Straße. Ein zentrales Diskussionsthema war die strategische Ausrichtung der Stadt im Rahmen des Radverkehrskonzepts. Besonders wertvoll für die Gruppe war der direkte Austausch über die Außenwahrnehmung des ADFC Bochum. Moderiert wurde die Diskussion von Martin Krämer und Marek Nierychlo.

AG Radtouren: Die Ortsgruppe des ADFC Bochum bietet eine Vielzahl geführter Radtouren an, von denen einige noch wenig bekannt waren. Erfreulich war das große Interesse vieler Teilnehmenden, selbst zukünftig Touren anzubieten.

Gaby Funke informierte im persönlichen Gespräch über die Möglichkeit, eine Ausbildung zum zertifizierten Tourguide beim ADFC zu absolvieren und beantwortete Fragen rund um das Thema Tourenplanung.


AG Öffentlichkeitsarbeit: „Tue Gutes und sprich darüber“ – getreu diesem Motto übernimmt die AG Öffentlichkeitsarbeit die Veröffentlichung von Pressemitteilungen, die Pflege der Vereins-Website und die Betreuung der Social-Media-Kanäle. Darüber

hinaus fungieren der Newsletter sowie das Magazin „Freirad“ als wichtige Sprachrohre der Ortsgruppe.

Die redaktionelle Betreuung dieser Kanäle erfordert kontinuierliche Arbeit. Am Thementisch erhielten Interessierte Einblicke in die Erstellung wirkungsvoller Beiträge und die vielseitigen Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit. Wolf Witte und Kristin Schwier standen dabei für Fragen und den persönlichen Austausch zur Verfügung.

Nach der Mittagspause hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, sich intensiver mit den einzelnen Themen auseinanderzusetzen. Die Arbeitsgruppen trafen sich in getrennten Räumen, um spezifische Details zu besprechen und ihre weiteren Schritte für das neue Jahr zu planen. Dabei wurden sowohl konkrete Projekte als auch langfristige Ziele formuliert. Der Nachmittag bot so Raum für vertiefte Diskussionen und den Austausch von Ideen, die die Arbeit des ADFC Bochum im kommenden Jahr prägen werden.

Wir hoffen mit dem Forum Mitglieder zur Beteiligung zu aktivieren. Ein Verein lebt nicht nur von, sondern auch mit seinen Mitgliedern.



Bikes und Beratung im Bermudadreieck

BALANCE

Fahrradladen
Balance

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

balance-fahrradladen.de

Wir suchen dich!

Ehrenamt im ADFC Bochum



Es gibt viele Möglichkeiten, sich bei uns zu engagieren. Den zeitlichen Umfang bestimmst natürlich Du. Hier ein paar Infos zum Reinschnuppern:

Der ADFC Bochum ist ein Verein mit mehr als 1.000 Mitgliedern. Wir vertreten die Interessen der Fahrradfahrer in Bochum auf vielfältige Art und Weise. Zentrales Ziel ist, die Bedingungen für Fahrradfahrer in der Stadt sicherer und besser zu machen. Den Spaß am Radfahren und die regelmäßige Nutzung des Verkehrsmittels wollen wir fördern. Dazu brauchen wir Aktive, die unsere Arbeit in verschiedenen Bereichen unterstützen wollen.

Radverkehrspolitik

Interessiert Dich Radverkehrspolitik? Möchtest Du Dich im ADFC Arbeitskreis „Radverkehr“ für die Verbesserung unserer Radwege engagieren? Wir diskutieren über Radverkehrsführungen, neue Trassen, Verkehrssicherheit, ... Viermal im Jahr besprechen wir mit den Radverkehrsverantwortlichen bei der Stadt Bochum unsere Ideen und Wünsche und erhalten Einblicke in neue Planungen.

Kontakt: **Marek Nierychlo**
nierychlo@adfc-bo.de

Öffentlichkeitsarbeit

„**FreiRad**“: Du magst Redaktionsarbeit und hast Lust, mal einen Artikel für unsere zweimal jährlich erscheinende Mitgliederzeitschrift „FreiRad“ zu schreiben?

Kontakt: **Georg Puhe**
ferirad@adfc-bo.de

Digitale Medien: Arbeitest Du gerne mit Computer und Co.? Unsere Homepage www.adfc-bochum.de will gepflegt und mit aktuellen Themen gefüttert werden und wartet schon auf Dich. Auch bei der Erstellung unseres regelmäßig erscheinenden Newsletters, der über aktuelle Fahrradthemen informiert, kannst Du mitwirken.

Kontakt: **Theo Albers**
albers@adfc-bo.de

Infostandbetreuung

Hast Du gerne Kontakt zu Menschen? Arbeitest Du gerne im Team? Dann bist Du hier richtig! Hier kannst Du Menschen fürs Fahrradfahren begeistern, sie in Fragen rund ums Fahrrad beraten, Radkarten verkaufen, neue Mitglieder werben und vieles mehr. Oder Du hilfst beim Stand Auf- und Abbau mit.

Kontakt: **Gerlinde Ginzl**
Ginzl@adfc-bo.de

Geführte Touren

Werde Tourenleiter/in und zeige Deinen Mitradlern bei geführten Touren deine schönsten Routen rund um Bochum oder in der Umgebung.

Kontakt: **Gerlinde Ginzl**
Ginzl@adfc-bo.de

Radfahrschule für Kinder

Du bist emphatisch und hast Lust, in einem super Team Schulkindern mit viel Spaß und Begeisterung das sichere Radfahren beizubringen?

Kontakt: **Birgit Agne**
radfahrschule@adfc-bo.de

Weitere Themen, in denen wir noch (mehr)aktiv werden wollen

Gerne würden wir unsere Reparatur- und Wartungskurse ausbauen und Firmen Fahr- und Verkehrssicherheitstrainings sowie Pe-delec- und Lastenradschulungen anbieten.

Neugierig geworden? Lust, aktiv zu werden? Weitere eigene Ideen?

Sprich den jeweiligen Koordinator an oder melde Dich bei info@adfc-bo.de. Du kannst dich in unseren Aktivenverteiler eintragen lassen. Dann wirst Du regelmäßig über unsere Aktionen informiert. Natürlich ist Deine Mitarbeit freiwillig, mit dem Eintrag in unseren Aktivenverteiler verpflichtest Du Dich zu nichts. Mehr über uns erfährst Du unter www.bochum.adfc.de.

Pilotversuch Hattinger Straße abgebrochen

Trennsteine wurden abgefräst

Text und Foto: Helmut Orzschig-Tauchert

Die als Pilotversuch bezeichnete Abtrennung des neuen Radfahrstreifens am Beginn der Hattinger Str. wurde rückgängig gemacht.

Die speziell für die Hattinger Straße konzipierten Trennsteine, die den Autoverkehr von dem Radfahrstreifen separieren sollten, wiesen zur Fahrbahnseite eine Kante auf, die mehrfach zu Unfällen auch mit Personenschäden führte. Bei notwendigen Ausweichmanövern von Zweiradfahrern, die beispielsweise auf die Fahrbahn ausweichen mussten, weil ein Fahrzeug auf dem Radfahrstreifen hielt, verloren an der kaum sichtbaren Kante die Kontrolle über ihr Fahrrad und stürzten.

Nach polizeilichen Unfallaufnahmen, einem Presseartikel, persönlichen Anschreiben an Politik und Verwaltung einschließlich eines Schreibens an den Oberbürgermeister und einer Anfrage aus dem Beirat Leben im Alter wurde Betroffenen die Einstellung des Pilotversuchs zugesichert und danach



vergleichsweise zeitnah umgesetzt. Die erst im Sommer 2023 eingebauten Trennsteine, die als Innovation galten, wurden am 16. November 2024 abgefräst. Der Radfahrstreifen erhält jetzt zur Abtrennung von der Fahrbahn eine taktile Markierung, ähnlich wie auf dem Steinring.

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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

Schulstraßen

Sichere Schulwege für alle

Texte und Fotos: Marek Nierychlo



die Sicherheit erhöht, sondern auch das Verkehrsklima verbessert.

Zusätzliche Vorteile sind die Förderung der Selbstständigkeit, da Kinder selbstbewusst und eigenständig zur Schule radeln können. Darüber hinaus profitieren Gesundheit und Wohlbefinden: Bewegung an der frischen Luft stärkt die Konzentration und das allgemeine Wohlbefinden.

Immer mehr Städte und Gemeinden setzen sich für Schulstraßen ein. Das Konzept ist einfach: In definierten Zeitfenstern, meist morgens und mittags, werden Straßen vor Schulen für den motorisierten Verkehr gesperrt oder stark eingeschränkt. So entstehen sichere und stressfreie Bereiche, in denen Kinder gefahrlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen können.

Warum Schulstraßen?

Der Verkehr vor Schulen ist oft chaotisch: Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto direkt vor das Schultor fahren, sorgen für gefährliche Situationen. Abgase, Staus und riskante Wendemanöver gehören zum Alltag. Schulstraßen bieten eine Lösung, die nicht nur

Pilotprojekt „Schulstraße“: Start an der Rudolf-Steiner-Schule Bochum im Frühjahr

Während Schulstraßen in Städten wie Essen, Dortmund und Frankfurt bereits erfolgreich etabliert sind, wagt Bochum an der Rudolf-Steiner-Schule nach Jahren der Vorbereitung einen ersten sechsmonatigen Versuch.

Wichtig für den Erfolg ist die enge Zusammenarbeit zwischen Schule und Eltern, um Akzeptanz und Unterstützung zu gewinnen. Die Rudolf-Steiner-Schule informierte die Eltern frühzeitig und band diese über einen speziellen Elternbrief ein. Bereits vor Monaten wurden die Eltern gebeten, die eingerichtete Elternhaltestelle zu nutzen. Diese sichere Ausstiegszone, die im vergangenen Jahr eingerichtet wurde, fand bislang jedoch kaum Akzeptanz. Eltern fahren teilweise

weiterhin auf das Schulgelände, parken vor der Zufahrt oder direkt auf Gehwegen. Zwei weitere Elternhaltestellen sind in Planung, da rund 60 % der Schülerinnen und Schüler der Unterstufe mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

Das Paradoxe am Phänomen „Eltern-taxi“: Eltern wollen ihre Kinder sicher zur Schule bringen, schaffen jedoch gleichzeitig ein unsicheres Umfeld für andere Kinder und nehmen ihren eigenen Kindern die Chance, früh selbstständig zu werden. Zudem fördern sie durch diese Praxis die Bewegungsarmut ihrer Kinder.

Den Teufelskreis durchbrechen

Es gilt, diesen Teufelskreis zu durchbrechen. Im Rahmen des Pilotprojekts entschied man sich daher, den KFZ-Verkehr auf der Witte Wie für sechs Monate von 7:30 bis 8:30 Uhr und von 12:30 bis 14:00 Uhr vollständig auszusperren. Doch dies ist nur ein erster Schritt. Das Hauptproblem bei der Sicherung

von Schulwegen ist der Verkehr selbst und nicht das Verhalten der Kinder.

Demnach sollte die Schulwegsicherung nicht isoliert betrachtet werden, sondern Teil einer umfassenden Verkehrssicherungsplanung einer Kommune sein. Dazu gehören auch Verkehrsberuhigung und die Verbesserung des Wohnumfelds – nicht nur zeitlich begrenzt auf wenige Stunden am Tag. Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Nahverkehr müssen attraktiver gestaltet werden. Eltern müssen das Vertrauen gewinnen, dass ihre Kinder den Schulweg eigenständig bewältigen können.

Fazit

Das Pilotprojekt ist ein guter Anfang. Bochum sollte schnellstmöglich Schulstraßen an weiteren Standorten einrichten. Es ist machbar, wenn der Wille vorhanden ist. Lokale Anpassungen sind notwendig und sollten im Vorfeld gemeinsam mit den Schulen abgestimmt werden.



Der Eingangsbereich der Schule. Hier halten täglich Fahrzeuge, die den Zugang behindern.



Toleriertes Gehwegparken durch die Stadt auf der Witte Wie. Der Schulweg von der Elternhaltestelle zur Schule bietet kaum Platz für Menschen.

Was ist ein Schulwegplan?

Ein Schulwegplan ist ein kartografischer Plan, der einen sicheren Weg zur Schule aufzeigt. Dabei werden Hindernisse und Problembereiche sichtbar gemacht und Lösungen dargestellt. Schulwegpläne enthalten beispielsweise Informationen zu Überquerungsstellen, Zebrastreifen und Ampelanlagen, Gefahrenstellen, Bus- und Bahnhaltestellen, Standorten von Schülerlotsen sowie Baustellen und Verkehrsumleitungen. Der Schulwegplan zielt auf den Fuß- und/oder Radverkehr von Schülerinnen und Schülern aus Grund- und weiterführenden Schulen ab.

Das Interview mit einem Vater

Georg ist der Vater des an der Rudolf-Steiner-Schule verunglückten Kindes. Wir wollten einen persönlichen Einblick von ihm haben, wie er den alltäglichen Schulweg seiner Kinder wahrnimmt.

Marek: Wie empfindest du den Schulweg für deine Kinder?

Georg: Ich empfinde den Schulweg für die Kinder auf den letzten Metern als sehr gefährlich. Abgesehen von der fahrradunfreundlichen normalen Verkehrssituation kommt es in den Straßen direkt um die Schule zu Stoßzeiten und in allen Jahreszeiten zu Situationen, die gerade für die kleinsten Schüler sehr unübersichtlich sind. Die Autos werden immer breiter, leiser und auch höher und stehen die komplette Witte

Wie entlang auf beiden Seiten geparkt. Die Kleinen können oft nicht über die Motorhauben der parkenden Autos hinweg die Straße überblicken, müssen aber die Straße überqueren. Auf der Fahrbahn ist es so eng, dass die meisten Fahrzeuge nicht gleichzeitig im Begegnungsverkehr fahren können, wodurch ein ständiges Stop-and-Go entsteht. Dabei wird jede noch so kleine Lücke ausgenutzt, was zusätzlich die Sicht der Kinder behindert. Zusätzlich werden auch noch die Bereiche mit abgesenkten Bordsteinen zugeparkt,

meistens von Eltern, die ihre Kinder „nur kurz“ aussteigen lassen. Diese Wege sollten jedoch immer frei bleiben – sie müssen es sogar, da sie Zufahrten bzw. Rettungswege aufs Schulgelände sind. An diesen Stellen sollen die Kinder zudem von den eingerichteten Elternhaltestellen – hier explizit die in der Stiftstraße am Friedhof – die Straßen sicher queren können. Dies untergräbt meiner Meinung nach die Sinnhaftigkeit der Elternhaltestellen völlig. Das beidseitige Parken an der Witte Wie ist übrigens erlaubt – bis auf einen Streifen am unteren Ende auf Höhe des Kindergartens an einer Hecke. Dort ist das Parken nicht gestattet, jedoch fehlt ein Verbotsschild. Hier wird auch nicht kontrolliert, außer bei Schulveranstaltungen – so ist zumindest meine Erfahrung.

Marek: Was sind die größten Probleme?

Georg: Die Autofahrer, die sich nicht an die Halte- und Parkvorschriften halten.

Marek: Was wünschst du dir für deine Kinder?

Georg: Ein sicheres, möglichst übersichtliches und eigenständiges Ankommen auf dem Schulgelände.

So wenig Stress und Gefahr wie möglich vor einem anstrengenden Schultag.

Ich würde mich freuen, wenn meine Kinder bessere Vorbilder im Verhalten der Menschen um sie herum erleben könnten. Ein Mensch, der ihre Sicherheit einschränkt, kann kein gutes Vorbild sein.

Einen Papa, der die Witte Wie mit anderen sicher und geregelt nutzen kann.

Marek: Hast du schon Unfälle beobachtet?

Georg: Nein, keine persönlich. Ich bin immer schnell wieder weg, weil mein Puls in den paar Minuten vor Ort schon auf 180 steigt. Abschleppwagen habe ich dort schon gesehen, weiß aber nicht, warum sie im

Einsatz waren. Mein Sohn wurde allerdings schon von einer sich öffnenden Autotür vom Rad gekegelt. Er durfte zu der Zeit noch nicht auf der Fahrbahn fahren. Er kam mit Schmerzen im Arm, einer Gehirnerschütterung, einigen Kratzern und allgemein in einem sehr angegriffenen Zustand ins Krankenhaus. Ich denke, dieses Erlebnis wirkt leider bis heute nach – selbst Jahre später.

