

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 14 | August 2025

Kommunalwahl 2025

- ▶ OB-Kandidat:innen im Gespräch
- ▶ ADFC-Forderungen

WEITERE THEMEN

Mein erster Brevet





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 außerordentlichen Mitgliederversammlung

KOMMUNALWAHL 2025

- 6 **Neuigkeiten zum Radfahren – Rückblick und Ausblick auf die Radverkehrspolitik in Bochum**
- 11 **Positionen der Bochumer Parteien zum Radverkehr aus den Kommunalwahlprogrammen**
- 15 **„Wie wollen Sie die Fahrradziele für Bochum umsetzen?“ Interviews mit Oberbürgermeister-Kandidat:innen**
- 16 – Interview mit dem OB Kandidaten der UWG/Freie Wähler [Jens Lücking](#)
- 21 – Interview mit [Jörg Lukat](#), dem OB Kandidaten der SPD, Die Grünen
- 25 – Interview mit [Dr. Andreas Bracke](#), OB Kandidat der CDU
- 30 – Interview mit [Wiebke Köllner](#), Kandidatin der Partei Die Linke
- 33 – Interview mit der OB Kandidatin von Volt und Die Stadtgestalter [Nadja Zein-Draeger](#)
- 37 **ADFC wartet auf Leichtigkeit und Sicherheit des Radfahrens**

INFRASTRUKTUR

- 40 **Ruhr-Universität stärkt nachhaltige Mobilität**
- 42 **Ein Zukunftsareal ermöglicht neue Gewerbeflächen und neue Rad- und Fußwege Verbindungen**

RUND UM'S FAHRRAD

- 44 **Um die Kurve und über die Wippe – ADFC-Radfahrschule für Kinder**

RAD TOUREN

- 48 **Rundtour zur Margarethenhöhe**
- 50 **Ist es endlich so weit? Aufstehen! – Mein Aufbruch in die Langstrecke**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 56 **Termine**
- 61 **Impressum**
- 62 **Rücklicht: Die Mobilitätswende wählen!**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

Eine lebendige Stadt ist eine Stadt in Bewegung: Zur Arbeit, zum Sport, zum Shoppen, zu Freundinnen und Freunden. Und eine lebendige Stadt ermöglicht die Freiheit der Wahl des Fortbewegungsmittels: Zu Fuß, mit dem ÖPNV oder mit dem Rad.

Damit diese Wahl wirklich frei ist, muss für alle Verkehrsmittel die Infrastruktur stimmen: Guter ÖPNV, gute Fußwege, gute Fahrradinfrastruktur. Bochum hat dabei manches erreicht und noch manche Aufgabe vor sich. Das zeigt auch der ADFC-Fahrradklimatest, der vor zwei Monaten erschienen ist. Hier ist die Stadt „Aufholer“, weil wir uns bei der Bewertung der Fahrradfreundlichkeit – die misst dieser Test – um einige Nachkommastellen auf die Schulnote 4,1 verbessert haben.

Wir möchten der Politik Mut zu sprechen, weiter an den Zielen festzuhalten und gerne darüber hinauszugehen. Rad- und Fußverkehr brauchen Sicherheit und es ist an uns allen, diese einzufordern. Die Kommunalwahl am 14. September ist dafür eine gute Gelegenheit.

Also, liebe Radfahrende, geht zu euren Lokalpolitiker:innen, zu den Kandidat:innen und zu den Infoständen und sprecht darüber, wenn ihr sichere Fahrradinfrastruktur, breitere Gehwege und sichere Radwege ohne illegal darauf parkende Autos haben wollt.

Wie die einzelnen Kandidat:innen für das Oberbürgermeisteramt zur Radinfrastruktur stehen, lest ihr in den Interviews dieser

FreiRad-Ausgabe. Auch die Wahlprogramme der wichtigsten Parteien haben wir mit Blick auf die Radverkehrspolitik zusammengefasst und einen Rückblick auf die großen „Baustellen“ des Radverkehrs der vergangenen fünf Jahre unternommen.

Apropos Zukunft: Wir haben bereits darüber berichtet, dass der ADFC Bochum eine Radfahrschule für Kinder anbietet. Wir haben am Neuen Gymnasium einen festen Standort und freuen uns, dass Bochum demnächst ein weiteres Gelände zum Üben an der Dickebank baut. Bis zur Fertigstellung wird es noch dauern, und bis dahin können gerne noch zahlreiche weitere Kilometer an Radwegen entstehen. Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten.

Bis dahin lasst uns Rad fahren und andere dazu motivieren.



Mit freundlichen
Radlergrüßen

Marek Nierychlo,
Vorsitzender des
ADFC Bochum

Einladung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung

Mittwoch, 1. Oktober 2025, 19:00 Uhr

Liebe Mitglieder,

wir müssen in diesem Jahr eine zweite Mitgliederversammlung machen. Die langjährige Vorsitzende Gerlinde Ginzel sowie unsere Finanzvorständin Jacqueline Bataille-Maas sind im April, Beisitzer Tim Ehlhardt im Juli 2025 zurückgetreten. Ihre drei Ämter müssen daher neu besetzt werden.

Zudem wollen wir die Satzungsänderung vornehmen, die bei der letzten Mitgliederversammlung aus formalen Gründen nicht beschlossen werden konnte.

Außerordentliche Mitgliederversammlung 2025

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum herzlich zur Mitgliederversammlung 2025 ein.

Datum: Mittwoch, 1. Oktober 2025, 19:00 Uhr

Ort: Umweltzentrum, Alsenstraße 27, 44789 Bochum

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Eröffnung
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Schriftführung
3. Feststellung der Beschlussfähigkeit
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Neuwahl Beisitzer:in, Vorsitzende:r und Finanzvorstand/ständin
6. Abstimmung über die Änderungen der Satzung des ADFC Bochum
7. Anträge (siehe Artikel)
8. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern müssen gemäß § 8 der Satzung mindestens zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung eingereicht werden. Alle fristgerecht eingereichten Anträge, die Übersicht der Satzungsänderungen und die aktualisierte Tagesordnung werden unter <http://bochum.adfc.de/> veröffentlicht.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen
Der Vorsitzende
Marek Nierychlo



QR Code zur Satzung des ADFC von 2021 und darunter zum Entwurf der Satzungsänderung für die MV am 01.10.2025.

Neuigkeiten zum Radfahren

Rückblick und Ausblick auf die Radverkehrspolitik in Bochum

Text: Martin Krämer und Wolf Witte | Fotos: ADFC

Der Ausbau der Radinfrastruktur in Bochum kommt in diesem Jahr spürbar voran. Es bleibt zu hoffen, dass es sich dabei nicht nur um einen kurzfristigen Zwischenspurt im Wahljahr handelt. Darüber hinaus bleibt zentral, die bestehenden Radwege besser zu pflegen (siehe Artikel zur Kommunalwahl). Wir haben einen Überblick der Neuerungen und Planungen in den nächsten Jahren erstellt.

