

„Wie wollen Sie die Fahrradziele für Bochum umsetzen?“

Interviews mit Oberbürgermeister-Kandidat:innen

Interviews, Texte und Fotos: Georg Puhe, Theo Albers, Marek Nierychlo

Am 14. September ist Kommunalwahl. Gewählt wird ein neuer Stadtrat, Bezirksvertretungen und ein:e neue:r Oberbürgermeister:in. FreiRad hat bei Kandidat:innen nachgefragt, wie sie über Nahmobilität und Fahrradverkehr denken.

Wir wissen, wie auch Oberbürgermeister:innen die Transformation des Verkehrs als eines ihrer wichtigen Themen voranbringen können. Boris Palmer hat das in Tübingen gezeigt, Anne Hidalgo macht es in Paris vor. Auch für Thomas Eiskirch war Fahrradverkehr ein wichtiges Thema: *„Ich glaube der Grundsatz, alle Cityradialen fahrradfreundlicher zu gestalten ist gesetzt, da haben wir einiges geschafft aber auch noch eine ganze Menge vor der Brust, dazu gehört auch die*

Königsallee“, sagte Thomas Eiskirch in einem Interview mit FreiRad am 02.04.2019. Ein Teil, bis zur Arnikastraße ist inzwischen geschafft. Der weitere Verlauf in Richtung Innenstadt muss Bestandteil der neuen Legislaturperiode werden. Das 2019 hochgesteckte Ziel wurde leider nicht erreicht. Aber wichtige Voraussetzungen für Planung und Umsetzung durch Einrichtung eines Sachgebietes für Nahmobilität und Radverkehr ermöglicht nun schnellere und zielgerichtete Planungen für den Fahrradverkehr. Wie die Kandidat:innen das Thema sehen, zeigen die fünf Interviews.

Es ist uns nicht gelungen, alle Kandidat:innen zu befragen. Wir konnten nur die Kandidat:innen interviewen, die vor Redaktionsschluss zeitlich verfügbar waren.



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

„Ich würde es nicht mit Zwang versuchen, sondern mit Motivation“

Interview mit dem OB Kandidaten der UWG/Freie Wähler **Jens Lücking**



FreiRad: Herr Lücking, wie kriegen wir mehr Radverkehr in die Stadt? Weg von vielen Autos, die durch die Stadt fahren, hin zu mehr ökologischem Verkehr.

Lücking: Ja, das ist schon die Frage, ob man das denn überhaupt, als Dogma so haben möchte. Oder ob man nicht sagt, wir brauchen vernünftige Verkehre ich sehe da nicht nur Auto und Fahrrad, Sie sehen das relativ eindimensional. Bei uns gibt es sogar noch Fußgänger, bei uns gibt es noch den ÖPNV, also wir sehen das alles noch etwas vielschichtiger. Die Fahrradfahrer haben in Bochum momentan ein gutes Standing. Im Koalitionsvertrag vor viereinhalb Jahren ist vereinbart worden, dass eine gewisse Anzahl an Radwegen gebaut wird. Ob diese Planwirtschaft gut ist und ob jedes Jahr 250 Parkplätze wegfallen müssen, egal wo, halte

ich für absolut unsinnig. Das muss bedarfsgerecht sein und immer da, wo tatsächlich Schwierigkeiten für Radfahrer bestehen. Entweder ist es zu gefährlich oder es gibt kein Weiterkommen, da muss natürlich was getan werden. Wenn Straßen neu gebaut werden, muss man alle Verkehre mit einbeziehen. Das war früher nicht immer so. Zu meiner Jugendzeit, gab es noch Radwege, und zwar zum Beispiel entlang der Stensstraße, da bin ich als kleiner Junge noch drauf gefahren und danach wurde das alles zu Parkflächen umgebaggert. Das war eine Entwicklung, die war nicht gut. Also wir hatten früher schon mal deutlich mehr Möglichkeiten für den Radverkehr.

Bei Neubauten muss man gucken, dass jeder seinen Teil zugewiesen bekommt. Unglücklicherweise plant man so, dass Parkflächen wegfallen müssen. Da wird zum Teil Unsinn hingebaut, nur damit die Parkflächen wegfallen. Das halte ich nicht für sinnvoll. Aber wir haben genügend Stellen, wo Radfahrer tatsächlich gefährdet sind. Eine Kreuzung beispielsweise, wurde vor ganz langer Zeit umgebaut, die Oskar-Hoffmann-Straße, Wittener Straße. Das führt zu unheimlich viel Verwirrung, da sind in alle Richtungen Fahrradwege. Autofahrer fahren zum Teil über Sperrflächen, weil sie gar nicht wissen

wie sie fahren müssen. Das ist von der Orientierung her sehr, sehr unglücklich. Ganz interessant ist auch die Kreuzung Königsallee, Hattinger Straße. Ganz zu Anfang sind viele Autofahrer, wenn die Ampel für geradeaus grün hatte, auch rechts mit abgebogen, obwohl das nicht so vorgesehen ist. Die haben klar eine rote Ampel, aber dann gibt es auch noch zwei Fahrradampeln. Also wenn man vier Ampeln da im Blick haben muss, ist der ein oder andere schon überfordert. Und bei Radfahrern sieht man sehr häufig, dass denen die Ampeln relativ egal sind.

FreiRad: Welche Ziele streben sie denn für den Radverkehr an, wenn sie Oberbürgermeister wären?

Lücking: Was ich gar nicht leiden kann, sind Lücken im Netz, wenn Fahrradfahrer einen schönen Fahrradweg haben und dann kommt ein Bereich, da muss man dann fliegen, weil plötzlich nichts mehr da ist. Das ist gefährlich für sämtliche Verkehrsteilnehmer, nicht nur für den Fahrradfahrer, der jetzt gucken muss, wo kann ich hier ausweichen, sondern auch für die Autofahrer, weil plötzlich irgendjemand dort ankommt. Das hat die Stadt an einigen Stellen schon anders gemacht zum Beispiel mit dicken Markierungen gekennzeichnet, so dass man auch als Autofahrer weiß, hier kommt jetzt Radverkehr und man muss aufmerksam sein. Das halte ich für sinnvoll. Ich habe mich immer sehr für den Radschnellweg eingesetzt, weil ich es gut finde, dass man auf der einen Seite mit dem PKW die A 40 fahren kann, dass man auf der anderen Seite mit dem Regionalexpress auch gut die Städte miteinander erreichen kann. Aber wenn ich mich mal außerhalb des Bahnhofs irgendwo aufhalte, wird es schon schwieriger und da ist so ein Radschnellweg wirklich gut. Man kommt schnell von A nach B und das kann auch Menschen dazu bringen, aufs Fahrrad umzusteigen und eben nicht mit dem PKW oder mit dem ÖPNV zu fahren.

FreiRad: Wie wollen Sie die Ziele, die Sie für den Radverkehr haben, zum Beispiel Lücken schließen, den Radschnellweg weiter forcieren, umsetzen? Welche Maßnahmen halten Sie für erforderlich?

Lücking: Es passiert ja schon einiges. Es gibt nicht nur Pläne, sondern es gibt ja auch schon weitergehende Überlegungen, wie man dann, nachdem Dinge realisiert sind, die ganze Planung weiter betreibt, wir haben ja schon Teile des Radschnellwegs, allerdings sind das alles Fragmente. Da ist es äußerst wichtig, auch mit den anderen Kommunen in Kontakt zu treten, um die Pläne mal übereinander zu legen und zu schauen was ist möglich ist. Die Priorität gibt es ja in der Verwaltung bereits, gerade für den Radschnellweg. Wir haben nur immer große Diskussionen darüber, wo die Trasse herführen soll. Was jetzt angedacht ist, ist eine vernünftige Sache. Am Hauptbahnhof aufgeständert, kreuzungsfrei über die Universitätsstraße, Ferdinandstraße und über die Wittener Straße. Ich habe mich im Rat dafür eingesetzt. In Eindhoven habe den schwebenden Kreisverkehr für Radfahrer über einer riesigen Kreuzung gesehen, das habe ich mir angeschaut und bin ich auch mal de hergefahren. Das ist doch mal was für uns, Radverkehr unabhängig vom übrigen Verkehr, da gibt es keine Möglichkeiten der Kollision, außer unter Radfahrern selbst. Aber dafür hat man hier keine Freunde.

Es gibt hier auch schon Beispiele, an der Alleestraße gibt es einen Tunnel um unter der großen Straße herzufahren. Das ist auch eine gute Sache. Oder beispielsweise die Brücke im Westpark für die Erzbahntrasse. Wir haben zum Teil sogar Unterführungen, die muss man dann nur mal nutzen und sowas ist auch einfacher zu bauen als sich irgendwelche verrückten Ampelanlagen anzugucken, wo alle nämlich warten müssen und alle unzufrieden sind.