Marek: Hat sich seit der Einrichtung der Elternhaltestelle etwas verändert?

Georg: Meines Erachtens wenig bis gar nichts, obwohl Eltern versuchen, die Haltestellen zu nutzen. Leider hilft auch die häufige Erinnerung im Schul-Newsletter nicht.

Marek: Wie wurde das Projekt „Schulstraße“ mit den Eltern kommuniziert und fühlst du dich gut eingebunden?

Georg: Wie gesagt, die Dringlichkeit der Problematik scheint bei einigen Elternhäusern nicht anzukommen – anders kann ich es mir nicht erklären. Ich verstehe die Aufforderungen im Newsletter, und es gab auch schon mal einen Elternbrief zu dem Thema. Aber bei denen, für die es wichtig wäre, scheint das nicht anzukommen. Es scheint mehr Initiative von der Schule nötig zu sein, und ich wünsche mir, dass sie das mit Hilfe und Präsenz der zuständigen Ordnungsbehörden baldigst auf die Beine stellt. Ich persönlich bin gesundheitlich leider nicht wirklich in der Lage, etwas zu unternehmen, und wäre als Hassfigur für die Auto-Querulanten sicher kein guter Vermittler zur Schule. Nach dem Unfall haben meine Frau und ich jedoch einen ehrlichen Brief an die Schule geschickt.



„Wir legen Wert auf Familienfreundlichkeit.“

Deshalb wohnen wir beim GWV.



Nina (43)

Gut wohnen in Bochum.

Gemeinnütziger
Wohnungsverein
zu Bochum eG

Folgen Sie uns

auf Social Media:



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

Die Lothringentrasse

Eine Verbindung von Geschichte und Moderne

Text und Fotos: Carsten Krinke

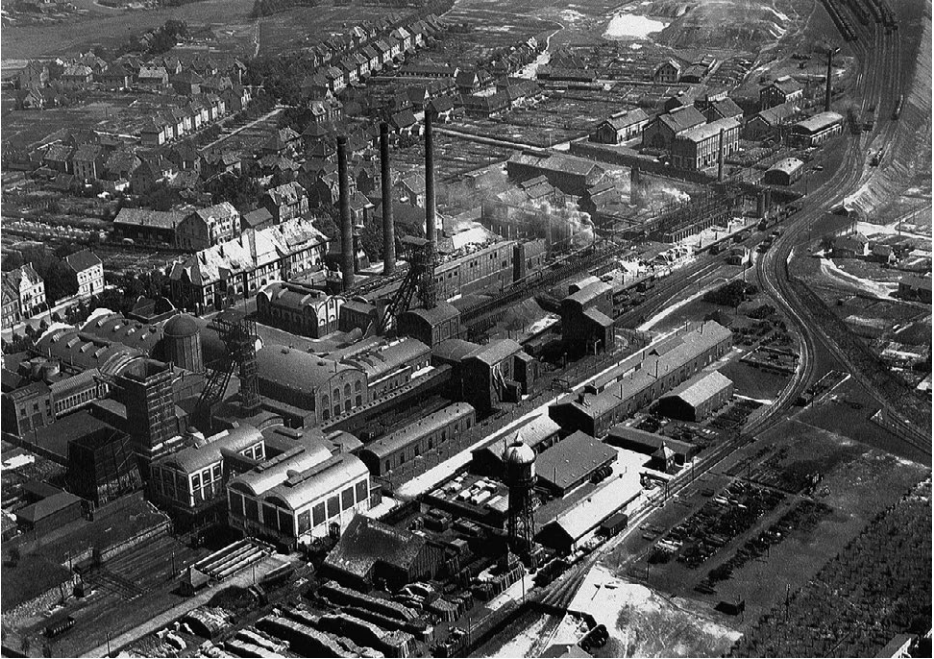
Der Start in Gerthe beginnt sehr grün – Altholzbestand rahmt den Weg ein

Im September 2024 wurde der zweite Abschnitt der Lothringentrasse zwischen Gerthe und der Stadtgrenze zu Castrop-Rauxel nach eineinhalb Jahren Bauzeit freigegeben. Der neu ausgebaute Abschnitt beginnt an der Straße „An der Halde“, Ecke Dieselstraße und führt etwa 900 Meter bis zur Bövinghauser Straße.

Die asphaltierte Strecke ist als kombinierter Rad- und Fußweg ausgewiesen. Die Verbindung ermöglicht nun zusammen mit der Lothringentrasse und der Springorumtrasse eine nahezu eigenständige Durchquerung des Bochumer Stadtgebietes.

Blicken wir zurück auf den alten Gleiskörper und wie es zu der Radtrasse kam...

Am 2. Februar 1856 erfolgte in der Gemeinde Landwehr die Verleihung der Förderfelder Janus und Nelson für den Abbau von Kohle im Tagebaubetrieb. 1871 folgten die Felder Montenegro, Sanssouci. Im Zuge mehrerer Konsolidationen 1869/1872 wurde die „Gewerkschaft Lothringen“ gegründet. 1873 taufte man den ersten Schacht auf 160 m ab (Endtiefe 1967 bei 1.026 m). Es folgten: Schacht 2 (1896–1967), Schacht 3 (1905–1925), Schacht 4 (1911–1957), Schacht 5 (1914–1957). 1876 begann die Eigenbedarfsförderung. Die Förderung nahm rasch zu (1880: 18.381 t Kohle). Folglich bedurfte es einer Lösung für den Abtransport der geförderten Kohle.



Historisches Luftbild Lothringen Zeche 1 und 2 mit Gleisanlagen (1926)

Zunächst wurden die Kohlen von Pferdefuhrwerken zum östlich von Gerthe gelegenen Bahnhof Merklinde der (K)Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft befördert. Der Preis für den Transport eines Zentners Kohle betrug stattliche 13 Mark. Die Diskussion einer Eisenbahnanbindung startete. Es gelang zügig eine Anschlussbahn zu bauen. 1880/1881 folgte die Betriebsaufnahme der Gleisanlagen. Die Züge endeten in einem Kopfbahnhof in der Siedlung Gerther Heide auf der Höhe des Marktplatzes (siehe TK 25 von 1921). Die Anschlussbahn hatte eine Länge von 3.400 m, die mit eigenen Dampflokomo-tiven bedient wurde.

Die Anschlussgleise für die Schachtanlagen und eine Ringofenziegelei Oberhoffken folgten später. Die Verbindungsbahn zwischen den Schächten I/II und dem Schacht IV erlangte eine Länge von 2.300 m (Teil der

Lothringentrasse I). Die ältesten vermerkten Dampflokomo-tiven (von 1898 und 1901) waren 20 km/h schnelle Maschinen der Lokfabrik Henschel & Sohn. Die Loks wurden als Bauart Bn2t (B = zwei gekuppelte Radsätze) und Cn2t (C = drei gekuppelte Radsätze) bezeichnet. Und es gab auch Eisenbahnglücke auf der damaligen Lothringenbahn. Eines ist im Jahr 1964 dokumentiert, bei dem die „Lokführer der Lok I aus Angst vor einem Zusammenstoß mit Lok VII in Panik absprangen“. Der Zusammenstoß unterblieb. Und so rollte die Lok I führerlos zurück. Es blieb bei Sachschäden.



Derzeitiges Ende mit Querung der Bövinghauser Straße

Von der Zechenbahn zur Lothringentrasse

Nach der Schließung der Zeche Lothringen im Jahr 1967 verlor die Trasse an Bedeutung, die Stilllegung folgte und die Trasse geriet in Vergessenheit. Übrigens ist heute die Entwicklung von Bahnstrecken deutlich erschwert, um diese Verkehrsinfrastrukturoption zu erhalten. Über 30 Jahre ergriff die Natur von den Gleisanlagen Besitz. Mit dem Erfolg erster Trassenumbauten entstand die Idee, die Bahntrasse ebenfalls in einen Rad- und Fußweg umzuwandeln. Zunächst hatte die Stadt Castrop-Rauxel daran großes Interesse. Sie scheiterte aber an der Stadt Bochum sowie den Eigentumsverhältnissen entlang der Trasse. Dann ging es recht überraschend mit Fällarbeiten los. Der kombinierte Rad- und Fußweg wurde mit einer Breite von 3 m im September 2024 vollendet.

Der neue Abschnitt

Der neue Radweg stellt eine Alternative zur unsicheren Bövinghauser Landstraße mit attraktiver Anbindung nach Castrop-Merklinde, dem gleichnamigen Bahnhof, zur Zeche Zollern oder in die Wald- und Erholungsge-

bierte Dellwiger Bachtal/Brandheide da. Die Stadt Castrop-Rauxel erklärte, dass am Bhf. Merklinde entsprechende Fahrradabstellanlagen geplant seien. Die Trasse bewahrt ein Stück Bahngeschichte Gerthes. Im mittleren Streckenverlauf stehen die Reste von zwei Signalanlagen, die den Charme der alten Bahntrasse aufblitzen lassen. Sie stehen rechts von den Gleisen/dem Radweg aus Castrop kommend in dem sogenannten Bremswegabstand, der für das Anhalten von Zug- und Rangierfahrten vor einem Bahnübergang erforderlich ist/war. Sie signalisierten, ob der folgende Bahnübergang gesichert war. Radfahrer dürfen sie heute passieren, da der Bremsweg kürzer sein sollte. Der zweite Abschnitt der stillgelegten Bahntrasse verbindet heute zeitgemäße Radinfrastruktur mit der historischen Bergbaugeschichte in einem schönen aber kurzen Grüngürtel des Bochumer Nordostens. Die Strecke hat sehr viel Charme, wenngleich sie zwischen Autoverwertungsbetrieben beginnt. Hoffen wir auf den zeitnahen Lückenschluss auf Castrop-er Seite...



Bochum baut!

Text und Fotos: Georg Puhe

Baumaschinen kurz vor der Blücherstraße

Ja, tatsächlich, nicht nur aufwändige Straßenumbauten wie Castroper Straße, Königsallee, Alleestraße sind im Bau und in der weiteren Planung, auch der Umbau des Gersteinrings ist in der Diskussion, für die Oskar-Hoffmann-Straße ist ein Verkehrsversuch als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Wittener Straße geplant und Planungen für die Straße Glockengarten, die als Fahrradstraße umgebaut werden soll, liegen auch vor. Der Baustart für zwei große und für den Fahrradverkehr in der Stadt ganz wichtige Trassen erfolgte dann endlich im Dezember letzten Jahres:

RS1

Der RS1 wird auf einer Länge von 3,2 Kilometern von der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn bis zur Darpestraße gebaut und soll

in diesem Jahr fertig sein. In zwei Baulosen, von der Stadtgrenze bis zur Blücherstraße und Los 2 von der Blücherstraße bis zur Centrumstraße wird zurzeit mit Hochdruck gebaut. Die Trasse ist bereits erkennbar.

Ein paar Einschränkungen bleiben: Die Brücke über die Parkstraße, die alte wurde bereits abgerissen, wird nach Aussage der Stadt Bochum erst 2026 fertiggestellt, solange geht es hier über Rampen zur Querung der Parkstraße. Und ab Darpestraße müssen zunächst auch provisorische Führungen den Radverkehr zum Westpark leiten um dann auf den fertiggestellten Teil bis zur Bessemerstraße gelangen zu können.

Mit einer weiteren personellen Verstärkung geht es nun aber hoffentlich schneller weiter. Die Trasse bis zum Hauptbahnhof ist festgelegt, die Umsetzungen, so die Stadt Bochum, sind in Arbeit. Hier wird es noch Diskussionen über den Wegfall von Parkplätzen geben.

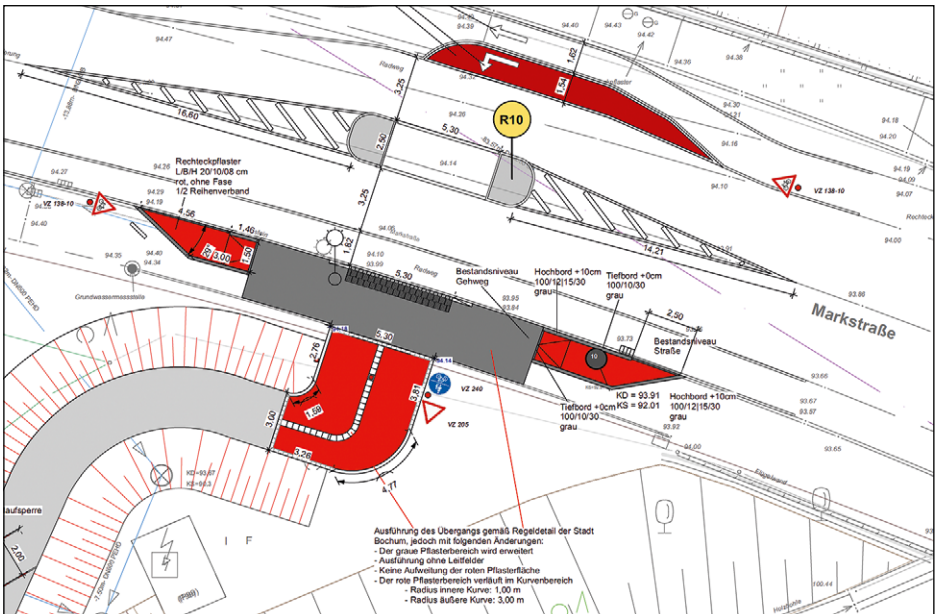
Opeltrasse

Auch hier kreist der Bagger. Der erste Spatenstich erfolgte im Dezember im Bereich der Alten Wittener Straße. Die Strecke verläuft von der Alten Wittener Straße bis zur Springorumallee. Sie ist in der Regel fünf Meter breit und wird asphaltiert. Auf Brücken oder bei schützenswertem Baumbestand kann es auch mal schmaler werden. Die Arbeiten werden bis Frühjahr 2026 dauern. Die notwendige Brücke über die A448 lässt aber noch auf sich warten, so dass zunächst eine Umleitung erforderlich wird: Diese ist vorgesehen ab der späteren Auffahrt zur Brücke über die A448 und führt um den Betriebshof des USB, entlang einem Feld bis zu einem Weg, der die Markstraße mit der Schadowstraße verbindet. Dann geht es auf der Markstraße über die neuen Radfahrstreifen unter der A448 und der Opeltrasse auf die andere Straßenseite, wo eine Auffahrt wieder auf die Opeltrasse führt.

In der Sitzung der Bezirksvertretung Süd wurde diese Umleitung vorgestellt. In einer turbulenten Sitzung setzte ein Bürger eine Anhörung für die Umleitungsstrecke durch, also wird es noch dauern, bis die temporäre Umleitung feststeht. Ob der Vertreter des Netzwerks für bürgernahe Stadtentwicklung dem Ausbau der Opeltrasse damit hilft, wird die nächste Runde zeigen. Dank des Förderprogramms „Nahmobilität“ mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ wird nun die insgesamt 4,1 Kilometer lange Opeltrasse realisiert.

Castroper Straße – Fertigstellung des ersten Bauabschnitts

Auch auf den Radialen geht es weiter. Die Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Schwanenmarkt ist fertig. Von Mai 2022 an sind hier die Entwässerung, die Ver- und Entsorgungsleitungen und die Straße selbst auf den neuesten Stand gebracht worden.



Straßenquerung Markstraße



Castroper Straße

Am Donnerstag, 6. Februar, gab Oberbürgermeister Thomas Eiskirch den runderneuten Straßenabschnitt frei. Ein neues Straßenprofil mit je einem Fahrstreifen für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr, breiten Radfahrstreifen auf beiden Seiten und einigen neu angelegten Längsparkstreifen zeigen ein aufgeräumtes Straßenbild.

Auffällig sind die Mulden und Rigolen, die nach dem Schwammstadtprinzip Regenwasser auffangen und langsam versickern.

Die Kreuzung Schwanenmarkt wurde komplett neugestaltet.