Vorab einen Blick auf den ADFC-Fahrradklimatest für das Jahr 2024: Für Bochum ein gerade eben ausreichendes Ergebnis. Die Teilnehmer:Innen erkannten durchaus an, dass in den vergangenen Jahren einiges für den Radverkehr getan wurde, kritisierten aber auch, dass das Sicherheitsgefühl gering blieb, die Konfliktintensität hingegen hoch sei. Inselfösungen, die plötzlich enden, anstatt Teil eines durchgängigen Netzes guter Fahrradinfrastruktur zu werden, prägten die Radverkehrspolitik in den letzten fünf Jahren in Bochum.

Innenstadt

Zu Beginn eine schlechte Nachricht für die Radinfrastruktur in der Innenstadt. Die Haupttrasse des Radkreuzes von Nord nach Süd wurde dauerhaft unterbrochen. Aktuell ist im Bereich des Husemannplatzes Schieben angesagt. Wenn die Baustelle beendet sein wird, werden Radfahrer:innen nur noch Gäste sein (siehe Bericht über Innenstadt Kampagne).



Schieben über den Husemannplatz



Brückstraße jetzt sicherer ohne Parkplätze

Erfreulich hingegen, der Entwurf für den Bereich zwischen Husemannplatz und Rathaus. Hierfür gibt es einen Entwurfs- und Ausbaubeschluss mit getrennten Rad- und Fußwegen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese Lösung nichtdurchgehend bis zum Südring umgesetzt wird.

Im Frühjahr wurde der Umbau der Innenstadttrasse über die Brückstraße und Herner Straße bis zum Ring beschlossen. In dem Zusammenhang erhält die Herner Straße auf 300 m ein Tempolimit von 20 km/h. Im Gegenzug entfallen die Radwege. Das bisherige Zuparken der Radwege dürfte dann dort kein Problem mehr darstellen. Gleichzeitig werden viele Probleme beim Fahren entgegen der Einbahnrichtung auf der Brückstraße beseitigt.

Die Parkplätze, die häufig für Gefahren im Bereich des Fahrradgeschäfts Seeger sorgten, wurden inzwischen bereits zurückgebaut. Im weiteren Verlauf entfallen weitere Parkplätze was angesichts des leeren Parkhauses überfällig war. Zurecht bleiben hier Anlieferparkplätze erhalten, werden jedoch leicht verlegt, um das Radfahren sicherer zu machen.



Brückstrasse zwischen Kortländer und Hans-Böckler-Straße

Leider nicht verbessert hat sich die Situation auf der Brückstrasse zwischen Kortländer und Hans-Böckler-Straße. Der Radweg ist häufig blockiert, weil dort Dauerparkplätze statt Anlieferparkplätze ausgewiesen sind.

Radialen

Ebenfalls verbessert hat sich die Situation am Beginn der Castroper Straße. Hier gibt es seit diesem Frühjahr bis zum Abzweig Klinikstraße einen breiten Radweg. Der erste Radweg in der Nähe der Innenstadt, der den Vorgaben für den Bau von Radverkehrsanlagen (ERA) entspricht. Der Weiterbau bis zum Stadion ist für die kommenden Jahre geplant.

Im Juni wurde der zweite Bauabschnitt auf der Königsallee zwischen Wasserstraße und Arnikastraße fertiggestellt. Hier existiert nun ein ausreichend breiter Radweg. Besonders interessant: Hier wurde ausprobiert, wie sich ein linker, schmalerer Fahrstreifen auswirkt – mit dem Ergebnis, dass dadurch Platz für einen breiten Radweg geschaffen wurde. Nach dem Muster könnten andere Teilstücke mit vierspurigen Straßen einfach

per Markierung einen Radweg erhalten. Ein besonderes Augenmerk des ADFC gilt dem fehlenden Abschnitt der Königsallee zwischen Arnikastraße und Schauspielhaus. Wir hoffen, dass diese Lücke 2026 geschlossen wird. Damit wäre die Radiale Viktoriastraße/Königsallee nahezu durchgehend mit Radwegen ausgestattet.

Wer über die Wittener Straße Richtung Langendreer fährt, muss noch einige Jahre mit einer Lücke der Radinfrastruktur zwischen dem Werner Hellweg und der Oskar-Hoffmann-Straße leben. Ab dem Werner Hellweg hat der Umbau mit einem zukünftig breiten Radweg im Bereich Mark 51°7 begonnen. Dennoch bleibt die Wittener Straße stadtauswärts (Fahrtrichtung Langendreer) für den Radverkehr gesperrt, so dass Radfahrer:innen gezwungen sind, umständlich auf die Alte Wittener Straße auszuweichen. Mittelfristig ist eine Unterführung ohne Ampel auf Mark 51°7 geplant.

In Langendreer sollte bereits seit drei Jahren auf der wenig befahrenen, vierspurigen Straße bis zur Ümminger Straße ein Radweg entstehen. Dies könnte durch einfache Markierungsarbeiten umgesetzt werden.



Castroper Straße

Nun liegt endlich ein Plan vor, der zur Hälfte absolut begrüßenswert ist. Doch aus nicht ganz nachvollziehbaren Gründen soll ein lediglich 3,50 m breiter Zwei-Richtungs-Radweg auf der Fahrbahn entstehen – ohne den nötigen Sicherheitsabstand. Wir fordern weiter auf beiden Seiten einen durchgehenden Radweg. Auch SPD und Die Grünen plädieren dafür. Wir sind optimistisch, dass am Ende genau diese Lösung kommt.

Auch Richtung Linden haben neue Planungen begonnen. So wurde ein Grundsatbeschluss für den Bau eines Radwegs entlang der Hattinger Straße zwischen Buchenhain und Munscheider Damm gefasst. Bis zur Umsetzung dauert es noch einige Jahre. Auch barrierearme Haltestellen sind Teil des Vorhabens. Der ADFC begrüßt Planungen.

Ebenfalls auf Zustimmung beim ADFC stößt ein Verkehrsversuch auf der Hattinger Straße im Lindener Zentrum. Hier soll der Radweg vom engen Bürgersteig auf die Straße verlegt werden. Dort ist neben den Straßenbahnschienen ausreichend Platz. Probleme machen jedoch die Dauerparkplätze ohne Sicherheitsabstand am Straßen-

rand. Diese sollen daher für den Verkehrsversuch weitgehend entfallen, was angesichts der vorhandenen Parkflächen in Linden kaum zu spürbaren Einschränkungen führen dürfte.