FreiRad: Sie sprachen eben über die Lückenschlüsse. Über einen fehlenden Lückenschluss ärgern wir uns gerade alle kräftig. An der Königsallee, die bis zur Arnikastraße auf beiden Seiten mit Radverkehrsstreifen ausgebaut wurde, enden an der Arnikastraße die Radspuren. Ähnliches haben wir am Wattenscheider Hellweg. Die Radfahrstreifen gehen bis zur Gotenstraße, dann endet der Radweg.

Lücking: Gut, ja, das ist der Bereich, der auch noch gar nicht fertig ausgebaut ist. Nur da haben wir die Schwierigkeit, dass wir da auch durch die Häuser eine Begrenzung von der Breite der Straße haben. Man muss dann schauen, wie man das vernünftig aufteilt. Ich war auch ein Freund von Radfahrwegen nicht auf jeder Seite 2,50 Meter, sondern wenn man den Platz nicht hat, dass man auch einen Radweg macht mit Begegnungsverkehr.

FreiRad: Wenn das den Regeln entspricht und breit genug ist, o.k.. Aber da haben wir das alles nicht. Das heißt, man kommt vielleicht von den Gymnasien, kann aber nicht ordentlich in die Innenstadt fahren oder will zum Schauspielhaus und kommt da nicht mit dem Fahrrad hin.

Lücking: Ja, aber es gibt auch die Möglichkeit, auf der Straße zu fahren, das habe ich früher auch gemacht. Ich habe festgestellt, dass das heute für viele ein echtes Problem ist. Natürlich gibt es heute auch mehr Straßenverkehr, aber ich fahre mit dem Fahrrad auch über die Straße. Das ist nicht so bequem, als wenn ich irgendwo einen breiten Weg habe. Das ist klar und es ist auch sicherlich gefährlich. Aber im Gegensatz zu Autofahrern hat der Radfahrer auch noch die Möglichkeit, sein Fahrrad über eine gewisse Strecke zu schieben, auch das ist möglich.

FreiRad: Wie sähe Bochum 2030 aus und die Situation für den Verkehr und Radverkehr, wenn sie Oberbürgermeister wären?

Lücking: Erstmal sieht die finanzielle Situation für Bochum sehr schlecht aus, weil wir in den nächsten beiden Jahren erhebliche Defizite von 150 Millionen haben werden. Und die Situation wird sich sicherlich nicht großartig verbessern, sodass da auch ein Ausbau der Radwege in der Zukunft sicherlich hinter anderen sozialen Dingen eher zurückstehen wird. Deswegen muss man jetzt schauen, dass man für die Zukunft schon vernünftig plant, damit die Dinge, die angestoßen sind, dann auch umgesetzt werden. In dem Umfang wie heute wird das aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich sein, an vielen Stellen muss dann gespart werden. Der Doppelhaushalt 2025/2026 ist ja beschlossen, der Haushalt 2027 wird ein großes Problem. Das heißt unabhängig davon, wer dann Oberbürgermeister ist. Massive Schulden führen aber dann irgendwann in die Haushaltssicherung und dann entscheiden andere darüber.

FreiRad: Na ja, am Ende ist es auch noch eine Frage der Prioritäten und der Förderkulissen? Wo gibt es Geld? Ziel ist es, das hat der Rat der Stadt ja auch schon beschlossen, den Modal Split zu verändern. Jetzt beim letzten Radverkehrskonzept ist das Ziel formuliert ihn schon mal auf 15 % anzuheben. Wir sind jetzt nach der letzten Befragung von 2023 bei 7,7 %. Welche Möglichkeiten sehen Sie, um an diesem Modal Split zu arbeiten, um das Ziel zu erreichen? Oder würden Sie das Ziel verändern?

Lücking: Radfahren ist immer populärer geworden. Das muss man ganz klar sagen. Ich fahre immer weniger Rad, weil ich sehr viel zu Fuß gehe. Also Strecken bis zwei Kilometer, da nehme ich ja kein Rad.

Nein, das Ziel würde ich nicht verändern, aber ich würde es nicht mit Zwang

versuchen zu erreichen, sondern mit Motivation. So was gibt es ja schon, das sogenannte Stadtradeln als Beispiel. Das gibt es natürlich in meiner Dienststelle auch, wo man dann aufgefordert wird, mal mit dem Rad zu fahren. Es geht nicht darum, für einen bestimmten Zeitraum möglichst viele Kilometer zu machen, sondern es geht eben auch darum, den Menschen zu zeigen, mit dem Rad komme ich auch ganz gut und flott vorwärts und muss keinen Parkplatz suchen.

Das Bewerben halte ich für deutlich wichtiger, aber natürlich muss die Infrastruktur auch da sein, ansonsten sagen die Leute: Ich hab mir jetzt ein schönes Rad gekauft, aber was soll ich damit?

Für den Freizeitverkehr ist in der Vergangenheit eine ganze Menge gemacht worden. Das ist auch schön. Wenn man am Wochenende mal Zeit hat, da fährt man auf die Erzbahntrasse und am Kanal lang, das ist alles wunderschön.

FreiRad: Also Sie sehen es auf alle Fälle auch für notwendig an, dass auch der Alltagsverkehr deutlich gefördert wird, dass also die die Zahl der Radfahrer deutlich zunimmt und die Benutzung des Rades in der Stadt wichtiger wird?

Lücking: Ja. Natürlich.

FreiRad: In der Stadt fehlt eine einheitliche Architektur oder ein einheitliches Design, wo man sich als Radfahrer drauf einstellen kann, dass man überall gleiche Bedingungen vorfindet. Zum Beispiel ist Linksabbiegen an Kreuzungen immer wieder ein Thema.

Lücking: Wenn ich mit dem Fahrrad komme und sehe, dass da so ein Unsinn von mir verlangt wird, dann geht der linke Arm raus und dann stelle ich mich auf den Linksabbiegerstreifen und biege da ganz normal mit den Autos ab.

FreiRad: In Ihren zwölf Grundsätzen zur Kommunalwahl 2025 sagen Sie, die Sicherheit von Kindern, Senioren, Radfahrern und Fußgängern muss Priorität haben. Für Kinder und Senioren auf dem Fahrrad ist das sicherlich keine sichere Lösung?

Lücking: Ich bin früher auch mit dem Fahrrad zur Schule gefahren im Sommer und im Winter habe ich den Bus genommen. Und ich glaube, dass das heute auch noch häufig der Fall ist. Es fahren immer noch Viele mit dem Fahrrad zur Schule. Sicherheit ist natürlich eine ganz wichtige Angelegenheit. Und zwar nicht nur die 100 Meter vor der Schule und die 100 Meter hinter der Schule. Da muss man aber mal rausbekommen, wo die meisten fahren und diese Strecken dann entsprechend sichern und ausbauen. Ich kann nicht für jedes Kind und jede Strecke alles in den kleinen Nebenstraßen regeln, aber es muss zumindest die Möglichkeit geben, sicher zur Schule fahren zu können.

FreiRad: Zwei Themen habe ich noch. Wie sehen Sie das Radfahren auf dem Ring?

Lücking: Bin ich der absolute Gegner und ich kann Ihnen auch sagen, warum? Wozu dient der Ring? Der Ring dient dazu, die Autos von der Innenstadt fernzuhalten, die nämlich eigentlich nur auf die andere Seite wollen. Die sollen außen herumgeführt werden. Wenn ich vom Norden komme und möchte in den Süden, dann soll ich nicht mitten durch die Stadt fahren, das war im Übrigen ganz früher mal so.

Und deswegen habe ich mich auch immer für das Radkreuz ausgesprochen. Das heißt, der Ring dient dazu, die Stadt vom Autoverkehr zu entlasten. Und wenn ich da einen Streifen wegnehmen würde, das sieht man ja jetzt auch, wenn da zum Teil Baustellen sind, dann bricht das Chaos aus, denn dann kann dieser Ring die Funktion, die er eigentlich hat, nicht mehr erfüllen.

FreiRad: Das zweite Thema, was uns gerade auf den Nägeln brennt, ist der Husemannplatz. Wir halten es für eine schwierige Lösung, wenn man diesen Platz, der Bestandteil des Radkreuzes ist, nicht radtauglich macht. Er soll Fußgängerzone werden und nur für den Radverkehr freigegeben werden. Der Radfahrer, der übers Radkreuz gefahren ist, wird hier erst mal wieder ausgebremst.