Umleitung Springorumtrasse

Der Neubau der Neveltalbrücke führt zur Sperrung der Springorumtrasse die sie überspannt. Der Radverkehr wird über eine eigens gebaute Umleitungsstrecke am Bau- und Feld vorbei, über den Munscheider Damm und dann zurück auf die Radtrasse geführt.

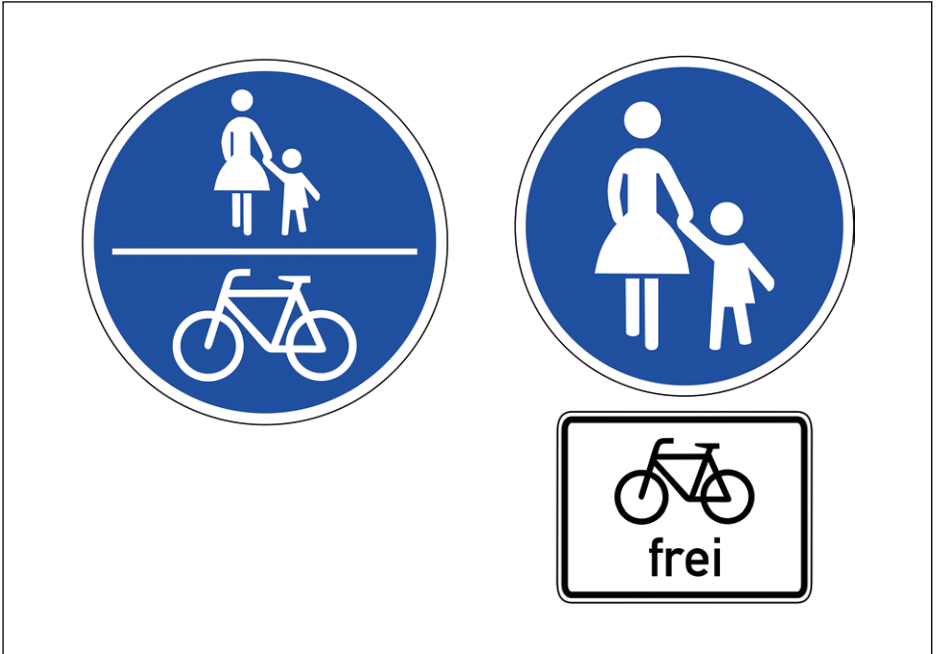
Eine Ampelanlage ermöglicht den Radfahrern, sicher den Munscheider Damm zu queren. Die Umleitungsstrecke ist beleuchtet und bleibt bis zum Abschluss der Arbeiten bestehen. Die neue Brücke erhält neben zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr auch zwei Fahrstreifen für den Fuß- und Radverkehr.

Verkehrsversuch Oskar-Hoffmann-Straße

Ab Anfang März startet die Verwaltung für 6 Wochen einen Verkehrsversuch für die Oskar-Hoffmann-Straße zwischen der Universitätsstraße und dem Steinring. Dieser Abschnitt hat bisher keine Radverkehrsanlagen, der Straßenquerschnitt ist zu schmal. Bei einer dauerhaften Einbahnstraßenlösung können die Bäume erhalten werden und die Parkplätze ebenfalls. Für den Fahrradverkehr ist die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung befahrbar.

Paradigmenwechsel für das Radfahren in Grünanlagen vor dem Aus?

Text und Fotos: Bernhard Raeder



Vor drei Jahren, im Januar 2022, bekam das Umwelt- und Grünflächenamt vom Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Ordnung (AUNO) den Auftrag zu prüfen, in welchen Parks und Grünanlagen auf ausgewählten Strecken das Radfahren zugelassen werden könnte.

Folgende Gesichtspunkte sollten als Auswahlkriterien bedeutsam sein: werden auf dieser Route Gefahrenstellen umfahren, handelt es sich um eine wesentliche Abkürzung gegenüber der Fahrt im Straßennetz oder um einen Lückenschluss im Radverkehrsnetz.

Der ADFC wurde hierbei um Mitarbeit gebeten, da Alltagsradlerinnen solche Strecken auf dem Schirm haben. So legten wir in kurzer Zeit 11 Abschnitte vor, die alle bereits im Alltagsverkehr benutzt werden und bei denen wir bei angemessener Fahrweise keine Konflikte mit Fußgängern befürchten mussten. Die Nutzung solcher Abschnitte in Parks und Grünanlagen steht bislang die Bochumer Sicherheitsverordnung im Weg, die in §19 Abs.1 das Befahren solcher Wege dort grundsätzlich untersagt. Allerdings gibt es bereits Ausnahmen: So führt die Route des Parkband West durch den Schlosspark

Weitmar, ebenso findet im Westpark viel gemeinsamer Fuß- und Radverkehr statt. Diese Strecken sind beschildert mit dem Verkehrszeichen 240, Gemeinsamer Geh- und Radweg.

Der ADFC hatte bereits ein Jahr zuvor auf mangelnde Stringenz in der Beschilderung von Wegen abseits der Straßen hingewiesen und nachvollziehbare Regeln eingefordert.

Bochumer Radverkehrskonzept 2022 (Seite 19)

„Der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr kommt insbesondere in Grünanlagen eine hohe Bedeutung zu. Während die Wege primär dem Ziel der Erholung dienen, bieten sie gleichzeitig auch eine gute Möglichkeit um abseits der Kfz-Straßen auf Freizeit- und Alltagswegen voranzukommen. Daher ist eine Überprüfung der vorhandenen Infrastruktur in Parks und Grünanlagen notwendig, um weitere Wege für den Radverkehr auszuweisen. Geprüft werden muss insbesondere das Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr hinsichtlich Wegebreiten, Sichtverhältnissen sowie besonderen Einrichtungen wie Spielplätzen und Ruhezonen.“

Leitbild Mobilität: mehr Radverkehr

Wenn jetzt über die Öffnung solcher Wege in Parks und Grünanlagen für Radverkehr nachgedacht wurde, entsprang das nicht in erster Linie der Lobbyarbeit von Radfahraktivisten, sondern ergab sich aus dem politisch gewollten Umstieg auf den Umweltverbund, durch eine konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV, niedergelegt im vom Rat beschlossenen Leitbild Mobilität „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ (Juni 2019). Dies sieht gerade bei Wegen unter 5 km ein hohes Umstiegspotential für das Fahrrad. Das Ganze wurde noch konkretisiert durch das 2022 beschlossene Radverkehrskonzept, welches ein stimmiges Radverkehrsnetz anstrebt, in dem auch Wege in Grünanlagen ihren Platz haben. An gleicher Stelle wird aber auch auf das Konfliktpotential mit dem Fußverkehr hingewiesen, dass im Einzelfall geprüft werden müsse.

Nach zwei Jahren intensiver Arbeit hat nun das Umwelt- und Grünflächenamt insgesamt 65 Streckenvorschläge untersucht; es möchte 48 freigeben, 11 hält es für ungeeignet und bei 6 bestehen noch Unklarheiten. Bei der Abwägung spielten folgende Gesichtspunkte eine Rolle: Sind die Strecken sinnvoll für den Radverkehr? Wie sehen die örtlichen Begebenheiten aus (steil, eng, unübersichtlich)? Wie groß ist das Fußgängeraufkommen (Besonderheiten, Konfliktpotential, Wunsch der Bürgerschaft)?

Liegezwiräder
Liegendreiräder
Lastenräder

tri-mobil

Fahrradspezialitäten





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

Ein Beispiel: Wer von der Lothringen-Trasse auf die Springorum-Trasse will, fährt über die Harpener Straße, die Buselohbrücke und anschließend rechts in die Grünanlage, gewöhnlich. Dies sollte nun mit dem Schild „Radfahrer frei“ erlaubt werden. Anders als beim gemeinsamen Geh- und Radweg hat sich hier der Radfahrer dem Fußgängerverhalten anzupassen und unterzuordnen. Die Wege unmittelbar am Spielplatz bleiben reine Gehwege. Es handelt sich hier um eine beliebte Abkürzung zwischen den beiden Trassen, die zudem absolute Holperstrecken vermeidet.

Die Verwaltung hat jeden Streckenvorschlag eingehend vor Ort geprüft und eine Abwägung für eine Freigabe vorgenommen, sie hat festgehalten, welche Beschilderung/Ausweisung erfolgen soll, welche baulichen Anpassungen vorzunehmen wären, wo eine Wegesanierung erforderlich, oder wo gar ein

Wegeneubau sinnvoll wäre. In dem Ratsbeschluss, in dessen Folge die Verwaltung aktiv geworden ist, wird als erste Maßgabe für die Ausarbeitung die Sicherheit der Zufußgehenden / Spaziergänger*innen benannt. Im Zweifelsfall sollten diese Vorrang haben, so heißt es dort. Zudem seien die Bezirksvertretungen „einzubeziehen“.

Mehr Gegenwind

Beide Vorgaben lassen die Verwaltung nun auflaufen: Auf einer Bürgerversammlung zur Freigabe der Julius-Philipp-Bahn, auch aus zahlreichen Leserbriefen der WAZ hört man verstärkt Klagen- und Radverkehrs zu Fußgehende von Anzahl, Geschwindigkeit und seitlichen Abständen des Radverkehrs belästigt fühlen oder gar um ihre Sicherheit fürchten. Und nun bekommen die Bezirksvertretungen



Grünweg bei Buselohbrücke

ein Paket von Maßnahmen überreicht, dem sie zustimmen sollen, wohl ohne dass sie vorher ausreichend Gelegenheit hatten, sich damit auseinander zu setzen.

Stand jetzt (Ende Jan.25): Bezirk Nord war nicht betroffen, Bezirk Mitte hat abgelehnt, Bezirk Süd tagt im März (siehe oben), Bezirk Südwest und Wattenscheid haben zurückgestellt (Tendenz negativ), nur Bezirk Ost hat zugestimmt.

Der ADFC hat immer die Trennung von Fuß- und Radverkehr, wie es auch im Radverkehrskonzept grundsätzlich befürwortet wird, gefordert. Man muss sich allerdings vergegenwärtigen, dass dies auf den bestehenden Trassen nicht passieren wird. Soll dann eine Nutzergruppe z.B. vom Ruhrtalradweg oder der Springorum-Trasse ausgeschlossen werden? Das ist weder realistisch noch wünschenswert. Die Frage einer Trennung stellt sich anders bei neu angeleg-

ten Wegen, wie z.B. der Opel-Trasse. Es gibt in Bochum sicher eine ganze Reihe sinnvoller und akzeptabler Radverkehrsverbindungen auch durch Grünanlagen. Nicht überall verläuft eine Julius-Philipp-Bahn. Man kann nur hoffen, dass die Bezirksvertretungen sich mit Augenmaß und Akribie dieser Aufgabe stellen und unstrittige Wege freigeben.

„Bürger schimpfen über Radweg-Plan“ – Eine Infoveranstaltung zur Julius-Philipp-Bahn

So lautet eine Überschrift in der WAZ vom 23.1.2025. Damit wird die Stimmung in der Bürgerversammlung im Thomaszentrum in Steinkuhl eher zurückhaltend erfasst. Vor Ort wollte das Umwelt- und Grünflächenamt mit den Bürgern die geplante Freigabe eines Fußweges zwischen Altenbochum und Querenburg für den Radverkehr diskutieren.



Julius-Philipp-Bahn

Bisher ist die ehemalige Trasse der Julius-Philipp-Bahn den Fußgängern vorbehalten.

Unter Verweis auf anliegende Spielplätze, die stellenweise unzureichende Breite des Weges, Abschnitten mit starkem Gefälle und guten Alternativen zur Anbindung an die Opel-Bahn über die Markstraße oder die Universitätsstraße, war die Ablehnung der etwa 100 Anwohner eindeutig. Bisher sei man mit den Radfahrern, die dort (ohne Erlaubnis) fahren eigentlich gut ausgekommen, so eine Bürgerin. „Die nehmen eigentlich Rücksicht“, war ihr Eindruck. Das würde sich nach einer Freigabe offensichtlich radikal ändern, hörte man mehrfach heraus. Unter Hinweis auf die Springorum-Trasse verstieg sich eine Bürgerin zu folgender Behauptung: „Da rasen die wie die Bekloppten und drängen die Fußgänger an den Rand. Da geht man zur Seite oder wird platt gefahren“. Eine andere berichtete, von Radfahrenden angepöbelt und bespuckt worden zu sein. Der allgemeine Tenor war, dass man den Radfahrern nicht alles unterordnen dürfe. Der stellvertretende Bezirksbürgermeister Peter Borgmann sicherte zu, das Votum der Bürger bei der Entscheidung über die Vorlage der Verwaltung in der Bezirksvertretung im kommenden März zu berücksichtigen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Bezirksvertretung der Freigabe zustimmen wird.

Die Debatte um die Julius-Philipp-Bahn ist kein Einzelfall. Das Grünflächenamt hat fast allen Bezirksvertretungen Vorschläge für die Freigabe von Wegen in Grünanlagen für Radfahrende gemacht.

Der Kommentar

Text und Foto: Georg Puhe

Radfahren in Parks und Grünanlagen ist nicht unbedingt die Wunschvorstellung von Fahrradfahrern und widerspricht auch der reinen Lehre der Trennung der Verkehrsarten. Die besagt: Radfahrende haben eine eigene Fahrbahn und müssen sich nicht einen Weg mit zu Fuß Gehenden teilen, so wie es in den Niederlanden fast überall ermöglicht wird. Gemeinsame Wege mit Fußgängern ist ein Behelf, aber in unserer Stadt oft die einzige Möglichkeit, das Fahrrad zu nutzen, um zum Ziel zu kommen. Denn manchmal ist der Weg über stark von Autos befahrene Straßen mit großen Umwegen verbunden und sehr unsicher und dann wird doch das Auto genutzt.

Die Mitarbeiter der Stadt Bochum, die zwei Jahre lang jeden einzelnen Weg in diesen Parks und Grünverbindungen geprüft haben, haben ihre Arbeit fachlich und verantwortungsbewusst gemacht. Sie haben gut nachvollziehbare Kriterien angelegt, den Schutz von zu Fuß Gehenden an die erste Stelle gesetzt und nur an wenigen Stellen Freigaben für den Fahrradverkehr vorgeschlagen, dort wo es zumutbar für beide Verkehrsarten ist. Jetzt sehen sie sich völlig zu Unrecht einem Sturm der Entrüstung ausgesetzt.

Wie bei den Fußgängern und Autofahrern gibt es auch bei Radfahrern unterschiedliche Verhaltensweisen: In der Regel funktioniert das Zusammentreffen völlig konfliktfrei ja häufig geradezu freundlich, das bestätigten auch die Mitarbeiter des Radwege

Serviceteams, die täglich im Stadtgebiet auf Radtrassen unterwegs sind. Gegenseitige Rücksichtnahme ist der Normalfall.

In einer häufig mit Empörung aufgeladenen Atmosphäre werden nun einzelne, unerfreuliche Begegnungen hochgespielt. Und wenn dann in lokalen „Bürgerversammlungen“ die Bürger zusammentreffen, kommt schnell ein einfaches Täter-Opferbild zustande. Fragt man die Fußgänger, sind die Radfahrer die Täter, die erholungs-suchende Fußgänger bedrängen, fragt man die Radfahrer, sind es Fußgänger oder Hundehalter, die die Fahrt behindern. Und wenn die Wut von Fußgängern nun in Form von Leserbriefen in die Öffentlichkeit schwappt, werden oft Einzelerlebnisse herangezogen und verallgemeinert.

Versachlichung ist erforderlich: Warum prüft die Verwaltung die Freigabe in Parks und Grünverbindungen? Bochum hat sich das Ziel gesetzt, die nachhaltige Mobilität zu erhöhen und dazu kann die Freigabe einzelner Abschnitte wichtige Beiträge leisten.

Wir alle müssen es lernen, rücksichtsvoll miteinander umzugehen, den anderen zu respektieren. Auch Fahrradfahrer sind

manchmal Fußgänger und Fußgänger manchmal Radfahrer. Sich mal in die Situation des anderen zu versetzen kann helfen. Und ein freundlicher Gruß oder ein Dankeschön für die Rücksichtnahme entspannt das Verhältnis.