RS1 und Trassen

Praktisch zeitgleich mit dem Erscheinen der FreiRad wird das bislang längste Bochumer Teilstück des RS1 eröffnet. Zwischen der Stadtgrenze Wattenscheid und der Darpestraße kann dann auf einem besonders breiten Radweg geradelt werden. Zum bereits bestehenden Abschnitt des RS1 fehlt nur noch der Lückenschluss am Westpark sowie eine Brücke über die A40. Bis zur Fertigstellung ist eine Umleitung über die Wattenscheider Straße ausgeschildert. Für viele Radfahrer:innen dürfte auch die Verbindung über die Darpestraße zur nur 400m entfernten Erzbahntrasse eine attraktiv Alternative sein.

Für die kommenden Jahre ist außerdem eine direkte Verbindung zwischen der Erzbahntrasse und dem RS1 auf der ehemaligen Carolinenglückbahn geplant. Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur hat hierzu bereits einen Realisierungsbeschluss gefasst.

Nach einem Jahr Sperrung ist die Springorumtrasse zwischen Glockengarten und Lohring wieder freigegeben. Allerdings gibt es eine Umleitung aufgrund der Sperrung für den Brückenbau am Munscheider Damm, die voraussichtlich noch bis Ende 2026 andauern wird.

Eine weitere ehemalige Bahntrasse wird Ende des Jahres eröffnet: die sogenannte OPEL-Trasse, die die Springorumtrasse in Weitmar mit der alten Wittener Straße verbindet. Die bereits erfolgte großflächige Asphaltierung deutet an, dass hier deutlich mehr Platz zur Verfügung stehen wird als auf der engen Springorumtrasse - ein großer Fortschritt. Allerdings wird ein Teilstück der Brücke über die A448 noch einige Jahre eine Umleitung erfordern. Nach vielen Diskussionen wurde dafür eine interessante Lösung gefunden, zwei verschiedene Wege. So wird es kaum Straßenüberquerungen geben. Sorge macht dem ADFC hier nur der Tsukuba-Ring, auf dem mit hoher Geschwindigkeit auch LKWs fahren. Hier hatte ein Bürgerantrag eine Ampel gefordert. Dieser Forderung unterstützt der ADFC ausdrücklich.

Und sonst

Ein wichtiger Lückenschluss entsteht bis zum Sommer 2026 zwischen der Castroper Straße und der Wittener Straße. Geplant ist ein Radweg entlang des Lohrings bis zur Brücke. Auch hinter der Brücke über den Gersteinring werden nahezu durchgehende Radspuren entstehen.

Schon seit Langem fordert der ADFC einen Radweg auf dem Zeppelindamm in Wattenscheid. Diese zentrale Nord-Süd-Verbindung mit Tempo 70 ist aktuell eine gefährliche und unangenehme Strecke für Radfahrende. Dabei ist die Straße breit genug für Radwege auf beiden Seiten. Bisher wird dieser Bereich häufig als privater LKW-Parkplatz genutzt. Die Stadt will genau dies bis Ende dieses Jahres / Anfang 2026 ändern.



Problem fehlender Sicherheitsabstand, Dooring Gefahr, Aktion des ADFC

Parken wird verboten und ein Radweg markiert. Eine sehr begrüßenswerte Maßnahme.

Die Feldmark am Ostpark soll als Teil der Veloroute 2 zur Fahrradstraße umgewandelt werden. Hier ist das Radfahren bisher sehr angenehm, da es wenig Autoverkehr gibt. Zukünftig dürfte es sich mit der Entwicklung neuer Wohngebiete jedoch ändern. Hier plant die Stadt bauliche Maßnahmen, die das schnelle Durchfahren verhindern sollen. Ein Manko bleibt jedoch: LKWs dürfen dort weiterhin parken. Der ADFC Bochum fordert, auch dies zu unterbinden, um die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr zu gewährleisten.

Viel zu tun bleibt also für die kommenden Jahre. Zu würdigen ist, dass die Stadt bereits begonnen hat, sich organisatorisch auf die Anforderungen einzustellen. Schon im September 2022 wurde das Sachgebiet „Planung Radverkehr, Nahmobilität, ISEK-Gebiete“ innerhalb des Tiefbauamtes mit einer Plangröße von 15 Personen eingerichtet. Radverkehr genießt einen höheren Stellenwert, denn je bei der Stadt Bochum. Wir erwarten – und setzen uns dafür ein –, dass man das in Zukunft auf den Straßen spürt.

Positionen der Bochumer Parteien zum Radverkehr aus den Kommunalwahlprogrammen

Zusammenstellung: Helmut Orzschig-Tauchert

Die Programme der Parteien sind naturgemäß Absichtserklärungen, um den Wähler für sich zu gewinnen und das eigene Klientel zu binden. Inwieweit die Positionen sich in der Vergangenheit in den Gremien, im politischen Abstimmungsverhalten oder in politischen Anträgen niedergeschlagen haben, ist eine andere Frage.

Ein besonderer Rückblick ist auf den alten Koalitionsvertrag von SPD und Grünen zu richten, sollte die Koalition weiterbestehen. Welche Ziele wurden umgesetzt, welche Maßnahmen sollen fortgeführt werden? Welche sind in der Koalition strittig, welche stehen finanziell auf der Kippe?

Von SPD und CDU waren bis Mitte Juli noch keine allgemeinen Wahlprogramme verfügbar, lediglich Programme aus den Bezirken. Die Programme sind teilweise sehr allgemein gehalten und widersprechen sich z.T. inhaltlich.



SPD – „Wir wünschen uns auf unseren Straßen und Wegen ein Miteinander und kein Gegeneinander.“

- Die SPD will die Nutzer unterschiedlicher Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern durch kluge Investitionen in die öffentliche Infrastruktur

besser miteinander vernetzen und somit Verkehr schneller, effizienter und sauberer machen.

- Alle Cityradialen sollen mit sicheren Radverkehrsanlagen ausgestattet werden.
- Setzt sich für den Bau von weiteren Radverkehrsanlagen auf Cityradialen und bezirklichen Straßen ein.
- Bau weiterer Radabstellplätze.
- Fordert den zügigen Ausbau der Trasse des Radschnellwegs 1 (RS1) durch die Stadt Bochum.
- „Wir brauchen die Zustimmung aller Verkehrsteilnehmer (der Radfahrer und Fußgänger, der ÖPNV-Nutzer und der Autofahrer) zu einem neuen Verkehrskonzept. Deswegen gilt es, in einem begrenzten Straßenraum alle Interessen zu berücksichtigen.“
- „Radverkehr stärken. Der Ausbau der Radialen mit Radverkehrsanlagen stellt für uns nicht das Ende der Bemühungen dar, denn wir setzen uns für den konsequenten Lückenschluss im Bochumer Radverkehrsnetz ein.“
- „Wir wollen zudem, dass der RS1 in Mitte an den Springorum-Weg angebunden wird.“
- Auch die bauliche Trennung von Gehwegen und Radwegen ist Programmbestandteil.