Lücking: Sehe ich ganz genauso. Vor allem gibt das die Straßenbreite allemal her. Also da kann ich auch eine Spur abmarkieren für Radfahrer, daher sehe ich überhaupt kein Problem. Und wenn ich die entsprechend auch noch kennzeichne, weiß auch jeder Fußgänger hier geht der Radweg her, hier muss ich besonders aufpassen. Ich bin manchmal auch in anderen Städten, wo das nicht so klar gekennzeichnet ist. Und wenn

ich da als Fußgänger unterwegs bin, dann wundere ich mich auch immer, wo Radfahrer überall fahren. Das muss man wirklich klar voneinander trennen und muss auch sagen, das ist den Radfahrern vorbehalten und wer über diesen Radweg als Fußgänger möchte, der schleicht da nicht einfach drüber, sondern er guckt mal nach rechts und links ob da jemand kommt.

FreiRad: Herr Lücking, wir danken Ihnen für das Gespräch.



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

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

„Ich würde da auf Überzeugung setzen“

Interview mit **Jörg Lukat**,

dem OB Kandidaten der SPD, Die Grünen



FreiRad: Welche Bedeutung messen Sie dem Radverkehr in Bochum zu?

Lukat: Ich rechne dem Radverkehr eine große Bedeutung zu. Wir müssen in die Köpfe der Menschen reinbringen, dass wir unser Mobilitätsverhalten ändern müssen. Zunehmend weg, vom Individualverkehr und hin zum sogenannten Umweltverbund. Dazu gehört ein guter, verlässlicher ÖPNV und natürlich auch, wie kriegen wir die zu Fuß Gehenden gut und sicher von A nach B, aber insbesondere, wie schaffen wir es, auch den Radverkehr attraktiver zu machen. Das heißt ein gutes Angebot zu machen für diejenigen, die ansonsten im motorisierten Individualverkehr unterwegs wären.

FreiRad: Wie schätzen Sie den Radverkehr zurzeit in Bochum ein?

Lukat: Momentan kann man ja gefühlt erstmal mit einem Lächeln antworten. Denn wenn ich jetzt gerade die veröffentlichte Umweltstudie vom ADFC sehe, den Fahrradklimatest, ist zumindest auch für Bochum eines deutlich geworden: Eine Stadt, die dem Großstadtsektor zugeschrieben wird, hat den Platz 1 als Aufholer in diesem Bereich erreicht. Das heißt nicht, dass man hier münden soll, aber es zeigt, man ist auf dem richtigen Weg. Wenn ich mir das als ehemaliger Polizeipräsident anschau, wie sind die Verunglücktenzahlen gerade im Bereich von Radfahrenden und da zähl ich auch Pedelecs dazu, dann sind in 2024 60 Verletzte oder Verunglückte weniger zu verzeichnen gewesen. Verglichen mit den Zahlen 2020, da waren es knapp über 300, sind wir jetzt bei ungefähr 230. Das zeigt schon einen bestimmten Trend in die aus meiner Sicht richtige Richtung.

FreiRad: Dieser Platz 1 bezieht sich auf das Aufholen, wir waren vor 2 Jahren auf Platz 22 und jetzt auf Platz 15. Damit ist Bochum immer noch unterdurchschnittlich im Vergleich zu anderen Städten gleicher Größe. Welche Ziele streben Sie denn für den Radverkehr in Bochum an, was muss passieren?

Lukat: Radverkehr muss auf jeden Fall attraktiver werden. Denn wenn ich nicht Spaß habe oder auch nicht überzeugt bin, dass ich sicher von A nach B komme, dann werde ich das Fahrrad nicht nutzen, sondern

werde weiterhin andere Mobilitätsformen suchen, schwerpunktmäßig wahrscheinlich den Individualverkehr. Deshalb stellt sich u. a. die Frage, wo kann man sein Fahrrad gesichert, auch witterungsgesichert, abstellen. Und eine der wesentlichen Fragen ist, wie schaffen wir es tatsächlich, Radwege zu generieren, wo man nicht nur für sich alleine, sondern vielleicht auch mit Kindern unterwegs sein kann und keine Sorge haben muss. Ich glaube es ist vieles in jedem Falle baulich zu unternehmen, an Infrastruktur zu verbessern, da ist noch deutlich Luft nach oben.

FreiRad: Wie wollen Sie das umsetzen? Welche Maßnahmen halten Sie für erfolgreich? Was muss in den fünf Jahren der nächsten Legislaturperiode dringend passieren?

Lukat: Ich glaube, Verhaltensänderung passiert auch, indem man mit Vorbildern agiert. Wenn man Menschen, die einen bestimmten Ruf, eine bestimmte Wirkung in der Stadt haben, auf die Räder setzt und das auch öffentlichkeitswirksam mit begleitet. Ich glaube, da kann man Menschen auch begeistern, zur Nachahmung anregen. Ich werde mir auf jeden Fall für mich persönlich auf die Fahnen schreiben, dass ich an dem einen oder anderen Termin gerne dann auch mit dem Fahrrad vorfahren werde, um einfach so ein Zeichen zu setzen. Man muss nicht immer nur mit PKW anreisen. Man kann vielleicht auch andere Zeichen setzen. Das andere hatte ich gerade schon gesagt die Frage der baulichen Ertüchtigung beziehungsweise der Generierung von

Radwegen. Aber auch die Frage, wie schaffe den Übergang vom ÖPNV in eine Fahrradinfrastruktur, die man sich anmieten kann. Das ist ja etwas, wo man einfach Menschen dann ein Stück weit überzeugt. Egal von welchem Punkt du kommst, du hast immer die Möglichkeit, auch gut und schnell eine andere Verkehrsart zu wählen, zum Beispiel das Fahrrad.

FreiRad: Es gibt ja Hindernisse in Bochum, Fahrrad zu fahren. In den letzten 10 Jahren hat die Zahl der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt wurden, gerade mal um ein Prozent zugelegt, von 6,6 auf 7,7 %. Also wir sind noch weit von den gesteckten Zielen entfernt. Wie sieht die Situation in Bochum im Jahr 2030 für den Radverkehr aus?

Lukat: Ich glaube, dass die Politik da schon Signale gesetzt hat. Auch durch Beschlüsse, z. B. das Leitbild für Mobilität von 2019. Wie wollen wir mit dem Modal Split umgehen, welche Ziele wollen wir erreichen und letztendlich auch mit dem Radverkehrskonzept, was ja jetzt gerade erst vor zwei Jahren durch den Rat verabschiedet wurde. Das ist, glaube ich, auch die richtige Lesart. Man hat eine politische Idee, wie man damit umgeht. Keiner wird erwarten können, dass man das von jetzt auf gleich umsetzt, sondern das ist manchmal ein etwas längerer Prozess, wo man natürlich auch viele mitnehmen muss, damit dann eine Nachhaltigkeit auch im Kopf gesetzt wird. Denn Zwang führt oftmals dazu, dass man sich gegängelt fühlt. Deshalb muss man hier mit guten Angeboten, mit einer klaren Zielvorstellung rangehen. Man muss immer mehr in Richtung des Umweltverbundes denken und ich glaube, das ist eine gute Lösung, die auch politisch schon gesetzt wurde und dem schließe ich mich gerne an.

FreiRad: Warum hat es bisher noch nicht geklappt? Warum sind wir immer noch bei 7,7 %? Radverkehr? Wir streben ja 25 % an.

Lukat: Das ist das große Ziel, das man für 2030 hat. Die alte Infrastruktur Bochums ist sehr stark auf den Individualverkehr ausgerichtet gewesen und von daher gibt es auch eine bestimmte Gewohnheit bei den Menschen, auch für kurze Strecken gerne den PKW zu nutzen. Ich glaube, dass man viel präsenter in die Köpfe bringen muss, welche Vorteile es hat, wie schnell man unterwegs ist, wenn man tatsächlich mal das Fahrrad nutzt. Und ich glaube, dass auch die Idee, mit dem Lastenbike auch mal eine Kiste Mineralwasser zu fahren, heutzutage kein Problem ist. Viele junge Leute machen das schon und haben auch ihre Kinder hinten drauf oder vorne drin.

FreiRad: Würden sie sich auch als Vorbild zur Verfügung stellen und mit dem Rad zur Arbeit fahren oder mit dem Rad die Stadt erkunden?