Noch ein Wort an die Entscheider: Die Freigabe der Julius Philipp Bahn, die als

Aufreger die Presse flutete, sieht auch der ADFC nicht als geeignete Fahrradtrasse zur Freigabe an, da es für diese Verbindung brauchbare und konfliktärmere Alternativen gibt. Und an die Bürger auch ein Wort: Manchmal muss man auch in der Abwägung einsehen, dass es keine vernünftige Alternative gibt: Die temporäre Umleitung der Opeltrasse, die auch schon wieder die Gemüter erhitzte, sollte zur Erreichung der beabsichtigten Ziele, mehr Menschen aufs Rad zu bringen, das Auto häufiger stehen zu lassen, auch so akzeptiert werden, wie die Verwaltung es geplant hat. Mit

dem Bau der Brücke über die A448 endet dann die Umleitung, solange ist das Provisorium sinnvoll und notwendig und sollte nicht zu neuen Aufregern führen. Die Opeltrasse wird eine der wichtigsten Verbindungen in der Stadt für den Radverkehr.



Grünverbindung Mark 51.7

ADFC startet Kampagne für sicheres Radfahren in der Innenstadt

Text und Foto: Martin Krämer



Die Verkehrs AG des ADFCs ist in den letzten Monaten personell stark gewachsen. Nun plant die AG ab März eine größere Kampagne für sicheres Radfahren in der Innenstadt. In diesem Bereich wird heute schon vergleichsweise viel Rad gefahren. Allerdings gibt es immer noch Stellen, die unsicheren Radfahrer:innen Probleme machen.

Als noch problematischer wird im ADFC Bochum die Erreichbarkeit der Innenstadt eingeschätzt. Hier liegt die Stadt seit Jahren bundesweit auf den letzten Plätzen beim ADFC Rad-Klimatest. So gibt es keine einzige eigenständige Radtrasse bis zum Ring. Fast alle Radwege an den Radialen sind zu schmal und nicht durchgängig. Und der Ring selbst ist bisher komplett radwegfrei. Radfahren ist dort nur für sehr Mutige möglich.

Das Radkreuz

Weil die Kommunalpolitik den Ring für nur schwer umbaubar hielt, soll sich seit 2022 unter dem Label „Radkreuz“ die Situation zu mindestens innerhalb des Rings verbessern. Passiert ist bisher eher wenig. Die Gefahrenstelle auf der Schienenüberquerung der Hans-Böckler-Straße wurde beseitigt. Die seit 2022 bestehende Sperrung für Autos in diesem Bereich, nachdem es dort immer wieder zu Unfällen kam, wird bis heute weitgehend ignoriert.

Noch in der Planungsphase sind zwei Maßnahmen. Die „Veloroute 1“, die vom Rathaus über den Nordring und Bergbaumuseum die Wielandstraße mit der City verbinden soll. Die Engstelle der Bushaltestelle auf dem Massenbergboulevard soll durch den Bau eines daran vorbeiführenden Radwegs beseitigt werden.

Das Ende der innerstädtischen Nord-Süd Radverbindung?

Leider auch geplant ist trotz Radkreuzkonzept nun gar eine von zwei zentralen Strecken des Radkreuzes abzuschneiden. Die Viktoriastraße, die im Radverkehrskonzept als zentrale Veloroute mit besonderen Qualitäten beschlossen wurde, soll vor dem Husemannkarree gekappt werden. Eine Alternativstrecke ist nicht vorgesehen. Politik und Verwaltung schlagen stattdessen vor, Radfahren auf der zukünftigen Fußgängerzone Husemannplatz zu erlauben. Der ADFC befürchtet erhebliche Konflikte zwischen Fußgänger:innen und Radfahrenden sowie vorprogrammierte Unfälle. Daher wird der Erhalt einer durchgehenden Fahrspur vor dem Husemannkarree neben der Fußgängerzone gefordert.

Der ADFC befürchtet erhebliche Konflikte zwischen Fußgänger:innen und Radfahrenden sowie vorprogrammierte Unfälle.

gibt es trotz der kleinen Radstaffel kaum effektive Kontrollen. Radfahrer:innen müssen dann jeweils gefährlich in den fließenden Verkehr einbiegen.

Zudem ist es die vorgegebene Infrastruktur der Stadt, die ein regelkonformes Anhalten von Autos beim Anliefern unmöglich macht und sie zum Halten auf Radwegen „motiviert“. Das Problem praktisch in der

gesamten Stadt ist, dass trotz mehr als 6.000 Plätzen in den nicht voll belegten Parkhäusern dauerhaftes Straßenrandparken erlaubt wird. Besonders häufige Probleme mit Parken tauchen zum Beispiel auf der Brückstraße

in Höhe Dönnighaus und Mieterverein auf. Eine einfache Umwandlung von Dauer- in Lieferparkplätzen könnte dieses Falschparken minimieren. Bisher lehnt die Verwaltung aber genau diese einfache Verbesserung ab.

Die Zufahrten zur Innenstadt

Die bestehenden Radwege sind wegen verwirrender Regelung wie auf der Viktoriastraße oder der Enge auf der Dorstener nicht sicher befahrbar. Kinder und ältere Menschen meiden diese Straßen. Denn immer wieder verletzen sich Radfahrer:innen bei Unfällen. Lediglich die Castroper Straße hat seit Kurzem auf wenigen hundert Meter eine Breite, wie sie die Vorgaben für den Radverkehr seit 2010 vorschlagen. Der Radweg auf der Unistraße endet am Ring, die Weiterfahrt in die Innenstadt bleibt nebulös.

Zugeparkte Radwege

Hinzu kommt das große Problem, dass auf den bestehenden Radwegen häufig Autos verkehrswidrig halten und parken. Dagegen

Der Ring

Am vierspurigen Ring wohnen und arbeiten Tausende Menschen oder kaufen dort ein. Viele fahren Rad, können aber ihr Zuhause, ihren Arbeitsplatz oder ein Geschäft nicht sicher erreichen. Der vierspurige Ring ist dennoch weiterhin komplett radweglos. Lediglich der Südring soll in einigen Jahren einen Radweg erhalten.

Was fordert der ADFC?

Der ADFC möchte mit seiner Kampagne anregen, Verbesserungen durch einfache Maßnahmen zu erzielen. Mängel und mögliche Verbesserungen sollen erfasst und zusammen mit der Stadt beseitigt werden. Kurzfristig sind zwei Forderungen besonders wichtig. Die Viktoriastraße muss als zentrale Radtrasse

erhalten werden. Das illegale Autofahren auf der Hans-Böckler-Straße muss beendet werden. Dazu müsste nur das Fahrverbot auch durchgesetzt werden. Denkbar wären dafür RFID gesteuerte Poller, wie sie in anderen Städten im Einsatz sind. Diese würden Anlieferverkehr, Anwohner:innen und Busse durchlassen.

Weitere zentrale Ziele der Kampagne sind Radfahren in die Innenstadt attraktiver zu machen. Das Rad als Verkehrsmittel ist dafür so zentral, weil es bis zu 5 km das schnellste Verkehrsmittel ist. Schnellere und leichtere Erreichbarkeit per Rad stärkt den Handel, wie zahlreiche Städte gezeigt haben, die Autoverkehr aus der City raushalten und bessere Radwege bauen.

Um die wichtigen Ziele der Innenstadt zu erreichen, muss es möglich sein, den gesamten Ring mit dem Rad zu befahren. Dass dies möglich ist, zeigen andere Städte.

Was ist konkret geplant?

Geplant sind innerhalb der Kampagne Stände mit Befragungen von Radfahrer:innen zu ihrem Erleben, gemeinsame Befahrungen der Innenstadt. Mit Aktionen zum Mitmachen soll auf konkrete Probleme aufmerksam gemacht werden. Eine erste Aktion ist auf der Viktoriastraße geplant, um zu zeigen, welche Konflikte zukünftig dort auftauchen, falls der Radweg dort abgeschafft wird.

Im weiteren Verlauf des Frühjahrs wird es eine größere Raddemo geben. Zum Zeitpunkt der Drucklegung der FreiRad stehen die Termine noch nicht fest. Sie werden über den Newsletter, die Homepage und Soziale Medien angekündigt. Stay tuned!



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

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

Gemeinsame Aktion des ADFC Duisburg mit der Polizei zum Mindestüberholabstand

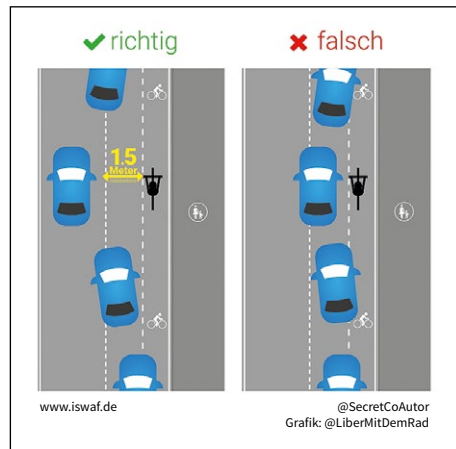
Text: Christian Engelking (Presse- und verkehrspolitischer Sprecher, ADFC Duisburg e.V.)

Im April 2024 traf sich der Kreisverband Duisburg mit Polizeipräsident Alexander Dierselhuis und dem Leiter der Direktion Verkehr Alexander Paffrath. Der konstruktive Austausch zeigte Wirkung: Zusammen mit der Verkehrsunfallprävention und der Mountainbikestaffel der Polizei führte der ADFC im Herbst zwei Aktionen zum gesetzlichen Mindestabstand von 1,5 Meter innerorts beim Überholen von Radfahrenden durch.

Autofahrende mit zu geringem Überholabstand wurden mit einem gemeinsam entwickelten Informationsblatt auf die gesetzliche Vorschrift in § 5 Abs. 4 StVO aufmerksam gemacht.

Für Polizei und ADFC Duisburg war dies ein gelungener Auftakt für weitere Zusammenarbeit in diesem und anderen Themenbereichen. „Ich finde diese Kombiaktionen mit der Mountainbikestaffel und dem ADFC Duisburg als externem Kooperationspartner gut“, bewertete Markus Merten von der Verkehrsunfallprävention der Polizei den ersten Durchgang. „Das Phänomen des zu dichten Überholens gibt es im gesamten Stadtgebiet, und wird oft auch durch die Autofahrer falsch eingeschätzt.“

Durch die Zusammenarbeit von Fahrradverein und Polizei erfuhr die Problematik des Mindestüberholabstandes eine wichtige öffentlichkeitswirksame Aufmerksamkeit. Zudem diente sie als vertrauensstiftende Maßnahme zwischen Polizei und ADFC, die



beiden Partnern Lust auf mehr gemacht hat. Für dieses Jahr sind daher weitere gemeinsame Aktionstage zum 1,5 Meter Mindestabstand angedacht. Auch andere Möglichkeiten der Zusammenarbeit wurden bereits ausgelotet. So freut sich der ADFC sehr darüber, dass sich die Polizei an den diesjährigen Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit von Kindern auf dem Verkehrsübungsplatz Goerdeler Park beteiligen möchte.



Kinder aufs Rad

Die neue Radfahrschule des ADFC Bochum

Text: Gabi Funke | Foto: Cristóbal Márquez

Anfang August 2024 entstand von 4 engagierten Optimisten des ADFC Bochum die Idee, eine Radfahrschule für Kinder ins Leben zu rufen. Das Ziel, Kindern im Alter von 3-9 Jahren sicheres Radfahren spielerisch beizubringen.

„Wir wollen vor allem jene Kinder erreichen, die bis zu Beginn ihrer Einschulung noch nicht die Gelegenheit hatten, Radfahren zu lernen. Es sind aber alle Kinder willkommen, die gemeinsam mit anderen üben und ihre fahrerischen Fähigkeiten verbessern möchten,“ formuliert Birgit Agne das Ziel.

Wie es anfang

„Die Jugendverkehrsschule Fredenbaum des ADFC Dortmund hatte uns dazu inspiriert und so nahmen wir mit den Verantwortlichen Kontakt auf. Auf dem Dortmunder Kinderverkehrsübungsplatz hospitierten wir, um einen Einblick in deren Arbeit zu erlangen,“ schildert Gabi Funke den Beginn des neuen Projektes in Bochum. „Wir nahmen viele Anregungen und wertvolle Tipps mit.“ Rasch wurden drei Termine gefunden, an denen das Projekt angeboten werden konnten. In sechs Wochen wurden Material

für den Parcours sowie für das Geschicklichkeits- und Hindernistraining zusammengestellt und gebaut. Eine eigene Internetseite war rasch eingerichtet. Der Kontakt zum Mobilitätsbeauftragten der Stadt Bochum und zu den Grundschulen wurde hergestellt. „Wir erstellten Flyer, verteilten sie und rührten kräftig die Werbetrommel für unsere Radfahrschule“. Es fanden sich sogar noch zwei weitere Helfer zur Unterstützung.

Die ersten Trainingseinheiten

Nach der raschen Genehmigung durch die Stadt Bochum, den Springerplatz/Marktplatz als Veranstaltungsort nutzen zu dürfen, starteten die Aktiven mit zwei Kindern aus dem eigenen Familienkreis eine Generalprobe. „Wir waren so aufgeregt. Es kamen so viele Anmeldungen, dass wir einige Kinder auf den nächsten Termin vertrösten mussten. Unser Angebot beschränkte sich auf jeweils maximal 16 Kinder,“ schildert Gabi die ersten Trainings.

Und die Kinder hatten an allen drei Terminen, auch im verregneten November, ihren Spaß. Je länger sie übten umso sicherer fuhren sie durch den Slalom in die scharfe Kurve, markiert durch Ketten, über die selbst gebaute Rüttelstrecke, hin zum einarmigen Ritter. Dort mussten sie nach einer Stange greifen und im Halbkreis weiterfahren. Diese Übung sollte die sichere Richtungsanzeige mit der Hand trainieren. Und weiter in eine große Acht fahren und nicht nur in der vorgegebenen Spur bleiben, sondern auch nach den Verkehrsschildern auf Vorfahrt achten.

Die nächste Hürde war die Fahrt über die Wippe. Auch das meisterten die Kinder mit Bravour. Zum Schluss bekamen sie einen Ball gereicht den sie bis zum Abwurf in eine Kiste halten mussten. Alle Kinder haben ihre Geschicklichkeit verbessern können und jedes Einzelne hatte seine Erfolgsergebnisse: Radfahren erlernt, eine sichere Handrichtungsanzeige vollführt, sicher in Kurven

gefahren, Vollbremsungen, den richtigen Sitz des Helmes gelernt und eine Menge Selbstvertrauen auf dem Rad gewonnen.

Wir brauchen mehr Freiwillige, die uns unterstützen

Der ehrgeizige und konzentrierte Blick, es schaffen zu wollen, das stolze Lächeln der Kinder etwas geschafft zu haben, das war und ist es wert, weiter zu machen. Die Termine für 2025 stehen schon fest. Und noch etwas: „Wir brauchen mehr Freiwillige, die uns unterstützen. Je mehr wir sind, umso mehr Kinder erreichen wir. Und wir haben die Vision, die Radfahrschule für Kinder weiter auszubauen,“ schildert Gabi die Herausforderungen für 2025. Dank der Stadt Bochum wurde ein fester Standort für die Radfahrschule gefunden und das Fahrtraining wird demnächst am Neuen Gymnasium stattfinden. Dort können die Kinder in einem geschützten Gelände mit dem Rad üben. Auch den hilfsbereiten Hausmeistern danken wir für ihre Unterstützung. Die Trainingsmodule sollen erweitert werden. Vielleicht finden sich Sponsoren, die die ehrenamtliche Tätigkeit der Radfahrtrainer unterstützen. „Es gibt noch viel zu tun. Wir packen es an. Seid Ihr dabei? Das wäre toll.“

Fahrradtraining für Kinder

Veranstaltungsort: Neues Gymnasium, Querenburger Str. 45 in Bochum.