**Die Grünen –
„Umweltverbund
(zu Fuß, Fahrrad,
ÖPNV) soll im Modal
Split mehr als 75 %
ausmachen.“**

- mehr saubere, breite und sichere Radwege
- Lückenschluss im Radverkehrswegenetz
- Mobilität in Bochum zu schaffen bei der alle Mobilitätsarten schnell, staufrei und sicher ans Ziel kommen
- gleichberechtigte Mobilität
- dass der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) im Modal Split mehr als 75 % ausmacht
- und der Radverkehrsanteil mindestens bei 25% des Modal Splits aller Verkehrsarten
- Fußwege sollen für den Radverkehr in der Regel nicht freigegeben werden
- Auf Freizeittrassen soll es, falls möglich, eine sichtbare Abgrenzung zwischen Radverkehr und Fußverkehr geben
- Die Radinfrastruktur insbesondere im Hauptverkehrsnetz und den Velo-Routen wollen wir konsequent ausbauen.
- Bestehende Lücken im Radwegenetz müssen schnellstmöglich und vorrangig geschlossen werden.
- An allen Radial- und Hauptstraßen müssen abgesetzte Radwege oder aufmarkierte Radfahrstreifen angelegt werden. Die Radialstraßen der City und der Ring sollen durchgängige Radwege bekommen.
- Um den Ausbau der Radinfrastruktur zu beschleunigen, sollen wo möglich – Radwege statt im Vollausbau durch Markierung und kleinere bauliche Anpassung geschaffen werden.
- Die Abschaffung von Fahrbahnparken im Stadtgebiet zugunsten von Radwegen
- Die vollständige und zügige Fertigstellung des Radschnellwegs Ruhr (RS1) auf Bochumer Stadtgebiet
- Den Ausbau weiterer Freizeittrassen neue Fahrradstraßen in Bochum
- Vermehrte Umwandlung von Nebenstraßen in Einbahnstraßen
- Fußwege sollen für den Radverkehr in der Regel nicht freigegeben werden.
- Angeordnetes Gehwegparken sollte insbesondere im Umfeld von Schulen aus Gründen der Verkehrssicherheit überprüft werden
- Ein weiteres Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
- Den Bau und Betrieb von Fahrradhäusern und überdachten Fahrradbügeln sowie Fahrradladestationen in dicht bebauten Quartieren
- Ein großstadtgerechtes Fahrradverleihsystem mit mindestens zwei Stationen pro Stadtteil auch in den Außenbereichen der Stadt
- Konsequenteres Vorgehen gegen Rad- und Gehwegparken, auch durch die Verstärkung der städtischen Fahrradstaffel
- Die Sanierung von Fahrbahnen, um angenehmes Radfahren ohne Schlaglöcher zu ermöglichen
- Die konsequente Einhaltung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Einen Winterdienst auf allen Radwegen in Bochum und deren regelmäßige Reinigung
- Die Erstellung von Radschulwegplänen für jede weiterführende Schule



Die CDU formuliert in ihren Bezirks- programmen:

- Bessere und sichere Anbindung der „Springorum-Trasse“ an das Straßennetz, insbesondere in den Kreisverkehr und zum Ruhrtal-Radweg, um die Radwege noch attraktiver zu machen. Dieses darf jedoch nicht zu Lasten des PKW-Verkehrs gehen
- Wir wollen die Beschilderung der Radwege in Dahlhausen verbessern
- Wir möchten eine Fahrradtankstelle in Dahlhausen: Lademöglichkeiten für eBikes und Verpflegung vor Ort sollen Dahlhausen für Radfahrer noch attraktiver machen. Hierfür sollen Investoren gewonnen werden
- Wir wollen die Radwege und die Fußgängerzone sicherer machen, indem wir eine regelmäßige Kontrolle Dahlhausens durch eine Fahrradpolizei fordern.
- Wir möchten Gespräche mit dem Eigentümer der Springorum-Trasse führen, dem Regionalverband Ruhr, um einen separaten Fußgängerstreifen einzurichten, wo dieses möglich ist. Auch sollen Warn- und Hinweisschilder für Radfahrer angebracht werden, damit Fußgänger und Radfahrer geschützt werden.

Restaurant · Biergarten · Kegelbahn



Ihr Zwischenstopp am Ruhrtalradweg!

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

Auch vegane
und vegetarische
Speisen und Getränke



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



Sie finden uns auf **instagram**
und **facebook** unter:
hausoveney



FDP – „...eine Begrenzung auf Tempo 30 darf nur eine Ausnahme und nicht die stadtweite Regel sein.“

Die FDP Bochum fordert:

- ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, das alle Verkehrsbedürfnisse über alle Verkehrsräume und Verkehrsarten hinweg in den Blick nimmt, realistische Ziele definiert und konkrete Maßnahmen für deren Umsetzung vorsieht.
- Übergeordnete Ziele sind ein sicherer und behinderungsfreier Verkehrsfluss und die langfristige Dekarbonisierung des Verkehrs durch einerseits dessen Elektrifizierung und andererseits verbesserte Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht-motorisierten Individualverkehrs.
- **Bochum fährt Auto**, eine Begrenzung auf Tempo 30 darf nur eine Ausnahme und nicht die stadtweite Regel sein.
- **Bochum fährt Rad**, Bochums Radverkehr muss alltagstauglich werden. Es braucht direkte und sichere Verbindungen zu Arbeitsstellen, Einkaufszentren, Kindergärten, Schulen, Behörden und Sportstätten.
- Fahrradstraßen im Nirgendwo machen keinen Sinn und nicht jede Kreuzung braucht wieder eine neue Idee zur Führung des Radverkehrs.
- Den weiteren Ausbau der Radwege entlang der vom Innenstadtring ausgehenden Radialen und entlang der Hauptstraßen aller Stadtbezirke.
- Nebenstraßen sind bedarfsorientiert um Radfahrstreifen zu ergänzen.
- Velorouten und Fahrradstraßen sind nicht als weitere Angebote zu schaffen, sondern als Bypässe, wo Radwege und Radfahrstreifen nicht bedarfsgerecht und sicher ausgebaut werden können.
- Bauliche Mängel sind zu beheben. Unklare Verkehrsführungen und Beschilderungen sind zu beseitigen, die Verkehrsführungen zu vereinheitlichen.
- Radunfallschwerpunkte sind zu identifizieren und zu entschärfen. Abstellmöglichkeiten sind auch in Wohngebieten anzubieten.
- Mit der heißen Nadel gestrickte Modellversuche wie Pop-Up-Radwege lehnen wir ab.
- **Bochum geht zu Fuß.** Wir setzen uns für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in Bochum ein. Der Fußverkehr muss als unverzichtbarer Bestandteil in die Verkehrsplanung der Kommune integriert werden.