Lukat: Hatte ich ja eingangs schon gesagt, ich habe das schon mehrfach gemacht und ich würde schauen, wie man Termine setzen kann, um gerade diesen Vorbildcharakter reinzubringen, einfach nur die Menschen davon zu überzeugen. Ich glaube, dass man gerade auch bei den vielen Stakeholdern, mit denen man unterwegs ist, Zeichen setzen kann. Es gibt so viele Möglichkeiten, die man einbringen kann, um Menschen zu überzeugen, ihre Form der Mobilität zu überdenken.

FreiRad: Die Velorouten sind jetzt ein neues Ziel in der Fahrradverkehrsplanung. Die Veloroute 1 ist in Teilen im Bau. Die erforderliche Fahrbahnbreite wie im Radverkehrskonzept beschrieben, erreicht man nicht, wenn die parkenden Autos dastehen. Einige Bezirksvertretungen haben Beschlüsse gefasst, wo die Parkplätze bleiben müssen. Was dann? Wie kommen wir weiter?

Lukat: Dass man die Idee ganz klar formuliert, wie wollen wir das Radverkehrsnetz weiter ausbauen und das so gut wie möglich zu machen, das ist absolut richtig. Wie komme ich schnell und sicher in Richtung des Stadtkerns oder auch in die Stadtteilen. Das ist der absolut richtige Weg. Aber man muss Menschen auch mitnehmen und von daher ist das ein Prozess, der vielleicht manchmal auch einen kleinen Sidestep benötigt, um zum Ziel zu kommen. Ich glaube, dass die Verkehrssituation, die Parksituation, die wir insbesondere auch hier im Innenstadtbereich haben, wirklich recht angespannt ist. Deshalb ist die Aufgabe, Menschen überzeugen, vielleicht nicht das zweite Fahrzeug in der Familie anzuschaffen, sondern auf andere Verkehrsmittel zu setzen. Aber wir werden es nie verhindern können, dass es auch Menschen gibt, die weiterhin auf den Individualverkehr mit ihrem PKW angewiesen sind. Auch da muss es Möglichkeiten geben und ich glaube, das ist ein Ringen um die besten Ideen und ich würde da ein Stück weit auch auf Überzeugung setzen. Überzeugung kriegt man nicht innerhalb von einem Tag, von einer Woche, vielleicht auch nicht von 23 Monaten hin. Das ist ein etwas längerer Prozess.

FreiRad: Wie sehen Sie das Radfahren auf dem innerstädtischen Ring?

Lukat: Das, was ich für mich zunächst erstmal klar habe, ist, dass man ja insbesondere das Radkreuz in der Innenstadt eingerichtet hat, um die Radialstraßen in einem Verteiler am Rathaus zu verbinden und damit eine schnellstmögliche Verteilung vorzunehmen. Ich sehe, dass das zunächst erstmal für die aktuelle Situation, die man mit dem Ring hat, eine gute und schnelle Lösung ist. Wie es weitergeht, da muss ich ganz ehrlich sagen, da muss ich mich erst noch tiefer in die Thematik einarbeiten. Am Ende ist das ein Entschluss des Rates.

Wenn wir es schaffen, die Menschen davon zu überzeugen, aus dem Individualverkehr auszusteigen und immer mehr auf den Umweltverbund orientieren, dann kann man noch ganz andere Planungen vornehmen.

FreiRad: Eine letzte Frage, uns brennt der Husemannplatz auf den Nägeln. Nach jetziger Planung wird das ein Fußgängerbereich. Radfahrer müssen Schritttempo fahren, Fußgänger haben Vorrang.

Lukat: Also die grundsätzliche Zielrichtung ist ja, dass man schaut, wie kriegen wir die Innenstadt fahrzeuffrei, also PKW

frei. Dann schaffen wir es auch, die verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere die Schwächsten, nämlich zu Fuß Gehende, mit dem Radverkehr zusammenzubringen. Aus meiner persönlichen Erfahrung und auch aus meinem regelmäßigen Erleben ist es ja so, dass es nicht nur die besonders rücksichtsvollen Radfahrenden gibt, sondern es gibt ja auch Menschen, die mit ausgesprochen hohen Geschwindigkeiten fahren und den anderen dann Angst machen. Von daher muss ich schauen, wie kriege ich tatsächlich auch diese zwei Welten, wenn ich es mal so bezeichnen darf, zusammen. Der Platz ist angelegt als innerstädtischer Platz. Es ist das Ziel, den als Platz wirken zu lassen. Und der Radverkehr darf ihn dann benutzen, darf also da im Schrittempo unter Berücksichtigung der Fußgänger darüber fahren.

FreiRad: Herr Lukat, herzlichen Dank für das Gespräch.



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

HAFTPFLICHT-VERSICHERUNGEN FÜR BERUF & VEREIN

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

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

„Wir sind keine Freunde von Zwangsgeschichten“

Interview mit **Dr. Andreas Bracke**,
OB Kandidat der CDU



und die Fahrradfahrer, da muss man eine Menge machen. Wir müssen auch ein Gehweg- und Bürgersteig- Programm auflegen, um Gefahrenpunkte zu entschärfen. Radwege sind da sinnvoll, wo Hauptverkehrsachsen sind. Man muss versuchen, damit den Verkehr möglichst wenig einzuschränken. Wenn man umbaut, Straßen ertüchtigt für den Radverkehr, muss man sie dann auch gleich mit Instand setzen. Wir sind keine Freunde von Radwegen auf defekten Straßen, nur damit am Ende ein Pensum erreicht wird, das man versprochen hat, z. B. diese magischen 100 Kilometer, die am Ende keiner nutzt.

FreiRad: Welche Bedeutung hat für sie der Radverkehr in Bochum?

Dr. Bracke: Der Radverkehr hat eine enorme Bedeutung im Hinblick auf die Mobilitätswende, das sehen wir so wie viele andere Parteien auch. Wir wünschen uns eine bedarfsgerechtere Planung, dass man mal schaut, wo sind Hauptverkehrsachsen, die dann auch für den Radverkehr ertüchtigt werden müssen.

FreiRad: Welche Ziele streben Sie für den Radverkehr an?

Dr. Bracke: Als Ziele für den Radverkehr würde ich mir wünschen, dass alle Verkehrsteilnehmer miteinander vernünftig umgehen und respektvoll im Verkehr miteinander harmonieren. Das setzt voraus, dass die Schwächsten auch geschützt werden. Die Schwächsten für mich sind die Fußgänger

FreiRad: Wie wollen sie das umsetzen, welche Maßnahmen halten Sie für erforderlich, sie sprachen ja ganz am Anfang auch von der Mobilitätswende.

Dr. Bracke: Ja, klar. Für mich heißt Mobilitätswende, dass man dieses miteinander verzahnt, Verkehrsträger optimiert und so den Umstieg erleichtert. Ich will ein Beispiel bringen: Letzten Samstag in Höntrop, wo die Bürgerinnen und Bürger sagen, Mensch, ich habe da gar keine Möglichkeit auf den ÖPNV umzusteigen, weil ausreichend Parkraum für Fahrräder, für Autos gar nicht gegeben ist. Will man beispielsweise nach Dortmund fahren und hat jetzt keine Motivation, den ganzen Weg mit dem Fahrrad zu fahren, sollte die Möglichkeit geschaffen werden,

Verkehrsträger zu kombinieren, also von Auto auf den Zug, von Fahrrad auf den Zug, von Fahrrad aufs Auto, wie auch immer. Es ist auch denkbar, man fährt mit dem Auto an Bochum ran und kann dann mit dem Fahrrad in die Stadt fahren. Also dazu braucht man entsprechenden Parkraum, der dann auch kostenlos und in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht.

Ich bin schon überzeugt, dass man Möglichkeiten finden könnte. Andere Städte bieten das auch an, dass man Verkehrsträger wechseln kann. Wir sind keine Freunde von Zwangsgeschichten, also was wir in heftigster Weise diskutiert haben im Südwesten war damals die Bebauung im Schlosspark, wo man sagt, ist es wirklich richtig, wenn ich einen Parkplatzschlüssel von 0,5 pro Wohnung zulasse. Damit zwingt man die Leute im Prinzip umzusteigen. Man sagt, na ja, ihr habt die Springorientrasse hinterm Haus und ich mach eine Carsharing Station und Straßenbahn fährt auch vor der Tür. Wir wären schon die, die erstmal das Angebot schaffen wollen und dann halt die Leute damit motivieren wollen, Verkehrsträger zu wechseln. Aber wie gesagt, jeder von uns ist auch Fahrradfahrer. Ich habe auch das ein oder andere Mal mein Fahrrad genutzt, um im Co Working Space, den ich privat angemietet habe in der Innenstadt, zu arbeiten. Dort habe ich mir einen entsprechenden Fahrradstellplatz organisiert. Ich sehe auch die Probleme, wenn man in die Stadt fährt. Ich hoffe, dass das jetzt mit der Königsallee, das ist eine Geschichte, die wir sehr unterstützen positiv funktioniert. Hauptachsen, die zurückgebaut werden, sehen wir natürlich eher kritisch.