Anmeldungen unter:
radfahrschule@adfc-bo.de

Die nächsten Termine:
jeweils von 13:00 bis 16:00 Uhr

| | |
|----------------|--------------------|
| 16. März 2025 | 13. Juli 2025 |
| 13. April 2025 | 24. August 2025 |
| 18. Mai 2025 | 21. September 2025 |
| 15. Juni 2025 | 12. Oktober 2025 |

„Game of Toiletpaper“ oder „Wilde Reise durch die Stadt“

Eine (un)organisierte Schnitzeljagd zum selberbasteln, egal wo Ihr gerade seid

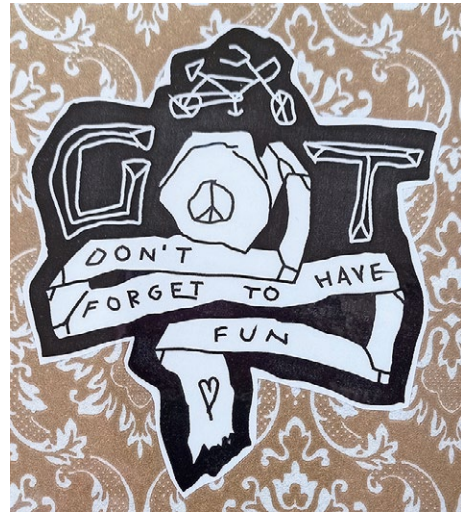
Text: Horst Pflugstaedt

Anfang 2020, mit den ersten Lockdowns der Corona-Pandemie, stellte Regine Heidorn sich die Frage, wie Menschen miteinander Fahrrad fahren könnten, ohne sich dabei nahe zu kommen. Die Idee einer virtuellen Schnitzeljagd, eines besonderen „Alleycat“ war geboren: Das „Game of Toiletpaper“.

Die Teilnehmenden bekommen in einem Kickoff-Meeting (Video) eine Liste mit Aufgaben, das sogenannte Manifest. Danach haben alle 48 Stunden Zeit, diese alleine oder in einem Zweierteam zu bearbeiten. Und das hat es in sich. Die Aufgaben sind zwar nahezu überall zu lösen, aber mit ein wenig Phantasie gibt es so viele Möglichkeiten, die Lösungen beliebig aufwändig zu gestalten.

Aufgaben in den letzten Jahren waren beispielsweise „Starte deine Fahrt an einem Ort der nach einer Frau benannt ist“, „Mache ein Selfie mit einem Tier“, „Mache ein Selfie mit einer Brücke“, „Besuche einen geographischen Ort“, „Besuche einen historischen Ort“, und vor allem: „Vergesst nicht, Spaß zu haben.“

Die Lösungen können ganz vielfältig abgegeben werden, als Photo, als Kommentar in verschiedenen sozialen Medien, per Mail, persönlich abgeliefert, mit einem kleinen Bestechungsversuch (der natürlich nicht geheim bleibt). Denn: Es gibt zwar Punkte für die Aufgaben (und für das ewige Städteranking), aber die sind nicht das wichtigste. Regine wird bei dem Spiel von einem kleinen Team von Hosts unterstützt, die mit ihr



zusammen die eingesendeten Lösungen sammeln, auswerten, kommentieren. Und da ist gleich der nächste Reiz: Je nachdem, wie ihr Eure Ergebnisse verteilt, können alle anderen MitfahrerInnen das auch. Letztes Jahr gab es im „Fediverse“ einen wilden Austausch von Bildern, Erlebnissen und lustigen Kommentaren.

Das nächste Game of Toiletpaper findet vom 15.03.2025 (Kickoff) bis zum 17.03.2025 statt. Mehr Infos und Anmeldung auf der Seite: www.reginesradsalon.de/game-of-toiletpaper



Agrarwende, Energiewende, Mobilitätswende

Jetzt mit einem
GLS Konto
viel bewirken

Alle Infos auf gls.de



Das Radwege Serviceteam der Stadt Bochum

Bei Wind und Wetter ist das Radwege Serviceteam auf Radtrassen unterwegs

Text und Fotos: Georg Puhe



Von links nach rechts: Dirk Preiß, Christian Ludwig, Karl-Heinz Breuer, Oliver Welz

Der Tacho des Lastenrades von Karl-Heinz Breuer zeigt bereits 3.300 zurückgelegte Kilometer auf. Und dieses Dienstrad ist erst seit April 2024 im Einsatz.

„Zwischen 35 und 40 Kilometer legen wir etwa am Tag zurück,“ sagt Karl-Heinz Breuer, der das Serviceteam anleitet. Von montags bis freitags fahren die Mitarbeiter von ViA Ruhr e.V. im Auftrag der Stadt die Fahrradtrassen und Wege im Stadtgebiet ab. Heute

sind es drei Grad, Nebel, einige Reste Schnee liegen noch neben der Springorumtrasse. Perfekt ausgerüstet für ihren Job starten sie vom Betriebshof Harpener Feld auf ihre Tour. Zwei Lastenräder befördern Werkzeug, Besen, Müllzangen, Müllbeutel, Rosenscheren und Sägen. Das ist hinten auf den beiden Longtails in einer Kiste verstaut. Die kleine Kiste vorne enthält Pannensets, Werkzeug und Luftpumpe zur Fahrradreparatur. „Wir helfen auch schon mal liegengeliebten Radfahrern aus, Schläuche, Flickzeug und

Luftpumpe haben wir dabei.“ Täglich fährt das Team Radrouten ab, immer in anderen Stadtteilen von der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen bis zur Grenze zu Lütgendortmund, vom Hiltroper Volkspark bis zur Ruhr. Vorwiegend sind sie auf den Trassen unterwegs, entfernen Äste und Zweige nach Stürmen, schneiden Sträucher und vor allem Brombeerranken zurück, die in die Wege wachsen und entsorgen Glasscherben die häufig an Rastplätzen vorzufinden sind. „Mit dem bereits gesammelten Müll und den Scherben könnten wir sicher einige Container füllen,“ sagt Christian Ludwig, die gefüllten Müllsäcke werden nach der Tour auf dem Betriebshof entsorgt. Auch die Fahrradboxen „DeinRadschloss“ gehören zum Aufgabenbereich der Servicekräfte. Aufkleber entfernen, Fegen und reinigen und soweit möglich die ordnungsgemäße Funktion zu prüfen sind hier die Tätigkeiten. Die Überprüfung der Fahrradreparaturstation am Radkreuz, weitere sollen noch eingerichtet werden, gehört auch dazu. „Aufkleber an Schildern, Pfosten und Boxen entfernen, teilweise mühselig abkratzen ist eine Daueraufgabe,“ sagt Oliver Welz „und die ständig aufgespritzten Graffitis melden wir dann an die Stadt.“

Die Arbeiten des Serviceteams sind zusätzlich neben den turnusmäßigen Reinigungs- und Pflegedurchgängen der städtischen Mitarbeiter und des USB. Wenn die Beseitigung von Mängeln durch das Serviceteam nicht möglich ist, erhält Matthias Olschowy, der Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt Bochum, die Mängelmeldungen direkt von den Mitarbeitern, „... zum Beispiel bei Vandalismusschäden an DeinRadschloss-Anlagen, umgestürzten Bäumen oder beschädigten Schildern. Reparaturen und weitere Arbeiten kann ich so zeitnah veranlassen. Dadurch können Mängel häufig schnell behoben werden. Die Meldungen und Tätigkeiten können aber auch sicherheitsrelevant sein. So konnte zuletzt ein verstopfter Abfluss auf der Springorumtrasse noch vor



Wo liegt Bärchen?

dem Frost gereinigt werden,“ beschreibt Matthias Olschowy den positiven Effekt für die Qualität der Radinfrastruktur. „Sicherheit und Komfort können wir so verbessern. Mängel werden im Rahmen der täglichen Arbeit gezielt entfernt. Das funktioniert flexibler, schneller und klimafreundlicher als wenn ein Auto des Technischen Betriebs oder des USB eingesetzt werden müsste.“

Den Einsatz des Serviceteams ermöglicht eine Kooperationsmaßnahme des Vereins für integrative Arbeit, Bochum – ViA Ruhr e.V., der Stadt Bochum, der Bochumer Beschäftigungsförderungsgesellschaft – BBG, und dem Jobcenter Bochum. Die Förderung ist zunächst bis Ende 2025 bewilligt.

Und neben dem Ärger über Vandalismusschäden, Glasscherben auf dem Weg, zugeklebten Schilderpfosten, Bänken und Einrichtungen, Graffitis etc. gibt's hin und wieder auch was zu schmunzeln, auch wenn es sich um eine Sachbeschädigung handelt. Da fragt sich des Serviceteam, wo ist Bärchen?

Gespräch mit dem Leiter der Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit Niels Kramwinkel

Text und Foto: Bernhard Raeder



Niels Kramwinkel ist seit September 2024 neuer Leiter der Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit im Dezernat VI – Bauen, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit des Stadtbaurats Dr. Markus Bradtke. Die Nachhaltigkeitsstrategie wurde vom Stadtrat am 14.12.2023 beschlossen, die Stabsstelle hat die Aufgabe, die beschlossenen Ziele umzusetzen und zu begleiten. Ziel ist es, den Folgen des Klimawandels zu begegnen und das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 zu erreichen. Der Prozess zur Erstellung einer Nachhaltigkeitsstrategie begann mit der Ausrufung des Klimanotstands im Sommer 2019.

Die Strategie umfasst zehn Handlungsfelder, eines davon ist die nachhaltige Mobilität. „Im Kern sind es mehrere Dinge, die man hier in den Blick nehmen muss. Das eine ist eine Verringerung des Verkehrsaufkommens, das andere ist eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens hin zu kohlenstoffarmen, idealerweise kohlenstofffreien Fortbewegungsmitteln“, so Niels Kramwinkel.

„Dabei spielt der Radverkehr eine große Rolle“. Er sei auch relevant, weil es bei der Nachhaltigkeitsstrategie nicht nur um Klimaschutz oder Klimaanpassung gehe. „Wir haben neben der ökologischen und ökonomischen gerade auch die soziale Komponente. Bei ihr geht es auch wesentlich um Gesundheit. Wie ernähren wir uns? Wie bewegen wir uns?“ Und damit sei man natürlich beim Radverkehr. Er sei im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr nicht nur emissionsfrei und geräuscharm. „Ich bewege mich, das ist gesundheitsförderlich, das trägt auch zum Stressabbau bei!“

So klar Kramwinkels Plädoyer für mehr Radverkehr ausfällt, so unbestimmt bleibt er bei der Frage nach den klaren Zielen, die man beim Thema Verkehr erzielen wolle. Er verweist auf das Radverkehrskonzept,

auf die dort niedergelegten Ziele und die Berichterstattung hierzu. Er machte aber auch deutlich, dass sich nachhaltige Mobilität nicht bloß in einer Förderung des Radverkehrs erschöpfe. Zu nennen wäre auch ein Mobilitätsmanagement, Förderung der Nahmobilität (Fußverkehrs, ÖPNV), der Einsatz klimaschonender, emissionsfreier Kraftstoffe und Antriebe.

Das Paket, das Niels Kramwinkel mit seinem Amt übernommen hat, ist nicht klein. Mit der Verabschiedung der Nachhaltigkeitsstrategie Bochum im Dezember 2023 war ein Starterpaket von 22 Maßnahmen verbunden, die sich auf alle zehn Felder der Strategie verteilen. Dabei geht es um Wohnen, Konsum und gesundes Leben, Energie, Ressourcennutzung, Bildung und eben Mobilität. Hinter dem Starterpaket steht ein Aktivitätenprogramm aus den unterschiedlichsten Bereichen mit insgesamt über 200 Maßnahmen. Dies in Absprache mit den Akteuren in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen und Schwerpunkte zu setzen ist seine Aufgabe.

Ein wichtiges Instrument für die Nachhaltigkeitsstrategie ist das begleitende Nachhaltigkeitsforum. Es ist auch ein zentrales Element der Bürgerbeteiligung. Zehn Bürger:innen wurden über eine zufällige Stichprobe ausgewählt. Des Weiteren unterstützen zwanzig Fachexpert:innen aus verschiedenen Bereichen der Zivilgesellschaft die Arbeit des Forums.

Am 10. Dezember 2024 hat sich dieses Gremium nun zum ersten Mal getroffen, um Verwaltung und Politik bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie zu beraten. Dieses „Begleitende Nachhaltigkeitsforum“ tagt dreimal im Jahr.

„Im Kern geht es darum, dass alle Menschen heute und in Zukunft gut leben können.“

„Im Kern geht es darum, dass alle Menschen heute und in Zukunft gut leben können“, erklärt Niels Kramwinkel. „Um diesen Wandel in Bochum zu gestalten sind wir darauf angewiesen, dass möglichst viele mitmachen: Die Bochumerinnen und Bochumer selbst, Initiativen, Vereine und Unternehmen. Etliche sind bereits aktiv. Aber wir müssen noch viel mehr werden.“

Die Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit nimmt sich pro Jahr etwa 15 bis 30 Projekte vor, die sie koordiniert und mit den beteiligten Ämtern umsetzen will. Eine Herausforderung, der man sich noch stärker stellen will, ist die Öffentlichkeitsarbeit. „Die Menschen in Bochum sollten auch wissen, was bereits in Sachen Nachhaltigkeit passiert.“

Gut habe das bei einem Projekt der Kinderumweltbildung geklappt. Man hatte Ende des vergangenen Jahres ein Umweltpuppentheater engagiert, das in verschiedenen Kitas aufgetreten ist. Das sei in der Presse und mit digitalen Slides auf der Homepage der Stadt veröffentlicht worden. „Früh die Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz zu erklären: Das ist das Ziel des Kindertheaters »Papiermond«. Im Auftrag der städtischen Stabsstelle für Klima und Nachhaltigkeit besucht das Theater derzeit 25 Kindertagesstätten in Bochum. Das Theater in den Kitas leistet einen wichtigen Beitrag zur Bochumer Nachhaltigkeitsstrategie, indem es schon bei den Kleinsten ein Bewusstsein dafür schafft, dass es wichtig ist, rücksichtsvoll mit den Ressourcen der Umwelt umzugehen.“

Papa, wozu brauchen wir morgen noch ein Auto?

Text und Foto: Sonja Wazner



Lastenräder und Repairtoolbox an der Ecke Wielandstraße/Margaretenstraße in Grumme

Als größte Bochumer Wohnungsbaugenossenschaft mit rund 6.000 Bewohnern stellte sich der GWV, der Gemeinnützige Wohnungsverein zu Bochum eG, bereits in den vergangenen Jahren verschiedene Fragen zum Thema Mobilität und erlangte bisweilen hinsichtlich der Entwicklung von Mobilitätsangeboten, innerhalb von Bochumer Quartieren rund um die Christstraße im Stadtteil Ehrenfeld und am Erbhof im Stadtteil Grumme, eine gewisse Vorreiterrolle mit diversen Mobilitätseinrichtungen. (vgl. auch FreiRad 9)

Bis zum Ende des Jahres 2024 hat es der GWV geschafft, seine Car-Sharing Standorte auf insgesamt fünf zu erweitern. Längere Strecken und weitere Wege zu überbrücken – ohne hohe Anschaffungskosten oder Über-

schneidungen bei der eigenen PkV-Nutzung – werden durch die Option einer App-gesteuerten Car-Sharing-Anwendung ermöglicht. Für Strecken, die gegebenenfalls mit dem Auto gefahren werden sollen, gibt es deshalb seitens der Genossenschaft für ihre Mitglieder die Option dieses Car-Sharing-Angebotes in Kooperation mit der Firma Stadtmobil.

An zwei festen Stellplätzen pro Quartier sind in der Regel je ein E-Auto und ein Benzinerverfügbare Zeitspannen reserviert und genutzt werden können. Die GWV-Standorte findet man in diesen Quartieren: Haderslebener Straße, Erbhof, Hugoschultz-Straße, Melschedeweg und Eiberger Straße.

Wer es allerdings bisher fertig brachte, komplett auf das Auto zu verzichten, der hätte zumindest in einigen GWV-Quartieren

den Vorteil von weiteren Mobilitätsangeboten. Radfahrern stehen mittlerweile über 145 Fahrradbügel in Radgaragen verschiedener Ausführungen zur Verfügung, die angemietet werden können.