Liegezweiräder
Liegendreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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

„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



„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 Fahrrad-klimatest, 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 harmonisieren. 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 fahr 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

ADFC wartet auf Leichtigkeit und Sicherheit des Radfahrens

Text und Fotos: ADFC Bochum



Demonstration für Einhaltung des Abstandsgebots

Der ADFC zieht Bilanz der letzten fünf Jahre Mobilitätspolitik der Stadt. Der Radfahrverband ist enttäuscht über die Entwicklung. Die grundsätzlichen Probleme vieler unbearbeiteter Gefahrenstellen, plötzlich endender und vielfach zugeparkter Radwege, wurden nicht verändert. So hat der Radverkehr zwar auch in Bochum seit 2013 leicht von 5,1 % auf 7,7 % zugenommen. Von der Erreichung des Ziels auf mindestens 25 % ist Bochum aber noch weit entfernt. Andere vergleichbare Städte haben in dieser Zeit eine Verdoppelung des Radverkehrs erreichen können.

Woran liegt das? – Radpolitik der Stadt

Eine Antwort findet sich im zweijährlich erscheinenden Radklimatest des ADFC. Dort kritisieren Radfahrer:innen vor allem, dass sie sich auf Bochums Straßen nicht sicher fühlen und ihnen durchgängige Radwege fehlen. Nimmt die Kommunalpolitik dies ernst, müsste sie also zukünftig an der Leichtigkeit und Sicherheit für den Radverkehr

arbeiten. Dazu ist sie auch angehalten, denn die zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik ist die Erreichung der „Vision Zero“ – möglichst keine Verkehrstoten und schwere Unfälle.

Bisher fehlen diese Prioritätensetzungen in der Kommunalpolitik. 2014 wurde der Rad-Schnellweg Ruhr (RS1) beschlossen, der unter anderem Bochum mit Gelsenkirchen, Essen und Dortmund verbinden soll. 2016 trat die Stadt dem Netzwerk Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) bei, mit dem Versprechen, bis 2030 einen Radverkehrsanteil von 25 % am gesamten Verkehr zu erreichen. Mit dem Klimanotstandsbeschluss und dem Mobilitätskonzept wurden klare Zeichen für die Mobilitätswende gesetzt. Die Corona Pandemie löste bundesweit einen Run aufs Rad aus, den einige Kommunen positiv aufnahmen und PopUp Radwege bauten.

Die Unterstützung von 17.000 Bürger:innen im Rad-Entscheid Bochum für eine Beschleunigung des Radwegeausbaus wurde hingegen ausgebremst. Ein wenig ambitio-



Wattenscheider Straße/Alleestraße

nierter Beschluss des Rates folgte. Das 2023 beschlossene Radverkehrskonzept mit einem Schwerpunkt auf Velorouten kommt nicht voran.

2025 müssen wir feststellen: Die Mobilitätswende funktioniert in Bochum auf diesem Weg nicht. Die Anzahl an Autos, die inzwischen rund 30 % der Bochumer Fahrbahnen blockieren, hat weiter zugenommen. Radwege werden in der Realität häufig als Anhalte- und Parkorte für Autos genutzt, was durch die Stadt kaum sanktioniert wird.

Der Ausbau geht zwar langsam voran, aber statt konsequent durchgehende Planungen umzusetzen, entstehen fast nur unverbundene Insellösungen wie der sehr gute Radweg auf der Wattenscheider Straße, der aber über Radwege beispielsweise aus der Innenstadt teilweise nicht sicher erreichbar ist und die neuen Radfahrstreifen auf der Königsallee, die an der Arnikastraße enden.

Das Veloroutenkonzept scheitert in der Umsetzung, u.a. an falschen Grundlagen und Verantwortungsdiffusion. Statt dieses zentrale Element des über Jahre erarbeiteten Radverkehrskonzeptes mit klaren Kriterien umzusetzen, zweifeln verantwortliche politische Fraktionen inzwischen den eigenen Beschluss an. Wichtiger als Sicherheit im Verkehr scheint der Erhalt von PKW-Abstellplätzen zu sein. Damit kann die Mobilitätswende nur scheitern. Statt an den

unrealistischen Vorstellungen von durchgehenden Velorouten parallel zu den Radialen mit Durchschnittstempo 25 km/h festzuhalten, braucht es ein Update des Konzepts mit pragmatischen Lösungen.

Gleichzeitig fehlt die Pflege der gebauten Radinfrastrukturen. So werden lange bekannte Gefahrenstellen nicht beseitigt, die Kontrolle von Falschparken nur halbherzig verfolgt und Umleitungen für Radfahr:innen bei Baustellen immer wieder vergessen. So erleben Bochumer:innen das Radfahren als stressig und gefährlich, statt leicht und sicher.

Lösungsansätze

Es braucht deutlich mehr Konsequenz in der Mobilitätsplanung. Weg von ideologischen Scheuklappen zwischen Pro Auto vs. Pro Rad, hin zu pragmatischer Politik. Es geht um Gleichberechtigung und Entscheidungsfreiheit. Es geht um unterschiedliche Stärken der verschiedenen Verkehrsformen.

Zu Fuß gehen ist für Ältere und Kinder eminent wichtig. Es ist aber auch eine Form der Aufenthaltsqualität und der Grünflächennutzung, bei der es nicht um die schnelle Überwindung von A nach B. geht. Die Nutzung solcher Wege und Grünverbindungen für das Radverkehrsnetz sollte eine Ausnahme bleiben.

Auf Strecken bis zu 5 km ist in städtischen Bereichen das Rad das schnellste Verkehrsmittel. Für längere Strecken sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen sind Bus und Bahn eine zentrale Mobilitätsform. Beim Lieferverkehr geht es um staufreie Strecken und Haltemöglichkeiten an den Zulieferorten. Das Auto benötigen Menschen, die mehrere Orte ansteuern, wie die mobile Pflege oder Zulieferer. Es ist zentral, genau diese notwendigen Verkehrsformen zu garantieren. Private Autofahrten können reduziert werden, wenn die Infrastruktur für die nachhaltigen Mobilitätsformen gut funktioniert.

Zu Fuß Gehen und Radfahren sind die preiswertesten und auch gesündesten Verkehrsformen. Dies sollte von der Stadt gefördert werden.