FreiRad: Wir haben ja noch das Problem mit der Königsallee, dass der Radfahrstreifen jetzt an der Arnikastraße endet. Für den Radverkehr gibt es keine vernünftige Möglichkeit, in die Stadt weiterzufahren.

Dr. Bracke: Ja, weil sie gerade den Bereich ansprechen, das letzte Stück der Königsallee, dann von der Arnikastraße. Ich bin selbst zur Graf Engelbert Schule gegangen, kenne das auch, bin da auch früher mit dem Fahrrad hingefahren, wenn ich nicht den Bus genommen habe, den 353 er. In die Innenstadt wird es natürlich schwierig. Aber ich sehe auch, wie Fahrradfahrer sich dort teilweise verhalten, rechts an den Autos vorbeifahren und dann zum Fußgänger mutiert die Seitenstraßen Farnstraße etc. als Fußgänger queren, um dann wieder vorne weiterzufahren. Damit bringen sich auch Fahrradfahrer in Gefahr, weil sie dann natürlich wieder mit ausreichend Abstand von einem Meter fünfzig überholt werden müssen. Wenn man das im Daily Business so sieht, dann glaube ich, ist Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmern gefordert und das gilt natürlich auch für die Fahrradfahrer.

FreiRad: Das ist richtig. Andererseits würde ich jetzt als Vertreter des ADFC sagen, wir brauchen aber vernünftige Radverkehrsanlagen, jetzt fummeln sich Leute durch. Und das bleibt ja auch nicht aus. Ab Arnikastraße werden sie sehen, da fahren einige auf dem Gehweg, auch auf der rechten Seite Richtung Innenstadt weiter, verbotenerweise, schlagen sich durch. Nur die Mutigen machen den Rücken breit und fahren auf der Straße weiter Richtung Innenstadt.

Dr. Bracke: Schwierig ist aber doch häufig der Wechsel für den Fahrradverkehr. Ich will die Hattinger Straße jetzt mal als Beispiel nehmen. Wenn ich nach Linden fahre und fahr nicht die Springorumtrasse, sondern fahre mit dem Fahrrad tatsächlich

die Hattinger Straße von Linden nach Weitmar zurück, dann habe ich erst diese sehr undurchsichtige Lösung in Linden selbst, wo eine Radspur noch rot gepflastert ist, was aber eigentlich kein Radweg mehr ist, weil zu schmal. Dann komme ich irgendwann auf einen Abschnitt, da habe ich einen Fahrradweg auf der Straße bis zur Kreuzung Munscheider Damm. Dann wird der Radfahrer auf den Gehweg geführt. Die Kreuzung wird jetzt neu gemacht, man will ja versuchen, jetzt auch diese Einmündung etwas zu verändern, dann fährt man an der Tankstelle noch auf dem Bürgersteig und dann fährt man anschließend wieder ab Buchenhain auf der Straße. Ich würde meine Kinder, die sind jetzt erwachsen, aber wenn ich jetzt Jugendliche hätte, die würde ich da nicht guten Gewissens nach Linden mit dem Fahrrad schicken, weil ich drei verschiedene Varianten für den Fahrradfahrer habe.

Wir haben über das Thema in der Bezirksfraktion schon mal gesprochen zum Beispiel Buchenhain, der Bereich, da wo das Waldstück ist, da glauben wir, dass da auch Möglichkeiten wären, einen Fahrradweg unterzubringen, ohne dass man die Fahrradfahrer auf die Straße bringt und es gibt auch meiner Meinung nach Beispiele, wo man einen Radweg ohne Probleme hinbauen könnte und wo er vielleicht auch eine Gefährdung vermeiden würde. Ich will die Wittener Straße bei Hardeck zum Beispiel nehmen, da ist ein Mehrzweckstreifen, ein Seitenstreifen auf der Straße, der wird eigentlich nur missbraucht von LKWS, die da parken. Das wäre zum Beispiel eine gute Gelegenheit, die schon vorhandenen Streifen dann als Fahrradstreifen zu nutzen.

Ich würde sagen, das haben wir auch bei uns im Programm, dass man sagt, nicht alles ist schlecht, aber vieles kann man im Detail nachjustieren. Ganz konkret, weil es bei uns in der bezirklichen Diskussion war, die Donnerbecke: Wir sagen, die Donnerbecke zur Fahrradstraße ausbauen lehnen wir strikt ab, weil wir sagen, es ist noch nie ein Fahrradunfall passiert. Da ist wirklich kaum Verkehr, die Straße ist teilweise jetzt auch in einem schlechten Zustand, also die jetzt für siebzigtausend Euro noch mal als Fahrradstraße aufzupinseln und dann noch Schilder hinzustellen, hier dürfen Fahrradfahrer nebeneinander fahren, das wird ja eher dazu führen, dass die Fahrradfahrer klingelnd jetzt da von Linden runter zu Donnerbecke fahren und die Fußgänger wegklingeln. Bislang war das halbwegs harmonisch. Wir haben gesagt, wir würden dieses Geld eher in Gefahrenpunkte investieren, wo man durch Änderung der Markierung Optimierung herbeiführt.

FreiRad: Wie sieht in Bochum 2030 die Situation für den Radverkehr aus?

Dr. Bracke: Wir wollen ja Visionen zeigen, mein Ziel wäre natürlich, dass der Anteil der Radfahrenden weiter steigt, dass das Angebot an ÖPNV besser genutzt wird, dass die Verbindung zwischen den Stadtteilen optimiert sind, aber dass trotzdem die Innenstadt belebt wird, die Aufenthaltsqualität dort verbessert wird und die Geschäftsleute dort eine Chance haben, auch weiterhin ihrem Gewerbe nachzugehen. Wir haben Gespräche geführt, auch mit Einzelhandelsbetrieben wie Baltz zum Beispiel. Die sagen, dass die größte Anzahl ihrer Kunden tatsächlich mit Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln kommt, also weniger Leute mit dem Fahrrad dorthin fahren. Ich glaube, um Fahrrad zu fahren müsste man einfach viel mehr vernünftige Stellplätze haben, auch für hochwertige Fahrräder auch Bike Garagen

und ähnliches. Dann könnte ich mir vorstellen, auch mit meinem E Bike in die Stadt zu fahren und im Bermuda Dreieck dann abends mal mit Freunden zusammen zu sein. Momentan würde ich mit dem Fahrrad nicht in die Stadt fahren.

FreiRad: Ziel aller Beschlüsse zum Radfahren ist, den Modal Split zu verändern, also Verkehre zu verlagern zugunsten einer nachhaltigen Mobilität. Wie stehen sie zu dem Beschluss? Welche Mittel sehen Sie für die Umsetzung?

Dr. Bracke: Ich würde mir vorstellen, häufiger mein Fahrrad zu nutzen, wenn es möglich wäre, das Miteinander zu koppeln. Ich will ein Beispiel bringen, ich habe selbst ein Jobrad aus meiner Zeit beim TÜV Rheinland, war aber froh, dass ich nicht die 85 Kilometer vom Bochum nach Köln mit dem Jobrad fahren musste, aber vielleicht wäre es möglich gewesen, mit dem Zug zu fahren und das letzte Stück dann mit dem Fahrrad. Wenn das nicht vernünftig möglich ist, dann nutze ich doch eher den Firmenwagen. Es gibt Strecken, wo es sinnvoll ist, mit dem Fahrrad zu fahren, aber ich möchte natürlich auch nicht morgens verschwitzt ankommen. Neben mir im Büro ist eine Möglichkeit sich zu duschen und umzuziehen, also wenn man das nutzt, zum Beispiel für die letzte Etappe, dann macht es Sinn. Aber ich muss davor natürlich die anderen Verkehrsträger so integrativ haben, seien es die Stellplätze für Autos oder vernünftige ÖPNV-Angebote, wo auch genügend Fahrräder mitgenommen werden können. So stelle ich mir das vor.

FreiRad: Wir wissen, dass ein Großteil der gefahrenen Strecken unter 5 Kilometer ist, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Das fängt beim Brötchen holen an, geht über Kinder zum Kindergarten, zur Schule bringen.