Ein weiteres Mobilitätshighlight: ob für den kleinen Einkauf, eine Runde mit dem Kind in die Stadt oder für kürzere Wege mit Transportcharakter- die Anwendung von Lastenrädern stößt auf Rückenwind und ist durch den GWV initiiert in Kooperation mit der BOGESTRA an fünf Standorten zu finden. In diesen GWV-Quartieren stehen jeweils 2 Lastenräder mit Elektroantrieb zur Nutzung zur Verfügung und können über eine App von Jedermann gebucht und günstig angemietet werden.

Zusätzlich in Bochum-Grumme werden derzeit auch für die privaten Lastenräder Unterstellboxen gebaut. Und wem das Fahren mittlerweile zu anstrengend geworden ist, der kann seinen Rollator in eine von 55 mietbaren Rollator-/Scooterboxen parken.

In einer absoluten Vorreiterrolle bietet die GWV-Genossenschaft seinen Bewohnern in den Quartieren rund um die Königsallee

34, dem Erbhof 3 und Am Dornbusch 11 jeweils eine modern gestaltete Begegnungsstätte namens „Zeitraum“, in den man seinen Arbeitsplatz verlagern kann. Mit einer hochwertigen Küche und einem autorisierten sowie schlüssellosen Zugangssystem ist hier ein LAN basiertes Arbeiten im Co-Working-Space via Glasfaser möglich. Das spart jede Menge Ressourcen, denn die Fahrt ins Büro wird überflüssig und alternativ zur eigenen Wohnung in Zeiten von Homeoffice & Co benötigt man kein Arbeitszimmer mehr, das Miete und Heizkosten verursacht.

Und bei diesen Mobilitätsangeboten fördert der GWV nebenbei auch den Nachhaltigkeitsprozess der Quartiere. Durch die verschiedenen Serviceangebote können Kleine, wie Große – Jüngere, wie Ältere in Bewegung bleiben. Es bestehen diverse Fortbewegungsmöglichkeiten, die u.a. die eigene Sicherheit fördern, den Alltag erleichtern, die Umwelt und vielleicht auch den Geldbeutel schonen. Somit bleibt es jedem offen zu entscheiden, ob das Auto manchmal nicht sogar stehen bleiben kann.



**Weil Gemeinschaft
uns alle stärkt.**

Zusammenhalt 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 Gemeinschaft in unsere Gesellschaft.

Weil's um mehr als Geld geht.



Sparkasse
Bochum

Immer der Gurke nach

500 km mit dem E-Bike durch den Spreewald

Text und Fotos: Gabi Funke

Wir, zwei begeisterte Radfahrer, nehmen euch ein Stück mit auf unsere Reise. Im Oktober verschlug es uns nach sieben Jahren nochmals in den Spreewald. Und dort hatte sich vieles getan. Zu unserer größten Freude ist dort ein ausgeklügeltes Radwegenetz mit Knotenpunktsystem entstanden. Gut asphaltierte Wege durch den urigen Spreewald mit seinen Wäldern und Wasserstraßen. Natur pur.

Von unserer Ferienwohnung in Ragow, zwischen Lübben und Lübbenau, waren wir nach 1 km auf dem Gurkenradweg, der touristischen Route durch den Spreewald. Seine Gesamtlänge beträgt 260 km. So manche im voraus geplante Radtour wurde in dieser Woche über Bord geworfen.

Das Radeln nach Zahlen eröffnete uns neue Eindrücke vom Spreewald. Viele der uns bekannten Nebenrouten entfielen plötzlich. Entlang der Spree fuhren wir nach Lübben. Der Besuch der Schlossinsel ist ein Muss. Von dort aus erkunden viele Touristen die Landschaft per Kahnfahrt. Uns trieb es weiter nach Schlepzig. Auf dem Weg dorthin hatten wir die Qual der Wahl. Nach Zahlen fahren entlang des Spreeradweges oder dem alten Gurkenradweg in das Biosphärenreservat Spreewald folgen, um unser erstes Etappenziel zu erreichen.



© Tourismusverband Spreewald e.v., Stefan Fussan

Fahrt beide Touren, so wie wir. Nach zwei Tagen folgten wir ab Lübben den Zahlen Richtung Schlepzig. Aber zurück zum alten Gurkenradweg. Es lohnt sich, wenn ihr bereit seid, nicht nur asphaltierte Wege zu fahren. Wie vor sieben Jahren folgten wir dem Regionalweg der Gurke. Der nicht asphaltierte Weg war gut

befahrbar und belohnt wurden wir mit sehr schönen Blicken in eine Teich- und Seenlandschaft. Hier findet man laut Aussage der Einheimischen den ursprünglichen Spreewald. Ein einzigartiges Vogelparadies und Ruhe fernab vom Tourismus begrüßten uns.

Schon kam das beschauliche Schlepzig in Sichtweite. Die Kahnfahrer/innen in ihrer landestypischen Tracht versetzten uns hier in eine andere Zeit.

Über kleine Sträßchen, durch den Wald führte uns die Gurke nach Köthen. Und hier entschieden wir spontan in die Köthener Berge über gut befestigte Wege zu fahren. Mitten im Wald stach uns der Knotenpunkt mit großer Übersichtskarte ins Auge. Wir blieben bei der Gurke. Rauf und runter durch die Wälder und gut befahrbar. Diese Ursprünglichkeit machte uns sprachlos. Und dann wurden wir mit einem atemberaubenden Blick auf den Köthener See, mitten im Wald, belohnt. Durch Groß Wasserburg und Krausnick, kleine Dörfer, radelten wir den Regionalweg nach Lubolz/Lübben weiter.



Spreekahn und Flusslandschaft bei Schlepzig



Und hier staunten wir nicht schlecht. Da hatte jemand seine Hausaufgaben gemacht. Ein 6 km lang asphaltierter Weg schlängelte sich durch den Wald. Daneben die Sandstraße für Autos. Wir bekamen das Grinsen nicht aus dem Gesicht. Ja diese 90 km lange Tagestour hatte sich gelohnt.

Oft teilen sich der Gurken- und Spreeradweg eine Strecke. Von Lübbenau, hier finden Sie das Museumskaufhaus der ehemaligen DDR, starteten wir in den Oberspreewald. Vorbei am Freilandmuseum in Lehde und weiter nach Burg mit seinem Kahnhafen. Burg hat für uns selbst seinen Charme durch den Massentourismus etwas verloren. Im gefühlten Minutentakt starten dort die Kahnfahrten. Doch viele mögen diese Betriebsamkeit. Hier findet jeder Urlauber etwas für sich. Und wer ab und zu den Trubel braucht, Großstadtfeeling, der ist in einer Stunde mit dem Zug in Berlin zum shoppen.

Unser Weg führt uns vorbei an der sehenswerten Schinkelkirche in Straupitz und dem Mühlendorf. Noch durch Neu-Zauche und dann über den Regionalweg in eine romantisch landschaftliche Welt aus Moor- und Wasserwegen. Über einen ca. 1km langen Holzsteg erlebten wir eine außergewöhnlich reizvolle Landschaft. Viel zu schnell waren

wir in Alt-Zauche und am Gurkenradweg der uns zur Ferienwohnung leitete. Also unser Tipp: Scheut euch nicht das Experiment zu wagen den einen oder anderen Regionalradweg zu erkunden. Oft wird man belohnt mit einem Landschaftsbild das man nicht erwartet hat.

Ein Hauch von Spreewaldfeeling ohne lange Anreise

Ihr lest noch? Prima! Dann habe ich in euch vielleicht die Lust geweckt auf das Rad zu steigen und los zu radeln. Und wenn ihr einen Hauch von Spreewaldfeeling im Ruhrgebiet erleben wollt, braucht ihr nicht weit anreisen. Als Anregung empfehle ich mal die Königshardt bei Oberhausen. Das Ausflugslokal Grafsmühle könnte euch interessieren. Ihr müsst ja nicht wie wir Proviant, Kaffee und Getränke mitnehmen. Oder das Nette-Schwalb-Tal, nah der niederländischen Grenze, lohnt sich zu erkunden.

In diesem Sinne.
Beste Radfahrergrüße!

www.spreewald.de



Der Limfjord – eine Region für Feinschmecker, Fossiliensucher und Fahrradfreunde

Text und Fotos: Gerlinde Ginzel



Der Limfjord trennt den Norden Dänemarks vom Festland ab und bildet eine Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, was ihn auch zu einem beliebten Segelrevier macht. Der verzweigte Verlauf, mal schmal, mal unendlich weit, bietet immer wieder neue Eindrücke. Viele kleine Strände mit ihren Badebrücken laden zum Schwimmen ein.

Auf den Inseln werden Traditionen gepflegt und altes bewahrt. Limfjordslandet – das Limfjordsland ist voller Inseln und Halbinseln. Es ist eine fantastische Inselwelt mit vielen Buchten und imponierenden Steilhängen und Aussichten. Sechzehn Sporthäfen,

fünf Fähren und Brücken führen von einer Insel oder Halbinsel zur anderen, von einem Erlebnis zum nächsten.

Für eine Radtour entlang des Limfjords bieten sich Startorte mit Bahnanschluss an: Aalborg, oder über Viborg, Skive, Struer bis Thistedt oder die Linie entlang der Nordseeküste bis Thyboren.

Aalborg mit seinen etwa 125.000 Einwohnern als viertgrößte Stadt Dänemarks, ist eine lebendige Stadt mit einem historischen Zentrum und modernen Vierteln entlang des Limfjords. Unübersehbar erhebt sich in der Innenstadt der St.-Budolfi-Dom aus dem 15. Jahrhundert. Weiß getünchter Backstein verleiht dem Bau sein charakteristisches

Aussehen. Mehrere Museen, Ausstellungen und Szeneviertel mit Gastronomie laden zu einem Besuch der Stadt ein.

In Løgstør befindet sich das Limfjordsmuseum, ein anerkanntes Museum für die maritime Kultur der Region. Es umfasst auch einen Bootsbau mit offener Werkstatt. Weiter südlich bei Rønbjerg Huse kann man per Fähre auf die kleine Insel Livø übersetzen. Die Insel mit einer Fläche von 331 ha und 6 Einwohnern liegt nur wenige Kilometer nord-östlich von Fur. In der Zeit vom 1. April bis 1. Oktober verkehrt regelmäßig eine Fähre zwischen Rønbjerg und Livø.

Der nächste größere Ort ist Skive, ein lebendiges Städtchen mit Bahnhof, Einkaufsstraße und einer Reihe weiterer zentraler Einrichtungen, sowie größeren Supermärkten für die Selbstverpflegung. Wer die Strecke vorher abkürzen möchte nimmt die Fähre über den Hvalpsund in Richtung Fur. Auf der Weiterfahrt dorthin können Hungrige einen Abstecher machen zur Thise Mejeri in Roslev; allein die Probierangebote der vielen Käsesorten sind es wert.

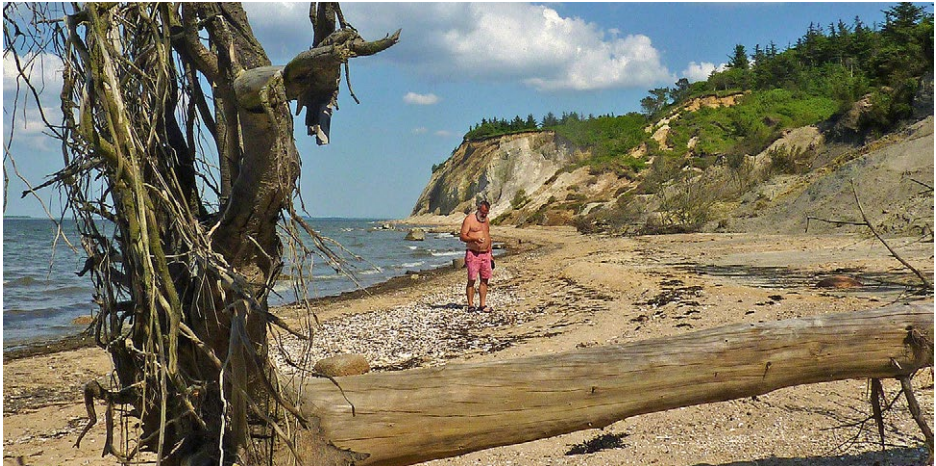
Fur – „Dänemarks schönste Insel“ – erreicht man nach fünf Minuten mit der Fähre. Die Insel hat auf Ihren 22 Quadratkilometern sehr vielfältige Landschaften, die durch eine besondere Geologie geprägt wurden. Die

steile Nordküste ist spektakulär, ringsum gibt es schöne kleine Badestrände. Wandern, Radfahren, Seekajaktouren und der Besuch des Fur-Museums sind nur einige Möglichkeiten, Zeit hier zu verbringen. Eine Einkehr in der Insel Brauerei Fur-Bryghus rundet das Programm ab. Wer Ende Mai kommt, sollte sich die „Muslingedagen“ nicht entgehen lassen; die ganze Insel feiert und genießt die guten Limfjordmuscheln, welche in der Saison auf vielen Speisekarten der Region angeboten werden. In der 37. Kalenderwoche ist die Limfjorden Rundt ein weiterer Höhepunkt am Fjord. Die im Norden größte Regatta mit historischen Seglern füllt den schönen Hafen der Insel.

Der Hafen von Glyngøre wird im Volksmund "Klein Skagen" genannt. Die Umgebung vom Hafen ist sehr schön mit dem Gemeinschaftshaus "Æ Kassehus", dem Leuchtturm und dem alten Fährhafen. Im Jahr 2011 öffnete das Restaurant Limfjordens Hus, das direkt am Ufer mit Aussicht auf die Sallingsundbrücke gebaut worden ist. Das Museum Glyngøre Kulturstation im alten Bahnhof hat eine permanente Ausstellung über die Fischerei im Limfjord im 20. Jahrhundert. Ein Teil der früheren Eisenbahnlinie von Glyngøre nach Skive ist jetzt Fahrrad- und Wanderweg.



Tradition und Moderne bei Aalborg



Nordstrand auf Fur

Über die Sallingsundbrücke erreicht man die Stadt Nykøbing /Mors. Das Zentrum Nykøbings ist besonders lebendig, wenn mittwochs während der Sommersaison ByNight veranstaltet wird, mit Auftritten von bekannten Künstlern. Die lebhafteste Fußgängerzone verbindet die Stadt und führt zu dem Hafen sowie der Marina, die im Sommer voller Leben und äußerst beliebt unter den vielen Seglern des Limfjords sind.

Am ersten Wochenende im Juni lädt Nykøbing Mors zum populären Schalentierfestival ein, wo alle Jahre wieder Tausende von Gästen am Hafen die Köstlichkeiten der großen Limfjord- Speisekammer probieren. Im Oktober wird die Austernsaison durch die alljährliche Austernpremiere markiert, die daran erinnert, dass Nykøbing Mors als die Schalentierhauptstadt Dänemarks gilt. Fischer haben seit mehreren Hundert Jahren Muscheln im Limfjord geerntet und in Nykøbing hat man die Gelegenheit, sie auch frisch ab der Fischfabrik zu kaufen.

Wem jetzt noch nach frischer Nordseeeluft ist, der sollte einen Abstecher nach Nørre Vorupør machen (über Vildsund Vest, Snedsødt, ca. 35–40 km). Es ist ein gut besuch-

ter, touristisch ausgebauter Ort mit vielen Möglichkeiten etwas Leckeres zu Essen zu finden, zu bummeln, zu baden oder einfach am Strand spazieren zu gehen.

Eine Besonderheit sind die Fischerboote, die auf dem Strand zu finden sind: Nr. Vorupør hat nämlich keinen Hafen – die Boote werde per Seilwinde oder Traktor auf den Strand oder ins Meer gezogen und liegen auf dem Trocknen, wenn sie nicht benötigt werden. Zwar ist die Fischerei deutlich zurückgegangen, aber es immer noch einfach, frischen Fisch zu bekommen oder durch die ortsansässige Räucherei natürlich auch leckeren, geräucherten.