Wir stehen vor der Frage, wie wir preiswert und effektiv die Mobilität gestalten und den Stress im Verkehr reduzieren. Dafür ist es zweifellos wichtig, Leichtigkeit zu fördern, damit Entscheidungsfreiheit gegeben ist.

Um das Ziel schneller zu erreichen, sind komplexe, teure und langwierige Totalumbauten ungeeignet.

Mit welchen einfachen Maßnahmen motiviert man die Bochumer:innen umzusteigen?

Ganz zentral fürs Radfahren sind Sicherheit und Leichtigkeit. Diese werden außerhalb von Tempo 30 Zonen auf eigenständigen Radwegen am besten hergestellt. Das bedeutet, für Tempo 50 Straßen braucht es eine klare Trennung zum Autoverkehr. Genauso muss der Radverkehr konsequent vom deutlich langsameren Fußgängerverkehr getrennt sein.

Eine effektive und zukunftsorientierte Mobilitätspolitik muss konsequent auf sichere Fahrrad- und Fußweg-Infrastruktur, ÖPNV-Nutzung, Carsharing sowie Berücksichtigung der Anforderungen des Lieferverkehrs setzen.

Förderung der Leichtigkeit als Anreiz zum Umsteigen aufs Rad

Die Leichtigkeit braucht möglichst einheitliche und durchgehende Strecken, die schnell erkennbar und ohne Hindernisse zu befahren sind. In der Realität wechseln verschiedenste Radführungen immer wieder. Radwege enden plötzlich. Das stresst alle Verkehrsteilnehmer:innen und führt zu Unfallgefahren.

Deshalb fordert Der ADFC:

- Durchgehende Radwege, Lücken im Radverkehr schließen, bessere Pflege von Radwegen
- Konsequentes Ahnden von Falschparken auf Radwegen
- Gefahrenstellen beseitigen
- Systematische und gut beschilderte Umleitungen bei Baustellen und temporären Sperrungen
- Trennung von Fuß- und Radwegen
- Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos
- Überall, wo es möglich ist, Radwege auf bisher vierspurigen Straßen markieren
- Mehr Tempo 30 Bereiche mit Hilfe der neuen STVO einrichten
- Umweltpuren für ÖPNV und Rad einrichten
- Aufklärungs- und Rücksicht Kampagne initiieren
- Einen runden Tisch mit wichtigen Akteuren für die Nahmobilitätsplanung und Evaluation zu institutionalisieren (Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, ADFC, VCD, FUSS e.V., Bogestra, Rechtsamt, usw.)

Der ADFC ist nicht nur Lobby der Radfahrenden, sondern auch Lobby für die, die sich nicht trauen, Fahrrad zu fahren. Der ADFC unterstützt die Mobilitätswende.

Ruhr-Universität stärkt nachhaltige Mobilität

Text und Bilder: Birgit Agne, Georg Puhe

Mit der neu eingerichteten Stelle eines Fachkoordinators Mobilität im Nachhaltigkeitsbüro nimmt das Thema Mobilitätsmanagement an der RUB wieder Fahrt auf. Hier sind alle Fragen der Mobilität des größten Arbeitgebers in Bochum mit 37.000 Studierenden und 6.500 Mitarbeitern gebündelt. Die Kernaufgaben beinhalten die Prüfung und Optimierung vorhandener und die Schaffung neuer Mobilitätsangebote sowie die Vernetzung von Stadt Bochum und Ruhr-Universität.

Arne Wetzstein ist seit 1. April dieses Jahres der neue Fachkoordinator im Nachhaltigkeitsbüro. Ein vielfältiges Aufgabenspektrum ist zu bearbeiten. Dazu gehört u. a. auch das Parkraummanagement, das durch die notwendige Sanierung des Verkehrsbauwerks im Zentrum der Universität neu geordnet werden muss. Ein neues Parkhaus Ost ist bereits vor kurzem in Betrieb gegangen.

Vor Antritt der neuen Stelle an der RUB war Arne Wetzstein fast 8 Jahre als PR-Berater in verschiedenen Agenturen tätig. Hier gehörten zu seinen Kunden auch Akteure aus dem Mobilitätssektor, wie das Verkehrsministerium NRW, verschiedene Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände. Er konzipierte und verantwortete z.B. einen Podcast für das Bündnis für Mobilität im Verkehrsministerium NRW. Im Podcast mobilTALK waren z.B. auch schon Annette Quaadvlieg vom ADFC Bonn und der ehemalige Vorstand der BOGESTRA, Andreas Kerber zu Gast. Im Rahmen seiner Arbeit hatte



Arne Wetzstein im Gespräch mit FreiRad

Arne Wetzstein auch immer wieder Kontakt zu Mobilitätsmanager*innen und anderen Macher*innen der Mobilität in Deutschland. Das motivierte ihn, sich dem Thema Mobilität mehr praktisch zu widmen.

Vor allem planerische und strategische Fragestellungen sind von der neuen Fachkoordinationsstelle zu bearbeiten, damit die „Mobilität an der RUB sicher, widerstandsfähig, intelligent und klimagerecht wird“ (Strategiepapier Nachhaltigkeit). Aber auch die Fußläufigkeit des Universitätscampus unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit und der ÖPNV sind Themenfelder der Fachkoordinationsstelle.

Ein Rückblick: Mit der Aufnahme von zwei Abiturjahrgängen 2013, der G9 und der ersten G8 Abiturient:innen, wurden erste intensive Planungen und Umsetzungen für eine verbesserte Mobilität an der Uni gestartet. Die Einführung des „metropolrad-ruhr“ der nextbike GmbH, mit vielen Stationen in der Uni, gehören dazu, ebenso wie abschließbare Fahrradboxen auf dem Campus und viele neue zusätzliche Fahrradbügel. Die zwölf Fahrradboxen mit je etwa 20 Stellplätzen, eine Art vergitterter überdachter Käfig,



Wenig genutzte Fahrradboxen

werden inzwischen vorrangig von Mitarbeitenden genutzt. Eine Gebühr von 3 Euro/monatlich ist dafür erforderlich. Um mehr Interessierten einen Zugang zu den Boxen zu ermöglichen, wurde ein Überbuchungssystem eingerichtet.

Trotz 200%iger Überbuchung stehen sie nach unserer Beobachtung trotzdem häufig leer. Es gibt Spinde in den Boxen zum Einschließen von Wertsachen, aber eine Ladeinfrastruktur für E-Bikes gibt es bisher auf dem Campus nicht und die Brandschutzverordnung verbietet das Mitnehmen von E-Bike-Akkus in die Gebäude. Hier gibt es erheblichen Handlungsbedarf, aber wenig Hoffnung auf rasche Lösungen, denn diese erfordern wahrscheinlich die Einrichtung eines gesonderten Stromnetzes.