Dr. Bracke: Ich fahre oft mit dem Auto zur Arbeit oder zum Einkaufen. Wenn es alternative Möglichkeiten gäbe, z.B. ordentliche Stellplätze, es müssten nicht unbedingt Stellplätze für Lastenräder sein, ging manches auch mit dem Rad. Manchmal sind wir da etwas unflexibel. Ich denke, dass Lastenradstellplätze in der Stadt gut genutzt werden, wie ich bei Foto Hamer gesehen habe. Dort stehen morgens bereits einige Fahrräder. Es ist wichtig, das Angebot entsprechend dem Bedarf zu gestalten.

Wenn ich das Thema anspreche, fällt mir auf, dass viele Leute sich darüber beschweren, dass sie von Stadtteil A nach Stadtteil B gelangen wollen, aber immer durch die Innenstadt fahren müssen, weil die Verbindung zwischen den Stadtteilen ein großes Problem darstellt. Ich persönlich setze mich dafür ein, Fahrradwege abseits der Hauptstraßen zu verbessern. Es sollte sinnvolle Routen geben, die es den Radfahrern ermöglichen, sicherer unterwegs zu sein. Ein Beispiel dafür ist die Springorumtrasse, aber ich bin sicher, dass es auch andere Routen gibt, die dafür geeignet sind, anstatt nur auf den Hauptstraßen Fahrradwege zu markieren.

FreiRad: Ich habe jetzt zwei konkrete Fragen. Wie sehen Sie das Radfahren auf dem Ring?

Dr. Bracke: Ich halte es für gefährlich und unsicher, da sind wir uns einig. Mir stellt sich die Frage, ob wir die Fahrradfahrer unbedingt über diese Hauptachsen in die Stadt führen müssen. Gibt es vielleicht alternative Routen? Ich persönlich würde den Ring nicht als Radfahrer nutzen wollen, weil ich mich dort unsicher fühlen würde. Wenn ich zum

Beispiel von der Alleestraße komme und die Wittener Straße hochfahren möchte, würde ich wahrscheinlich nicht den Ring wählen, sondern eher am Rathaus vorbei den Bongard-Boulevard nehmen.

FreiRad: Sehen Sie also keine Möglichkeit, den Ring fahrradtauglicher zu gestalten? Es gibt dort viele Geschäfte, die man erreichen möchte. Wie erreicht man die Ziele direkt am Ring?

Dr. Bracke: Es wäre keine Lösung, einfach eine Linie zu ziehen und den Ring genauso einspurig zu machen wie die Dorstener Straße. Das würde unseren verkehrspolitischen Ansprüchen widersprechen. Eine gestrichelte Linie für einen Fahrradschutzstreifen könnte eine Lösung sein. Wenn kein Fahrradfahrer da ist, könnte der Autofahrer trotzdem zweispurig fahren, ohne den Verkehr zu behindern. Wenn ein Fahrradfahrer da ist, müsste der Autofahrer die Spur wechseln und den Radfahrer passieren. Das wäre eine weniger aggressive Lösung, die beiden Verkehrsteilnehmern ein Miteinander ermöglichen würde, ohne die Autofahrer komplett auszuschließen.

FreiRad: Kommen wir zum Radkreuz. Der Husemannplatz darf nach dem Umbau vom Fahrradverkehr nur im Schritttempo befahren werden.

Dr. Bracke: Ich denke, hier gibt es Raum für Verbesserungen. Es ist nicht ideal, dass Fahrradfahrer von der Viktoriastraße zum Rathaus nicht fahren dürfen. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes die Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer gestiegen ist. Die Relativgeschwindigkeit im Vergleich zu Fußgängern ist dadurch deutlich höher geworden. Früher fuhren die meisten Radfahrer mit 15 bis 20 km/h, während einige Rennradfahrer schneller waren. Heute ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrern und Fußgängern größer. Auch ältere Menschen, die früher langsamer fuhren, nutzen jetzt ihre E-Bikes, die bis zu 25 km/h fahren können, was zu mehr Unfällen führt. Es ist wichtig, dass sich alle an die Regeln halten. Wenn ich den Platz für Fußgänger freigebe und Radfahrer mit 25 km/h darüberfahren, muss man überlegen, ob es sinnvoll wäre, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren, um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten.

FreiRad: Herr Dr. Bracke, wir danken Ihnen für das Gespräch.



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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

„Umweltspuren erscheinen mir da erstmal etwas sinniger.“

Interview mit **Wiebke Köllner**, Kandidatin der Partei Die Linke



FreiRad: Welche Bedeutung hat für Sie der Radverkehr in Bochum?

Wiebke Köllner: Für meine Partei ist die Bedeutung schon recht groß. Viele von den Parteikolleg:innen fahren regelmäßig Fahrrad oder sind auf das Fahrrad als Verkehrsmittel angewiesen. Gerade die Jüngeren bei uns in der Partei, die Studierenden, die Auszubildenden oder die Schüler:innen nutzen das Rad regelmäßig, um Strecken zu überbrücken. Ich persönlich fahre weniger Fahrrad als ich möchte, was dem Zeitfaktor geschuldet ist. Es wäre schön, wenn man entsprechend gut ausgebaute Fahrradwege hätte, um einfach, sicher und schnell ans Ziel zu kommen.

FreiRad: Welche Ziele streben Sie für den Radverkehr an?

Wiebke Köllner: Den weiteren Ausbau der Fahrradstrecken in Bochum. Wir fordern mehr Investitionen für den Radverkehr. Es wäre schön, wenn man mehr Radwege so gestalten könnte wie den Springorum Radweg. Da fährt man durchaus ruhig, entspannt und sicher und kämpft nicht dauernd mit den Autofahrern. Also wenn man sowas mehr bauen oder schaffen könnte, denke ich, wäre das schon ganz im Sinne der Linken. Allerdings wird er von vielen genutzt, er ist ja nicht nur reiner Fahrradweg, eigentlich ist er schon zu schmal für alle Verkehre.

Die Opel Trasse wird gerade ausgebaut, mit fünf Metern Breite und da hat man dann schon ein bisschen mehr Möglichkeiten.

FreiRad: Wie wollen Sie das umsetzen? Welche Maßnahmen halten Sie für erforderlichlich?

Wiebke Köllner: Wir brauchen mehr Sensibilität für die Umsetzung von Maßnahmen, mehr Priorisierung, vielleicht auch einfach gesellschaftliches Umdenken. Wenn man auf mehr Fahrradwege wie den Springorumweg setzt, kann man vielleicht auch mehr Autofahrer für den Radverkehr gewinnen. Das Konkurrenzdenken und die Konflikte auf der Straße entfallen, weil die Fahrradfahrer auf ihren Strecken fahren. Und ich denke, für die Fahrradfahrer ist es dann natürlich im Umkehrschluss auch schöner. Wenn wir über Maßnahmen sprechen ist das schon eine Herausforderung. Es kostet entsprechend

viel Geld und die Stadt Bochum ist ja nicht gerade eine der reichen Kommunen.

Auch verwaltungstechnisch ist das eine große Aufgabe. Es ist noch viel zu tun.

FreiRad: Wie sieht in Bochum 2030 die Situation für den Radverkehr aus?

Wiebke Köllner: Wunder bewirken kann ich nicht, aber ich glaube, ich würde priorisieren. Die Wünsche der Fahrradfahrer in Bochum hätten Priorität, an die und die Straßen müssten wir als erstes ran, um da den Fahrradausbau oder den Fahrradverkehr zu verbessern. Ich glaube, die Situation würde sich schon optimieren. Wobei ich auch dazu sagen muss, wenn wir über Fahrradverkehr auf den Straßen sprechen: Ich bin keine Freundin von komplett abgetrennten Fahrradwegen sondern für eine Kombination aus Busspur, die sich mit den Fahrradfahrern die Strecke teilen kann, damit es nicht zu zusätzlichem Stau kommt, wenn die Autos alle auf einer Spur stehen. Nicht so, wie wir es jetzt aktuell auf dem Wattenscheider Hellweg haben, dass eine komplette Spur nur für den Radverkehr gesperrt ist und da kein Bus mehr durchfahren darf.

FreiRad: Also würden Sie sowas wie Umweltspuren durchaus als ein gutes Mittel ansehen?

Wiebke Köllner: Ja, ich würde es priorisieren, weil die Akzeptanz gegenüber den Fahrradfahrern gefördert würde. Wenn man eine feste Spur nur für Fahrradfahrer hat und dafür dann der ÖPNV, ein Bus beispielsweise, sich die andere Spur mit den Autofahrern teilt, kommt es dann beim Bus häufig zu Verspätungen. Umweltspuren erscheinen mir da erstmal etwas sinniger.