Eine 310 Meter lange, 1908 gebaute Mole dient primär dazu, den Landungsplatz vor der Meeresbrandung zu schützen. Bei gutem Wind entstehen vor allem an der Molenspitze viele Brandungsfontänen, man spürt die Kraft des Meeres und der Wellen. (Bitte bei starkem Wind aber beachten, dass die Brandung auch gefährlich werden kann!). Links davon ist ein vom Meer abgetrenntes „Havbad“ gelegen, Dänemarks erstes Meeresbad, das das Baden sicherer und bequemer macht (vor allem das Risiko der gefährlichen

Unterströmungen in der Nordsee entfällt, auch die Brandung wird abgehalten).

Etwas weiter südlich von Nr. Vorupør liegt Stenbjerg Landingsplads, eine Fischerhütten-Idylle in Nationalpark Thy. Ein echter Hingucker – die kleinen weißen Häuschen mit den bunten Türen, die früher um 1900 als Geräteschuppen und zum Verarbeiten des Fangs von den Küstenfischern gebaut wurden. Diese haben hier den Landplads für ihre Fischerboote genutzt, die mangels Hafen noch per Seilwinde an den Strand gezogen werden mussten. Um 1970 zog die Fischerei dann in den Hafen von Hanstholm

um. Die Winden und allerlei Utensilien sind in dem kleinen Häuschen „Spilhus-Museet“ kurz vor dem Strand ausgestellt.

Entweder fährt man nun wieder Richtung Thisted, um die Nordküste des Limfjordes zu besuchen (ca. 70 – 80 km bis Aalborg), oder aber man wählt den Weg Richtung Süden entlang des Nordseeküstenradweges und über den spektakulären Weg mit Fährüberfahrt zwischen Agger und Haborøn, wo es auch eine Bahnverbindung gibt. In Thyborøn gibt es ein kleines Seeaquarium, ein Küstencenter und ein als sehr interessant bewertetes Seekriegsmuseum.

Infos und Adresse

Radwanderkarten

BVA, Dänemark Jütland Nord, 1: 150.000
Cykelruter Limfjorden, (ca. 20 €), ggf. in den Tourismusbüros vor Ort erhältlich.
Diese bieten auch übersichtliche, informative, regionale Karten an.

Informationen über die Region, auch Übernachtung

www.visithimmerland.de/livo
www.visitfur.dk
www.destinationlimfjorden.de
www.vesterhavet.de/category/orte

Übernachten

Jugendherbergen Danhostel: in Norresundby bei Aalborg, Aalborg, Danhostel Vitskøl Kloster/ Ranum, Danhostel Nykøbing Mors, Thyborøn/ Nordsee

Freies Zelten in der Natur (bitte die Regeln beachten!)

<https://naturstyrelsen.dk/aktiviteter-i-naturen/overnat-og-spis-i-naturen/fri-teltning>
<https://udinaturen.dk/map-page?sclds=1150,1303,6586&scExtIds=1150,1303,6586&ffid=2468>

Gut essen

Cafe Kringlen Skive, Nørregade 19, Skive, dänisch unkompliziert nach einem Stadtbummel
Limfjordens Hus, Glyngøre Hafen, für besondere Gelegenheiten
Lybystrand, Lyby Strandvej 35, Roslev/ Skive, direkt am kleinen Strand
Restaurant Raakilde, am Campingplatz auf Fur, Tischbestellung empfohlen

Spezialitäten

Thise Mejeri, Sundsørevej 62, Thise, DK-7870 Roslev
Frische Muscheln bei: Vilsund Blue, Øroddevej 100A, 7900 Nykøbing Mors



www.komoot.com

New York by Bike

Text und Fotos: Steph Kotalla

Die Stadt am Hudson gehört definitiv zu den spannenderen Kurztrips, trotz mehr als 6 Stunden Flug. Wahrscheinlich haben die meisten von uns das „the City that never sleeps“ – vielleicht vor Corona.

Am grössten Bahnhof, der Grand Central Station, war es überraschend schwierig, um kurz vor 22 h ein Eis zu bekommen oder in einem der ältesten Steakhäuser Manhattans nach 21 h zu bestellen. Aber anscheinend sind wir in Bochum verwöhnt.

Was aber beeindruckend war: die Fahrrad-Infrastruktur, die in den letzten 10 Jahren errichtet wurde. Der NYC Streets Plan sieht vor, dass jedes Jahr zwischen 2023 und 2026 80 km und insgesamt über 400 km Protected Bike Lanes, also baulich gesicherte Radwege, entstehen sollen. 2024 waren es immerhin 37 neue Kilometer. Es ist spannend zu sehen, was möglich ist, wenn der politische Wille vorhanden ist.

Ich habe New York 1989 als ausgeprägte Autostadt wahrgenommen. Mit so vielen Autos zu gewissen Zeiten, dass alles miteinander verkeilt schien. 35 Jahre später gab es Radwege und Trommelwirbel: einen sehr gut genutzten Radschnellweg entlang der Ufer am Hudson. Es bedarf nicht länger einer ausgeprägten Todessehnsucht, in Manhattan mit dem Rad auf der Strasse zu fahren. Allerdings gibt es immer noch sehr, sehr viele Autofahrer, die damit Schwierigkeiten haben und ebenso wenig schauen wie ihre Kollegen im Ruhrgebiet. Aber es ist wahnsinnig cool auf der 5th Avenue mit den Fahrrad-Lieferanten um die Wette zu fahren. Die sind ziemlich schnell. Die E-Bikes da waren auch schneller als bei uns.

Mit den Citibikes (30 min/5 \$ bzw. 25 \$ für einen Tagespass plus Aufschläge für



Panorama Tour am Ufern des Hudson

E-Bikes) – ist es nicht unbedingt die preiswerteste Methode für eine Gruppe von 3–4 Leuten durch die Stadt zu kommen. Aber es gibt eine ganz andere Perspektive. Die Stationen sind großzügig über die Stadt verteilt. Outdooractive funktioniert in den USA besser als Komoot und auch hier gilt, wie bei den Metropolrädern oder Nextbikes, bringt euch eure Handhalterung und das Headset mit. Ein Helm ist keine Pflicht.

Ich habe es unheimlich genossen, an den mittlerweile zugänglichen Ufern des Hudsons entlang zu radeln, durch die Straßenschluchten oder halt im Duell mit den Kurieren, tagsüber oder auch nachts. Wobei hier besondere Vorsicht geboten ist.

www.newyorkcity.de/fahrradfahren-in-new-york



ADFC Rundtour: Sprung über die Emscher

Text und Fotos: Theo Albers



In der 5. Folge dieser Artikelserie ist unser Ziel das Emscherland im Norden von Castrop-Rauxel. Auch diese Tour ist von mir ausprobiert worden. Sie wird im Rahmen der Donnerstagsrunden ab Querenburg durchgeführt. Die Touren des ADFC findet ihr auf der Homepage und auf dem komoot-Account des ADFC Bochum.

Die hier beschriebene und in komoot veröffentlichte Tour startet in Bochum-Querenburg auf dem Buscheyplatz. Bis Bochum-Gerthe orientiert sie sich im Wesentlichen am Verlauf des Parkway Emscher-Ruhr. Der Einstieg kann aber auch über andere Wege erfolgen, z.B. über die Lothringentrasse bis Bochum-Gerthe. In Gerthe verlassen wir den Parkway, der auf schwierig zu befahrenen Wegen durch das Naturschutzgebiet Lange-loh führt, und wählen lieber den Weg an der Landmarke Gerthe vorbei zum landschaftlich sehr schönen Radweg R10, der uns ein Stück durch den landschaftlich reizvollen Herner Süden führt.

Nach 4 km erreichen wir wieder den Parkway Emscher-Ruhr. Bevor es weiter Richtung Rhein-Herne-Kanal geht, bietet sich ein Abstecher in die wunderschöne Siedlung Teutoburgia an. Man sollte auch nicht versäumen, einen Blick auf das Wasserschloss Bladenhorst zu werfen, das man allerdings nicht innen besichtigen kann. Kurz danach erreichen wir den Rhein-Herne-Kanal.

Wir radeln diesen entlang und gelangen zu unserem Ziel, der neuen Brücke „Sprung über die Emscher“ im Natur- und Wasser-Erlebnis-Park Emscherland. Wenn man sich auf die Emscherterrassen begibt, hat man einen herrlichen Blick auf den neugeschaffenen Emscherpark mit der neuen Brücke und dem Gelände der IGA 2027. Hier oder auf den Stufen der Brücke ist Gelegenheit für ein Picknick der mitgebrachten Speisen. Eine Gastronomie findet man in diesem Bereich bisher nicht.

Die neue Brücke überquert mit einer Länge von über 400 Metern den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher im Bereich

des sogenannten Emscherdükers. Das ist die Stelle, an der die Emscher unter dem Kanal her fließt.

Die Brücke wurde Ende 2024 eingeweiht und hat annähernd eine S-Form. Es gibt praktisch kein Teilstück, das geradeaus führt. Aufgrund der besonderen Lage überquert sie die Emscher gleich zweimal. Neben einem Fußweg führt auch der Emscherradweg über die neue Brücke. Auf der Brücke sind Sitzgelegenheiten mit Aussichtsplattform eingerichtet.



Wasserschloss Bladenhorst

Wer möchte, kann am Rhein-Herne-Kanal bis zum Schleusenpark Waltrop weiterradeln. Wir bleiben auf unserer Tour jedoch auf dem Emscherradweg, den wir hinter dem Ortsteil Ickern Richtung Süden verlassen. Als kurze Abstecher bieten sich der Hammerkopfturm der Zeche Erin mit dem keltischen Baumkreis und die Fahrt auf die Halde Schwerin mit einem Rundblick über das Ruhrgebiet an.

Die Strecke führt uns weiter nach Dortmund-Frohlinde. Der am Weg liegende Biergarten „Tante Amanda“ lädt zur Einkehr ein. Gut gestärkt geht es nach Dortmund-Bövinghausen mit der Zeche Zollern, auf die man unbedingt einen Blick werfen sollte. Seit Ende 2024 muss man, um nach Bochum zu gelangen, nicht mehr über den Bövinghauser Hellweg fahren. Nach eineinhalbjähriger Bauzeit ist jetzt die Fortführung der Lothringentrasse in Gerthe bis an die Stadtgrenze Castrop-Rauxel fertig. Die Ausbaustrecke beginnt an der Straße „An der Halde“ Ecke Dieselstraße und führt etwa 900 Meter bis zur

Bövinghauser Straße. Auf diesem Teilstück der ehemaligen Anschlussbahn Zeche Lothringen führt der neue Radweg „Lothringen II“ uns zur Dieselstraße in Gerthe. Ab hier fahren wir zurück zum Ausgangspunkt der Tour.

Die Tour hat bei Start und Ziel in Querenburg eine Länge von ca. 60 km. Dabei sind etwa 350 Höhenmeter zu bewältigen. Sie führt weitgehend über ausgewiesene Radstrecken oder wenig befahrene Straßen. Im Rahmen der Donnerstagstouren bietet der ADFC Bochum am 12. Juni diese oder eine ähnliche Tour mit fachkundiger Führung über das IGA-Gelände 2027 an.

Unsere nächste Radtour startet am 20. März, 11 Uhr am Buscheyplatz. Sie führt zur Margarethenhöhe in Essen. Geplant ist eine Führung durch das Viertel.



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

Donnerstagstermin jeden zweiten

Donnerstag im Monat ab 18:00 Uhr.

Verkehrs AG

Donnerstagstermin jeden ersten

Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr.

Variable Termine (März – Sept. 2025)

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.

9. Hattinger Fahrradfrühling

Fr. 14. März 2025 19:00 Uhr,

Sa. 14. Juni 2025 15:00 Uhr

Bürgerzentrum Hattingen, Talstraße 8

Der 9. Hattinger Fahrradfrühling von

Freitag den 14. März bis Samstag den 14.

Juni 2025 ist eine Kooperation der ADFC

Ortsgruppe Hattingen mit der SGV Abtei-

lung Hattingen, der Stadt Hattingen sowie

weiteren Partnern. Weitere Infos und

Programm: [https://touren-termine.adfc.](https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/152229-9-hattinger-fahrradfruhling)

[de/radveranstaltung/152229-9-hattinger-fahrradfruhling](https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/152229-9-hattinger-fahrradfruhling)

Film: Women Don't Cycle

Samstag, 15. Mär, 12:00 Uhr

sweetSixteen Kino im Depot,

Immermannstr. 29, 44147 Dortmund

Der Eintritt ist frei!

Women Don't Cycle (47 min, OmU) – Von

Brüssel bis Tokio beweisen diese Frauen

das Gegenteil. Ein Film über die Bedeutung

des Radfahrens für Frauen in verschiedenen

Ländern der Welt. Als Manon sich auf ihre

Radreise von Brüssel nach Tokio begab,

nahm sie eine Kamera mit und traf unter-

wegs andere Radfahrerinnen. Erfahrt von

ihren Geschichten!

Donnerstagsrunde zur Margarethenhöhe**Donnerstag 20. März, 11:00 Uhr****Start: Buscheyplatz Querenburg**

Über Ruhrtal- und Grugaradweg geht es zur Margarethenhöhe, wo uns eine Führung erwartet. Zurück fahren wir durch den Essener Grüngürtel Richtung Erzbahntrasse und von dort wieder zu unserem Ausgangspunkt. Länge ca. 60 km, Leitung: Theo Albers (albers@adfc-bo.de)

19th International Cycling Film Festival**20. bis 22. März****Flottmannhallen Herne**

Hauptprogramm Samstag ab 20 Uhr, Eintritt 8,00 €, Gesamtes Programm siehe: <https://cyclingfilms.de/herne>

Mitgliederversammlung Adfc Bochum**Donnerstag, 27. März, ab 19:00 Uhr****Haus der Begegnung, Alsenstraße**

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen!
Siehe Einladung und Tagesordnung im Heft.

Cycling World Europe, Düsseldorf**Freitag 28. bis Sonntag 30. März****Areal Böhler, Hansaallee 321, 40549 Düsseldorf**

Europas Ausstellung für feinste Radkultur bietet alles rund um das Thema Fahrrad & E-Bike. <https://www.cyclingworld.de/informationen/besucher/>

Die kleine Frühlingstour**Samstag 29. März, 11:00 Uhr****Start: Rathausglocke**

Wir fahren die Erzbahntrasse, die Kray-Wanner-Trasse, Teilstück RS1. Es geht durch den Kruppwald zur Kappskolonie in den Hofsteder Grüngürtel. Ausklang im Palmencafé in Bochum-Riemke. Leitung: Gabi Funke und Hakkı, Länge 26 km, Anmeldung unter: Funke@adfc-bo.de, Tel. 01573 / 4 97 37 09

Donnerstagsrunde durchs Deilbachtal**Donnerstag, 3. April, 11:00 Uhr****Start: Buscheyplatz in Querenburg**

Die Tour geht ins Deilbachtal. Die gemütliche Tour führt über die Springorum-Trasse zur Ruhr bis zum Baldeneysee und über Nierenhof zurück zur Ruhr. Bitte eigene Verpflegung mitnehmen. Länge ca. 50 km, Leitung: Georg Puhe, E-Mail: puhe@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

E-BIKE Festival Dortmund 2025

Freitag, 11. bis Sonntag, 13. April

Reinoldikirche, Dortmund

Das größte E-Bike Event seiner Art! Viele Aussteller, Radtourenprogramm und das Cargo-Bike-Race bieten etwas für alle Fahrradfreunde. Festivalzeiten: Freitag 14:00–19:00 Uhr, Samstag, 10:00–19:00 Uhr, Sonntag, 10:00–17:00 Uhr. Information unter: <https://ebike-festival.org/festival/>

Donnerstagsrunde zur Zeche Zollverein

Donnerstag 17. April, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz Querenburg

Über den RS1 und die Kray-Wanner Bahn fahren wir zur Zeche Zollverein, wo wir eine der Ausstellungen besuchen. Zurück geht es durch den Süden des Ruhrgebiets. Länge ca. 60 km, Leitung: Theo Albers (albers@adfc-bo.de)

Familienradtour mit Osternestsuche

Samstag 19. April, 13:00 Uhr

Treffpunkt Springerplatz

Die Kinderverkehrsschule lädt alle Kinder ein, die bei uns Radfahren geübt haben. Seit herzlich willkommen zu eurer ersten Radtour. Wir freuen uns über jede Familie, die mitfährt. Wir bitten um Anmeldung bis zum 15. April 2025. Beitrag pro Kind 2,50 €. Leitung: die Osterhasen Gabi Funke und Hakki, Länge 7 km, Anmeldungunter: radfahrerschule@adfc-bo.de

ADFC Fahrrad-Sternfahrt NRW, Düsseldorf & NRW

Sonntag, 4. Mai, 08:50 – 09:00 Uhr

Bahnhof Bochum-Dahlhausen, weitere Startpunkte, s. Homepage. Alle Routen enden in der Innenstadt von Düsseldorf, wo die Kundgebung um 14.30 Uhr startet. Anschließend geht es auf die gemeinsame Demonstrations-Runde durch die City. Teilnahme kostenlos, keine Anmeldung. Weitere Infos: www.adfc-sternfahrt.org/routeninfos-und-programm-2025/

Tweed Run

Sonntag 04. Mai, 13:00 Uhr

Start: Bochum HBF

Ende und Ausklang: KAP im Bermudadreick, ca. 18:00 Uhr

Es findet eine kleine, feine Tour, ein Tweed Run* mit historischen Rädern und Kleidung durch das Herz des Reviers statt. Zur Halbzeit ein Picknick (bitte die erforderlichen Sachen mitbringen) an der Zeche Hannover. Kinder sind willkommen und die Zeche Knirps ist eine großartige Attraktion für die Pause. Erforderliche Eintritte sind von allen selber zu zahlen. Leitung: Stephanie Kotalla, Länge ca. 17 km, 60 % Trassen/Radwege, Durchschnittstempo 12–14 km/h.