Ein großes Problem ist seit jeher die Erreichbarkeit der Gebäude und der einzelnen Institute mit dem Fahrrad, vor allem im Unibereich Ost. Ein entscheidender Punkt ist die Querung des zentralen Parkhauses, das in den nächsten fünf Jahren saniert wird.

Die Situation hat sich zuletzt durch die vielen Baumaßnahmen und die zusätzlichen Wegesperrungen, oft ohne klar ausgeschilderte Umleitungsalternative, noch weiter verschärft.

Der einmal existierende „Campusplan für Radfahrende“ ist damit auch hinfällig. Radfahrende sind zunehmend genervt von der Situation und „wurschteln“ sich auf illegalen Wegen und teils selbstgefährdend durch.

Arne Wetzstein sieht deshalb eine klare Wegeplanung als eine wesentliche Aufgabe. Das geht aber nur kooperativ mit der Stadt Bochum, dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW der Hochschule und der RUB. Daran wird gearbeitet. Das formulierte Ziel ist, den Radverkehrsanteil zu erhöhen, attraktiver gestaltete Abstellplätze einzurichten, bessere Radwege auch zur Querung des Campus einzurichten. „Auf meinem Wunschzettel an die Stadt Bochum steht beispielsweise auch die Einrichtung einer Zufahrt Uni-Mitte für Radfahrende und die Freigabe der Unistraße von Uni-West bis Langendreer für den Fahrradverkehr“, sagt Arne Wetzstein. Letzteres wurde vor einigen Jahren im Zusammenhang mit der Sanierung mehrerer Brücken auf der Unistraße auch schon von der Stadtverwaltung in Aussicht gestellt

Weitere Projekte sind auf dem Arbeitsplan von Arne Wetzstein notiert: Die Universität als fahrradfreundlichen Betrieb zertifizieren zu lassen, die Einführung von JobRad in 2026 und natürlich weiterhin die Beteiligung am Stadtradeln, das die RUB in diesem Jahr mit über 55.000 gefahrenen Gesamtkilometern angeführt hat.

Eine Zusammenarbeit mit dem ADFC könnte Arne Wetzstein sich gut vorstellen, z.B. mit einem Infostand im Nachhaltigkeitsbüro auf dem Campus oder bei Veranstaltungen und Aktionstagen wie dem Winter Bike to work day. Wir freuen uns darauf!

► Nachhaltigkeitsbüro RUB



Ein Zukunftsareal ermöglicht neue Gewerbeflächen und neue Rad- und Fußwege Verbindungen

Text: Georg Puhe | Bild: Stadt Bochum

Eine ehemalige Industriefläche zwischen dem Westpark und der Innenstadt soll neue Verbindungen zwischen dem Bochumer Westen und der City realisieren. So sieht es der Bebauungsplan Nr. 1049 – Gewerbegebiet Gußstahlstraße vor.

Möglich macht dies eine Industriebrache westlich der Innenstadt. Nach bereits erfolgreichem Umlegungsverfahren und dem Abriss alter Industriehallen soll die Fläche zum „Zukunftsareal Innenstadt-West“ entwickelt werden, eine gewerbliche Nutzung ermöglichen und damit der hohen Nachfrage an Gewerbeflächen entgegenkommen. Ein weiteres wichtiges Ziel der Planung ist, „die Erreichbarkeit des Westparks und der Erzbahntrasse für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere aus der Innenstadt“ zu verbessern. „Angrenzend an die Bochumer Innenstadt sollen öffentliche Grünflächen entstehen, die über eine Grünwegeverbindung einen Anschluss an die große Parkanlage Westpark schaffen.“ (B-Plan 1049 – Gewerbegebiet Gußstahlstraße).

In einem Strukturkonzept haben die Planer die städtebaulichen Möglichkeiten und Erfordernisse dieser etwa 7,2 ha großen Fläche entworfen. Die weiterhin genutzten Industrieflächen geben dafür Bedingungen vor: Anschlussgleise für die Industriebetriebe müssen erhalten bleiben.

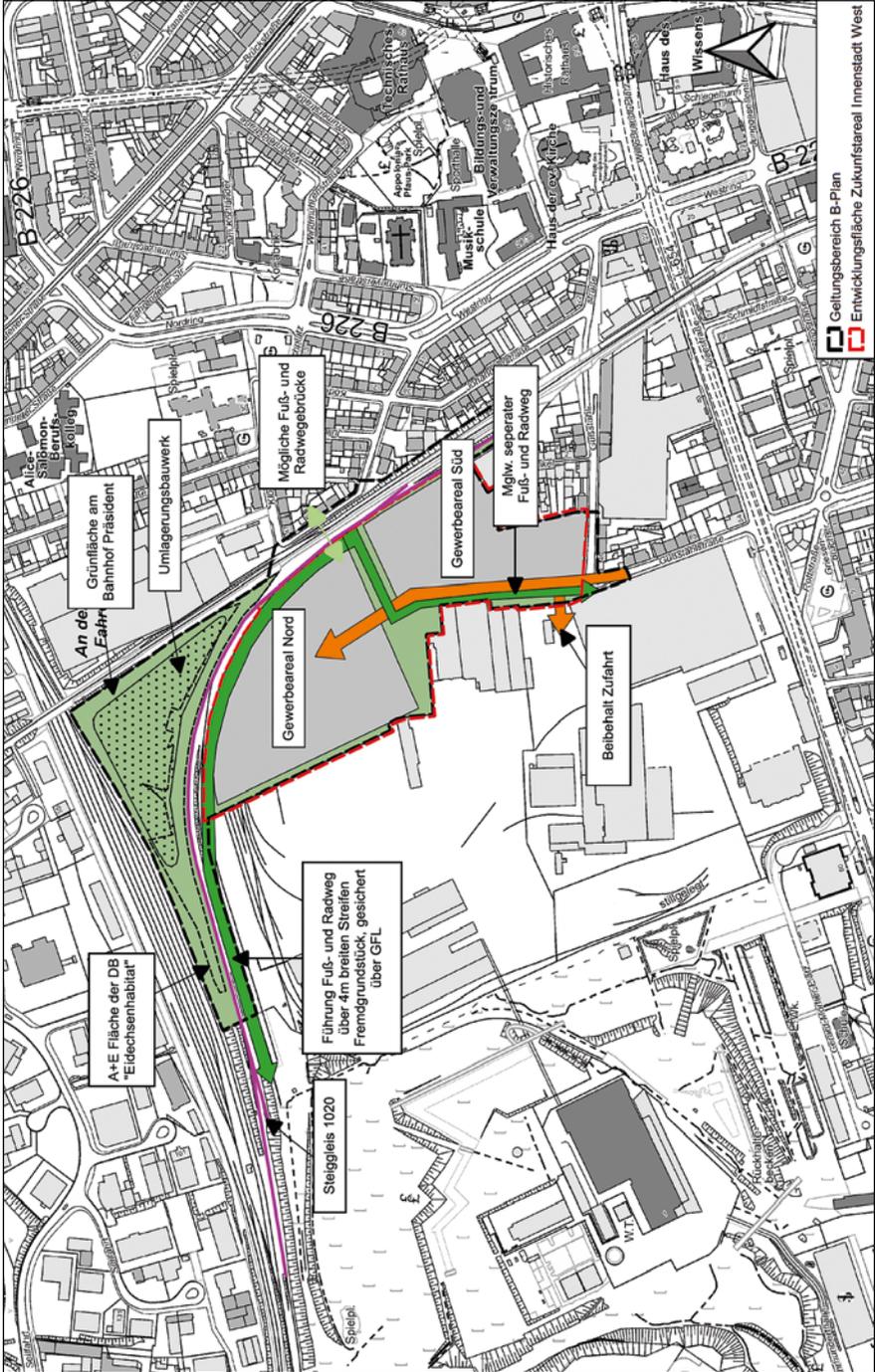
Für den Fuß- und Radverkehr, der von der Erzbahnschwinge südlich der Gleise und nördlich der Grünflächen des Westparks bis zu den Industriehallen und dort entlang der Industrieflächen zur Alleestraße geführt