Wenn man einmal die Stadt entsprechend umgestaltet und umgeplant hat und die Leute ein verbessertes Netz für Fahrräder

und für den ÖPNV sehen, dann steigen auch mehr auf den ÖPNV oder aufs Fahrrad um. Es gibt natürlich auch viel mehr Lebensqualität, wenn nicht so viele Autos fahren oder Autos parken.

FreiRad: Ziel von Beschlüssen des Rates zum Radverkehr ist, den Modal Split zu verändern zugunsten nachhaltiger Mobilität. Wie stehen Sie zu dem Beschluss und welche Mittel sehen Sie für die Umsetzung?

Wiebke Köllner: Ja, finde ich auf jeden Fall gut. Um den Anteil im Bereich Auto unter 40% zu halten, müssten wir sowohl auf den Ausbau des ÖPNV als auch auf den Ausbau der Fahrradwege setzen. Schön wäre es, wenn man das Ganze auch miteinander kombinieren könnte, also dass man Strecken zum Bus oder zu der Bahn mit einem Fahrrad überbrücken kann. Es gibt so wunderbare Fahrräder zum Zusammenklappen, vielleicht kann man da auch entsprechende Förderungen anstreben oder mehr auf solche Fahrräder aufmerksam machen. Auch den Ausbau von Bus und Bahn fände ich natürlich super. Bahnen auszubauen stelle ich mir relativ schwierig vor in Bochum, aber die Buslinien denke ich sind noch machbar. Da wären wir dann aber auch ganz schnell wieder beim Thema Ausbildungsoffensive. Wir müssen mehr Personal bekommen.

Wenn ich mir Zahlen anhöre, das haben sie neulich in der Tagesschau gesagt, dass das Deutschland Ticket eine Million Nutzer verloren hat, einfach nur weil es um 10 Euro teurer geworden ist, ist es natürlich am Ende auch eine Geldfrage. Also die Tickets müssen entsprechend günstiger sein. Auch der Zugang zu Fahrrädern muss erleichtert werden. Ein neues Fahrrad, gerade ein Lastenfahrrad zu kaufen, ist natürlich auch eine Kostenfrage. Für das Auto gibt es Fördermittel und für Fahrräder nicht unbedingt. Eine solche könnte man auch anstreben.

FreiRad: Wie sehen Sie das Radfahren auf dem Ring?

Wiebke Köllner: Ich finde das im Moment ganz schlimm, da würde ich mich nicht trauen, auf der Straße Fahrrad zu fahren. Da finde ich ja das Autofahren manchmal schon sportlich. Schön wäre, wenn man den irgendwie umbauen könnte. Die Frage ist halt, wie? Es wird viel Platz für parkende Autos blockiert. Es wäre gut, wenn man es hinbekommen könnte, die Menschen mehr zum Carsharing zu motivieren.

Für viele Menschen ist das Auto das Heiligtum und ein Symbol für Freiheit. Man kommt überall schnell hin. Das ist der autogerechten Infrastruktur geschuldet. Ich glaube, es wird echt noch ein ganzes Stück Arbeit, die Menschen dahingehend zu motivieren, das Auto mehr zu teilen. Mit dem Fahrrad ist es viel schneller und viel einfacher als mit dem Auto, zumindest in der Stadt. Man braucht auch keinen Parkplatz zu suchen.

FreiRad: Wie stehen Sie zur Nutzung des Husemannplatzes für den Radverkehr? Er ist Bestandteil des Radkreuzes, der Fahrradverbindung durch die Stadt.

Wiebke Köllner: Also grundsätzlich ist genug Platz innerhalb des Zentrums in Bochum vorhanden. Wenn ich mit dem Fahrrad fahre, fahre ich auch nicht um den Ring, sondern auch durch das Zentrum, weil ich mich einfach sicherer fühle. Für mich ist das tatsächlich eine gute Alternative, wahrscheinlich auch deutlich kostengünstiger, als wenn man den Ring erstmal umbaut. Fahrradwege durch das Zentrum sollte man durch Markierungen kenntlich machen. Das wurde ja auch in der Stadt schon vielfach gemacht. Da steht auch mal ein Fußgänger auf dem Fahrradweg, aber ich hatte immer den Eindruck, das geht. Also warum soll

das dann auch nicht durch entsprechende Markierungen auf der Fahrbahn in der Innenstadt funktionieren und warum soll man dann den Husemannplatz nicht nutzen? Platz ist genug da.

FreiRad: Wir haben ja immer den Konflikt zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten, zwischen Fußgängern und Radfahrern. Und Radfahrer wollen natürlich, wenn sie schon mit dem Rad fahren, auch zügig fahren können, damit es eine echte Alternative ist.

Wiebke Köllner: Man kann auch mal gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen. Wenn ich Fahrradfahrerin bin, fahre ich vielleicht auch mal ein bisschen schneller, aber ich rase nicht blind durch die Gegend und ich achte dann schon darauf, wenn ein Kind gerade dabei ist, auf dem Fahrradweg zu laufen zu bremsen und es vorbei zu lassen. Umgekehrt erwarte ich das auch genauso von Fußgängern.

Für den Husemannplatz heißt das für mich: Man sollte die Fußgängerzone aufheben, um da zum Beispiel auch mit 15 Stundenkilometern durchzufahren. Wenn man da jetzt keine Fußgängerzone hat, heißt das jetzt nicht, dass ich als Radfahrer da durchrasen würde: Ich hätte dann schon den Anspruch, dass man rücksichtsvoll fährt. Langsam drüber rollen, und wenn eine Familie mit Kinderwagen kommt, dann hätte ich jetzt auch kein Problem damit, mal anzuhalten. Man muss immer wieder signalisieren: Nehmt Rücksicht aufeinander!

FreiRad: Frau Köllner, herzlichen Dank für das Gespräch.

„Ich möchte gerne die Menschen einbinden, die das Radwegenetz nutzen wollen.“

Interview mit der OB Kandidatin von Volt und Die Stadtgestalter **Nadja Zein-Draeger**



FreiRad: Welche Bedeutung hat Radverkehr für Sie hier in Bochum?

Zein-Draeger: Eine große Bedeutung in Richtung Zukunft. Radfahren halte ich für absolut wichtig. Ich sehe die Niederlande, wo die Menschen mit dem Rad zur Arbeit und zum Einkaufen fahren. Niederlande ist Radfahrland. Weg vom Auto, weg von den Emissionen. Dafür muss Radfahren aber einfacher und vor allem sicherer werden. Die Eltern haben Angst, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule zu schicken und fahren sie lieber mit dem Auto. Das Beispiel auf der Witte-ner Straße mit der Ampel mitten auf dem Fußweg zeigt, wie schnell es zu einem Unfall kommen kann, wenn die Umsetzung nicht optimal ist.

FreiRad: In den Niederlanden war es nicht immer so fahrradfreundlich wie Sie haben das erstritten. Vor etwa 50 Jahren hat es da eine Protestbewegung gegeben wegen vieler Fahrradunfälle, vor allem mit Kindern.

Zein-Draeger: Die Niederländer haben tatsächlich deutlich mehr Vorlauf. Und sie haben den Vorteil, dass die Niederlande ein flaches Land sind. Zusammen mit einer sehr guten Radfahr-Infrastruktur ist die Hürde für die Menschen, aufs Fahrrad zu steigen, nicht so groß wie z.B. im Sauerland oder im Bochumer Süden. Die Niederländer haben eine andere Verkehrs-Kultur: Autofahrer nehmen deutlich mehr Rücksicht auf Radfahrer und ein Fahrrad kann dort auf der Straße fahren.

FreiRad: Welche Ziele streben Sie an, wenn Sie Oberbürgermeisterin von Bochum würden?

Zein-Draeger: Auf jeden Fall ein sicheres Radverkehrsnetz. Ich bin Oberbürgermeisterkandidatin für Volt und für die STADTGESTALTER. Die STADTGESTALTER haben ja, ich glaube der ADAC auch, Leitlinien für sichere Fahrradwege. Das ist schon ein Planungsinstrument, das ich für Bochum umgesetzt haben möchte.

Ich habe ein Steckenpferd: Aufgrund meiner persönlichen Erfahrung mit der Arbeit in einer Bürgerinitiative habe ich gelernt, wieviel Expertise Bürgerinnen und Bürger haben. Deshalb möchte ich in Bochum ein Bürgerbeteiligungssystem implementieren und ich kann mir sehr gut vorstellen, dass wir zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern rausfinden, wie ein Radwegenetz für Bochum aussehen soll. Da können sich nämlich die Menschen beteiligen, die mit dem Fahrrad von A nach B und von C nach Y fahren wollen. Und wenn die nicht wissen, wie der Radweg dafür aussehen kann, wer soll es sonst wissen. Das Radverkehrskonzept ist am Reißbrett entstanden, was ja auch kritisiert worden ist. Ich möchte gerne die Menschen einbinden, die das Radwegenetz nutzen wollen.