Radschnitzeljagd

Sonntag, 4. Mai, 12:00 – 17:00 Uhr

Bochum Initiativ, c/o botopia, Griesenbruchstr. 9 u.a.

An dem Tag öffnen diesmal von 12–17 Uhr zahlreiche Bochumer Initiativen und Räume allen interessierten Bochumer:innen ihre Türen. Mit dem Rad (ÖPNV, zu Fuß ...) können dann diese Projekte besucht werden. Wer gleich mehrere Projekte besucht, ist eingeladen an der abendlichen Tombola teilzunehmen.

Stadtradeln Bochum

Montag, 5. Mai bis Sonntag 25. Mai

Unsere Touren und viele Veranstaltungen bieten wieder Gelegenheit, fleißig Kilometer zu sammeln. Macht mit und tragt euch bei eurem Betriebs-, Schul- oder unserem Team ein!




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



Überm Horizont geht's weiter...

Samstag, 10. Mai, 11:00 Uhr

Start: Rathausglocke

Fahrt mit uns zur Halde Hohe Ward. Wir folgen der Erzbahntrasse und überqueren den Rheine-Herne-Kanal und die Emscher. Durch die Resser Mark, vorbei am Ewaldsee machen wir Rast im Cafe auf Zeche Ewald. Nach der Stärkung fahren wir in vier Serpentinafen à 50 Meter auf die Hohe Ward und genießen 3 km lang den tollen Ausblick. Über die Drachenbrücke und dann die Umfahrung der Halde im Grünen geht es zu Holgers Erzbahn- bude. Hier lassen wir die Tour ausklingen bevor es zurück zum Ausgangspunkt geht. Leitung: Gabi Funke und Hakki, Länge 55 km, autofrei, Anmeldung unter: Funke@adfc-bo. de, Tel.: 01573/4973709

Donnerstagsrunde nach Herten

Donnerstag, 15. Mai, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Die Radtour führt über die Allee des Wandels nach Herten Westerholt. Über verschiedene Bahntrassenradwege geht's bis zur ehemaligen Zeche Schlägel & Eisen in Herten. Nach einer Pause in Herten Westerholt, hier ist

eine Besichtigung des Bergbaumuseums Westerholt geplant, geht es über Gelsen- kirchen zur Erzbahntrasse und zurück nach Bochum. Länge 65 km, Leitung, Georg Puhe, E-Mail: puhe@adfc-bo.de

4. ADFC Cargo Bike Race Hattingen

Sonntag, 18. Mai, 09:30 - 12:00 Uhr

LWL-Industriemuseum Henrichshütte Hattingen, Werksstraße 31-33

Die Henrichshütte in Hattingen wird wieder zur Rennstrecke für Lastenräder! Der kurze, knackige Rundkurs verlangt den Lastenrad- pilotinnen und Lastenradpiloten alles ab. Spannende Rennaction hautnah erleben! Das 4. ADFC Cargo Bike Race Hattingen ist eingebettet in das ADFC Frühlingfest auf dem Gelände des LWL-Museums Henrichs- hütte. Außerdem werden verschiedene Lastenräder vorgestellt oder können auspro- biert werden. <https://touren-termin.e.adfc.de/radveranstaltung/154568-4-adfc-cargo-bike-race-hattingen>

Auftakt unserer MUT-TOUR 25

Samstag, 24. Mai, Uhrzeit s. Homepage

Auftakt unserer MUT-TOUR 25 in Bochum. Gemeinsam mit dem Bündnis gegen Depression und dem Universitätsklinikum laden wir an diesem Tag Vertreter*innen aus Presse und Politik ein, um unser Anliegen in die Mitte der Gesellschaft zu tragen. Bei der Mitfahraktion können Interessierte unsere Tandemetappe für bis zu 15 Kilometer begleiten. Infos: <https://www.mut-tour.de/die-mut-tour/die-aktuelle-mut-tour/>

Gelsenkirchener Hafentour

Samstag, 7. Juni 2025, 11Uhr

Start: Rathausglocke

Heute geht es über die Erzbahn- und Kray-Wanner-Trasse Richtung Erfahrungsfeld der Zeche Zollverein. Der Nordsternweg führt uns zum Rhein-Herne-Kanal. Highlight: Gelsenkirchener Hafen, Herkules Denkmal mit Besuch der gläsernen Aussichtsplattform und der Stölting Harbour Hafen. Im Harbour-cafe pausieren wir bevor es weiter zu Holgers Erzbahnbude geht. Hier lassen wir die Tour ausklingen. Leitung: Gabi Funke und Hakki, Länge: 41 km, Anmeldung unter Funke@adfc-bo.de, Tel.: 015734973709

Donnerstagsrunde Sprung über die Emscher

Donnerstag, 12. Juni, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Richtung Herne, zum Kanal führt die Tour weiter entlang der Emscher in die neu gestaltete Landschaft „Emscherland“, wo 2027 ein Teil der Internationalen Gartenausstellung stattfinden wird. Hier gibt es eine kurze Führung mit dem Gärtnermeister des Reviers. Über die imposant geschwungene Brücke „Sprung über die Emscher“ überqueren wir Emscher und Kanal und werden über Henrichenburg, Castrop-Rauxel zurück nach Bochum fahren. Länge ca. 60 Kilometer, Leitung: Georg Puhe, puhe@adfc-bo.de. Eine Anmeldung ist erforderlich

Die kleine Tour für Einsteiger

Donnerstag 26. Juni, 11:00 Uhr

Start: Rathausglocke

Über den RS1 fahren wir den neuen Radweg Parkband West zum Schloss Weitmar. Der Springorumradweg führt uns zum Cafe Ferdinand am HBF. Dort lassen wir die Tour ausklingen. Länge: 24km, Leitung: Gabi Funke und Hakki, Anmeldung unter: E-Mail: Funke@adfc-bo.de, Tel; 01573/4973709

Donnerstagsrunde Bochum Nord-Süd

Donnerstag, 10. Juli, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Von Querenburg geht es über Harpen in den Norden nach Bövinghausen, dort biegen wir nach Westen ab zum Gysenberg. Über viele Grünstrecken erreichen wir die Lothringen-Trasse und fahren weiter die Springorum-Trasse bis Weitmar. Die Blankensteiner Straße führt uns dann zur Ruhr und zum Kemnader See und schließlich zurück nach Querenburg. Länge ca. 50 km, Leitung: Bernhard Raeder, E-Mail: raeder@adfc-bo.de

Donnerstagsrunde Bochumer Trassentour

Donnerstag, 24. Juli, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Man nennt sie Trassen, die ehemaligen Bahnstrecken, die jetzt umfunktioniert wurden und dem Radverkehr hervorragende Verbindungen durch die Stadt ermöglichen. Es sind aber keine Radwege, sondern Wege, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern zur Verfügung stehen. Verkehrsrechtlich sind es gemeinsame Geh- und Radwege. In einem Rundkurs durch Bochum erkunden wir einen Teil dieser Trassen. Länge ca 45 km, Leitung: Georg Puhe, E-Mail: puhe@adfc-bo.de

Donnerstagsrunde zur Halde Rungeberg und der Siedlung Schüngelberg

Donnerstag, 7. August, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Umgeben von Schachtenanlage, Zechenbahn und Halde ist die Siedlung Schüngelberg als Bergwerkssiedlung entstanden. Sie vereinigt verschiedene Baustile und Siedlungskonzeptionen aus der Geschichte des Wohnungsbaus für Bergleute und gilt als eines der Glanzstücke der IBA Emscher Park, das die beispielhafte Sanierung des Altbaubestandes mit einem bemerkenswerten Neubauprojekt verbindet. Länge ca. 65 km. Leitung: Georg Puhe, E-Mail: puhe@adfc-bo.de

Donnerstagsrunde von Ruhr zur Ruhr

Donnerstag, 21. August, 11:00 Uhr

Start: Buscheyplatz in Querenburg

Die Tour führt von Ruhr zur Ruhr durchs Bergische. Über die Elbschetalbahn geht es bis zum Bahnhof Schee und wieder zurück Richtung Hattingen zur Ruhr und nach Querenburg. Da in Hattingen die Strecke saniert wird, kann es zu Umleitungen kommen. Einige Steigungen sind zu bewältigen, lange Abfahrten entschädigen. Länge 60 km. Leitung Georg Puhe, E-Mail: puhe@adfc-bo.de

Fahrrad-Kodieraktion auf dem Gerther Flohmarkt

Samstag, 20. 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, Mitglieder- und Familienrabatt.

Fahrradsternfahrt.Ruhr 2025

Im Sommer 2025 in Dortmund! Der genaue Termin steht noch nicht fest.

Impressum

FreiRad 13, März 2025

Herausgeber: ADFC Bochum e.V.

Umweltzentrum

Alsenstrasse 27, 44789 Bochum

Tel.: 0234 / 33 38 54 55

E-Mail: freirad@adfc-bo.de

Bankverbindung: ADFC Bochum

IBAN: DE 10 4401 0046 0023 6754 61

BIC: PBNKDE FF (Postbank Dortmund)

Auflage: 3.000 Exemplare

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

Gestaltung: Rainer Midlaszewski

(www.rm-grafikdesign.de)

Anzeigenbetreuung: Pe Sturm

Mitarbeiter*innen dieser Ausgabe:

Birgit Agne, Theo Albers, Christian Engelking, Gabriela Funke, Gerlinde Ginzel, Martin Hakkenbrock, Steph Kotalla, Carsten Krinke, Martin Krämer, Cristóbal Márquez, Marek Nierychlo, Helmut Orzschig-Tauchert, Georg Puhe, Bernhard Raeder, Sonja Wazner

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

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

Titelbild: Radfahrschule

Foto: Cristóbal Márquez

Leserzuschriften und Beiträge

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

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Muss Bochum abgerissen werden?

Text: Georg Puhe

Das zumindest schlug der Entertainer und Satiriker Jan Böhmermann bei einem Konzert in der Kölner Lanxess Arena Mitte Januar vor. „Bochum ist die allerschlimmste Stadt. Abreißen und neu aufbauen mit Radwegen!“ ist sein Resümee, nachdem er Bochum vor zwei Jahren mit dem Fahrrad erkundet hat. Damit spricht er sicherlich vielen Fahrradfahrern aus der Seele, der Applaus ist ihm gewiss. Nun ist Gott sei Dank Jan Böhmermann weder Stadtplaner noch Radverkehrsplaner. Wir schätzen Bochum. Aber natürlich hat er in einem Punkt recht: Radwege hören schon mal unvermittelt auf, das Angebot ist in großen Teilen noch unzureichend. Dass er sie als „allerschlimmste Stadt“ bezeichnet, zeigt nur, dass auch Böhmermanns Erfahrungshorizont begrenzt ist. Im Städteranking des Fahrradklimatests 2022 nimmt Bochum von 26 Städten den 20 Rangplatz ein. Schlimmer geht immer! Und ob ein Abriss und Neuaufbau den gewünschten Erfolg haben würde, ist doch sehr anzuzweifeln. Die große Chance, nach Komplettabriss des Opelwerks 70 ha Stadt vollständig neu zu bauen und alle Erkenntnisse modernen Städte- und Verkehrswegebau in eine Neuplanung einfließen zu lassen, ist zumindest für den Fahrradverkehr auch in die Hose gegangen. Gebaut wurde das, was wir in der Stadt schon lange so machen, Radfahrstreifen an den Hauptverkehrsachsen, Mischverkehr in den Kreisen, was besonders im Bereich von DHL immer viel Adrenalin bei Fahrradfahrern freisetzt. Die neuen Grünverbindungen erhalten gemeinsame Geh- und Radwege mit drei Metern Breite, wie in Bochum üblich.



Alle Erkenntnisse über Nahmobilität und sichere Führung des Fahrradverkehrs, wie sie zur Zeit der Planung von Mark 51.7 längst bekannt waren, wurden hier

missachtet. Der Neuaufbau der Stadt war hier auch nicht die Lösung. Es gibt unendlich viele Planungshilfen, Literatur und Fortbildungsseminare, Empfehlungen für Planer und bekannte Vorbilder in anderen Städten und bei unseren Nachbarn in den Niederlanden. Wenn aber das politische Bewusstsein auf dem Stand stehengeblieben ist, dass Fahrradfahren ein hübsches Freizeitvergnügen ist, werden im Zweifelsfall andere Prioritäten gesetzt: So soll eine zentrale Route im Bochumer Radverkehrsnetz den Husemannplatz queren ohne dass dies bei der derzeitigen Neugestaltung eingeplant wurde. Zielkonflikte werden aber nicht dadurch gelöst, dass man hier Radfahrer zu Fußgängern macht. Und das ist nur ein Beispiel. Gute Planungen, wie sie zunehmend aus der Schmiede der Nahmobilitätsplaner in Bochum vorgelegt werden, fallen in der Politik durch oder werden verwässert. Im Zweifel ist der Erhalt von Parkplätzen auf der Straße wichtiger als die Ziele der Bochum Strategie – Motorisierter Individualverkehr runter, Nahmobilität und damit Fahrradverkehr rauf – umzusetzen. Wir sollten keineswegs abreißen, aber die Chance bei Neubauten das fahrradfreundliche Bochum konsequenter verfolgen. Auch unser persönliches Verhalten kann hier sehr förderlich sein. Akzeptieren wir uns in der Wahl unserer Nahmobilität: als Fußgänger, Nutzer des ÖPNV und als Radfahrer!

ALTES



NEUEN

Trennung war nie einfacher altes e-Bike abgeben, sparen und umsatteln.

Altes e-Bike abgeben und beim Kauf eines
neuen e-Bikes kräftig sparen! Lass' dich jetzt
von uns beraten – es lohnt sich!

Die Aktion gilt nur in der e-motion e-Bike Welt Bochum. Nur bei Vorlage der Originalrechnung und eines kompletten, fahrtüchtigen Fahrzeugs, das maximal sechs Jahre alt ist. Keine Abnahmegarantie. Nur zur Verrechnung beim Erwerb eines Neufahrzeugs.

≡ *e-motion* ≡
DIE E-BIKE EXPERTEN

e-motion e-bike Welt Bochum | Hattinger Straße 66 – 68 | 44789 Bochum
0234 282 530 70 | bochum@emotion-technologies.de

WIR HABEN **BOCK** AUF **GRUBEN WÄRME.**



**BOCK
AUF
BOCHUM!**

Wir haben Bock auf Bochum.
Deshalb nutzen wir die natürliche
Wärme aus Grubenwasser für
innovative Wärmeversorgungslösungen.

stadtwerke-bochum.de

**STADTWERKE
BOCHUM**