Ein Beteiligungsprozess muss natürlich moderiert werden. Da müssen die richtigen Fragen gestellt werden. Beteiligungsprozesse haben immer eine Anlaufhürde.

Die Menschen, die befragt werden, müssen erst einmal erfahren, dass endlich mal ihre Meinung gefragt ist. Und wenn die Menschen wissen, dass sie sich beteiligen können, dann kommen nicht nur die Profibürger, die immer was zu sagen haben, sondern auch diejenigen, die sich sonst nicht getraut haben. Die Menschen müssen erst erfahren, dass es wirklich gewollt ist, dass sie etwas vorschlagen und dass der Vorschlag berücksichtigt wird.

Wenn wir in Bochum zukünftig ein Beteiligungssystem haben, sollte es Routine werden, die Nutzer zu fragen, was sie sich wünschen. Z.B. wie ein Radweg verlaufen und aussehen könnte. Ich finde es wichtig, die zukünftigen Nutzer zu fragen aber bei der Planung auch die Menschen zu berücksichtigen, die einen beplanten Raum bislang

anders genutzt haben, um Interessenskonflikte zu erkennen und gegenzusteuern. Was ich schlecht finde, ist die aktuelle Situation im Langendreer Park, wo die Radfahrer die Fußwege nutzen. Da spielen Kinder, da laufen Jogger, da gehen ältere Menschen spazieren, die von Radfahrern von hinten angeklingelt werden, damit sie den Weg frei machen. Es darf nicht sein, dass Menschen ihre bestehenden Nutzungsräume zugunsten anderer Nutzer verlieren. Weil die Radfahrer in diesem Park die stärkere Fraktion sind, ist der Park für spielende Kinder plötzlich gefährlich geworden.

FreiRad: Welche Maßnahmen halten Sie für erforderlich, um das System zu verbessern?

Zein-Draeger: Eine Maßnahme ist eben ein Beteiligungssystem. Bei der Umsetzung eines Radwege-Systems sind die Nutzer, also Autofahrer und Radfahrer und Fußgänger und Radfahrer zu trennen. Fuß- und Radwege sollten nicht kombiniert werden. Gleiches gilt für Auto- und Radwegeverkehr insbesondere auf schmalen Straßen. Das geht immer zulasten der Schwächeren.

FreiRad: Wie sieht für Sie Bochum 2030 aus, im Besonderen für den Radverkehr?

Zein-Draeger: Ich möchte viel mehr Radfahrverkehr. Man sieht es schon in der täglichen Praxis, dass die Menschen deutlich mehr Radfahren, als vor 5 Jahren und Lastenräder nutzen, die man sich mittlerweile

auch leihen kann. Ich denke, 2030 kann man eine höhere Quote erreichen als die 15% aus dem Radverkehrskonzept. Bochum ist 2016 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte geworden. Da lag die angestrebte Quote eigentlich bei 25%. Und ich kann mir vorstellen, dass man deutlich über diese Quote kommt, wenn man günstige Bedingungen für das Radfahren mit einem leistungsfähigen und sicheren Radwegenetz schafft.

Als mein altes Fahrrad Anfang des Jahres einen Defekt hatte, habe ich mich mit dem Gedanken angefreundet, ein E-Bike zu kaufen. Das habe ich gemacht und eine Bekannte hat mir gesagt „deine Mobilität wird sich völlig ändern“. Und das ist so. Wenn ich früher erst zum Baumarkt und dann zum Lebensmittel einkaufen musste, habe ich das Auto genommen. Mit dem E-Bike ist für mich die Hemmschwelle, dass Fahrrad zu nutzen ganz gering geworden. Ich fahre jetzt total gerne Fahrrad. Mein Fahrrad bekommt noch eine andere Hinterachse, damit ich einen Anhänger anhängen kann. Dann kann ich auch schwere Lasten, wie z.B. Hühnerfutter mit dem Anhänger kaufen. Ich kann mir vorstellen, dass es für viele Menschen, die gesundheitlich in der Lage sind, das Fahrrad zu nutzen, Radfahren einen anderen Stellenwert bekommt, wenn man a), eine vernünftige Infrastruktur hat und b), eine entsprechende Technik. Deshalb sehe ich es als realistisch an, dass wir 2030 eine höhere Quote als 25 % erreichen.

Ich arbeite bei Volt mit sehr vielen jungen Leuten zusammen, die kein Auto mehr haben, sondern Fahrrad oder ÖPNV nutzen. Wenn wir einen Infostand planen, haben wir das Problem, wie wir das Equipment zu dem Infostand bekommen. Da muss ich mich mangels Lastenrad dann doch noch in mein Auto setzen.

FreiRad: Ziel von Radbeschlüssen ist, den Modal Split zu verändern zugunsten der nachhaltigen Mobilität. Wie stehen Sie zu dem Beschluss?

Zein-Draeger: Positiv. Um das zu finanzieren, müssen Prioritäten verschoben werden. Ich kann mir aber gut vorstellen, dass finanzielle Mittel dafür frei gemacht werden können. Das würde ich mit Spezialisten erarbeiten.

Ein aktuelles Beispiel ist die Einrichtung der Fahrradstraße in der Donnerbecke für 69.000 Euro. Das Geld könnte man besser verwenden

FreiRad: Kommen wir jetzt zu zwei ganz konkreten Dingen, die uns auch im ADFC massiv umtreiben. Wie sehen Sie das Radfahren auf dem Ring?

Zein-Draeger: Ich kann mir das vorstellen, der Platz ist da. Der Werner Hellweg ist ja streckenweise auch entsprechend umgebaut worden. Dieser Radweg ist großzügig und bietet ausreichend Sicherheitsabstand von fahrenden und ruhenden Fahrzeugen. Ich sage jetzt mal, wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Aber ich bin keine Verkehrsplanerin. Es gibt an der Ruhr-Uni oder an der Hochschule Bochum Experten für Radverkehr, die zusammen mit den Nutzern, Ideen sammeln und ein Konzept erarbeiten könnten.

Es wird immer wieder beklagt, dass durch neue Planungen Parkplätzen wegfallen. Ich habe vorhin ausgeführt, dass sehr viele junge Menschen kein Auto mehr haben. Wenn heute viel Parkraum eingeplant wird und dafür der Raum für den Radverkehr eingeschränkt wird, planen wir dann für die Zukunft?

Mein Wunsch ist, ein leistungsfähiger, zuverlässiger ÖPNV und ein leistungsfähiges, sicheres Radverkehrssystem. Da wo ÖPNV und Rad nicht ausreichen, brauchen wir nicht unbedingt Privatfahrzeuge, die die meiste Zeit parken. Hier kann Carsharing, das es ermöglicht innerhalb von einer Viertelstunde mobil zu sein, die Lücke schließen. Mobilität muss neu gedacht werden.

FreiRad: Das Radkreuz schickt den Radverkehr mitten durch die Stadt. Jetzt wird der Husemannplatz für viel Geld neugestaltet und da soll der Radverkehr dann wieder ausgebremst werden, obwohl Hauptroutrouten über diesen Husemannplatz gehen.

Zein-Draeger: Dieses Radkreuz ist für mich ein blaues – nein, ein rotes Tuch, weil die Mischung der Nutzer diffus und gefähr-

lich ist. Die Fußgänger wissen nicht, was das blaue Logo bedeutet, die Radfahrer können es nicht deuten, weil sie auf die Fußgänger aufpassen müssen, die dann auch noch auf den blauen Symbolen stehen oder gehen. Das Radkreuz ist Quatsch, ein Marketing-Gag. Hier muss das gelten, was ich vorhin gesagt habe, die Nutzer müssen getrennt werden.

Der Husemannplatz braucht einen Radweg mit einer farblichen oder baulichen Trennung.

Die jetzige Situation in der Innenstadt ist für Rad- und vielleicht auch Busfahrer problematisch. Als Radfahrer kann ich kaum abschätzen, wie sich die Fußgänger verhalten. Also fahre ich sehr langsam. Die Situation ist, wie in einer Fußgängerzone in der ich als Radfahrer mein Rad eigentlich schieben müsste. Mit einem klar erkennbaren Radfahrstreifen wäre die Situation eindeutig.

FreiRad: Frau Zein-Draeger, vielen Dank für das Gespräch.





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