wird, sind im Konzept zwei Direktverbindungen in die Innenstadt möglich: Der geplante Fuß- und Radweg wird zwischen Bahn und Industrieanlagen bis zur Bahnlinie, die Bochum mit Herne verbindet, geführt und verläuft dann parallel der Gleise bis zur Gußstahlstraße. Hier gibt es bereits eine Unterführung. Die Strecke verläuft dann bis zum Westring. Die Machbarkeit einer weiteren Querung der Gleisanlagen mit einer neu zu bauenden Brücke im Bereich der Klosterstraße wird im weiteren Verfahren geprüft. Über den Imbuschplatz würde man hier in die Innenstadt gelangen.

Es ist ein ambitionierter Plan, der auch die zukünftige Mobilität berücksichtigt und einen wichtigen Baustein für die Erreichung der Innenstadt enthält. Ob die Planung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs von 4 Metern Breite für eine zukunftsfähige Erschließung ausreicht, muss der weitere Planungsprozess, der mit dem Aufstellungsbeschluss ganz am Anfang steht, zeigen. In zwei öffentlichen Beteiligungsverfahren kann auch hierzu Stellung bezogen werden. Die BV Mitte hat dem Aufstellungsbeschluss und dem Strukturkonzept am 15.5. zugestimmt. Am 2.7. wurde dann vom Ausschuss für Planung und Grundstücke entschieden, auf dieser Grundlage die Planung weiterzuführen.

► B-Plan 1049 im Ratsinformationssystem





Strukturkonzept Innstadt West – Bebauungsplan Nr. 1049 – Gewerbegebiet Gußstahlstraße

Um die Kurve und über die Wippe

ADFC-Radfahrschule für Kinder am Neuen Gymnasium

Text und Fotos: Jörn Hartwich,
Stadtteilmagazin VorOrt ... in Altenbochum
und Wiemelhausen



Fahren mit einer Hand: Wurfübung
auf dem Fahrrad-Parcours

Das Training hat noch gar nicht begonnen, da kurven die ersten Kinder schon voller Elan herum. „Das ist einfach toll hier“, sagt eine Mutter, die mit ihrem Sohn an diesem Sonntag zum Neuen Gymnasiums gekommen ist. Der Vierjährige ist voll konzentriert. Auch ein kleiner Sturz kann ihn nicht davon abhalten, sofort wieder in die Pedale zu treten.



Aus dem ADFC-Team mit dabei: Gabriela Funke (li.) und Brigitt Agne

Einmal im Monat lädt der ADFC-Bochum auf dem Schulhof des NGB zu einer kostenlosen Fahrradschule ein. „Wir möchten die Kinder aufs Rad bringen“, sagt Brigitt Agne. „Weil wir festgestellt haben, dass viele Kindergarten- und Grundschulkindern noch Übungsbedarf haben.“ Selbst Neunjährige könnten manchmal noch nicht Radfahren.

Der Start war im vergangenen Jahr, damals noch auf dem Springerplatz. Die Anmeldezahlen schnellten sofort in die Höhe. Deshalb wurde entschieden, die Fahrradschule weiterzuführen – nun aber am NGB. „Es kommen sogar Kinder mit dem Laufrad, die noch gar nicht Fahrrad fahren können.“

Mit dabei ist auch Stefan Lill von litt-lebikebus.de. Der Fahrradmechaniker aus Weitmar hat die Fahrradschule des ADFC mit seinem mobilen Fahrradservice von Anfang an ehrenamtlich unterstützt. Seine kleine Werkstatt steht am Rande des Parcours, die Eltern sind begeistert.

„Könnten sie mal die Handbremse überprüfen“, fragt ein Vater, der das pinkfarbene Kinderrad seiner Tochter neben sich herschiebt. „Kein Problem.“ Nach ein paar

Handgriffen vom Profi ist das Rad schnell wieder verkehrstüchtig. Bei anderen Fahrrädern wird der Sattel eingestellt, das Licht repariert oder einfach nur Luft aufgepumpt. Alles kostenlos, versteht sich.

Die Kinder laufen inzwischen den Parcours ab. Dabei wird ihnen genau erklärt, wo sie anhalten und aufpassen müssen. Später geht es dann mit den Rädern über ein Rüttelbrett und durch scharfe Kurven. Hindernisse müssen umfahren, eine Acht gemeistert werden. Auch der Schulterblick steht auf dem Programm – unterstützt durch spielerische Elemente. Um das „Blinken“ mit ausgestrecktem Arm zu üben, werfen die Kinder einen Ball in einen Korb. Der absolute Hit ist allerdings die Wippe, die überfahren werden muss.

„Das Problem ist einfach, dass oft der Raum zum Üben fehlt, sagt Brigitt Agne. Selbst auf der Springorumtrasse könne man mit kleinen Kindern an manchen Tagen nicht entspannt unterwegs sein. Der Schulhof des NGB sei deshalb einfach perfekt. Kein Autoverkehr, viel Platz und von allen Seiten gut erreichbar.



Ist mit seiner mobilen Werkstatt ehrenamtlich vor Ort: Stefan Lill von littlebikebus.de

Das wissen auch die Eltern zu schätzen, die an diesem Morgen gekommen sind. „Es geht einfach darum, dass die Kinder noch sicherer werden“, sagt ein Vater, der seinen kleinen Sohn mit dabei hat. Denn selbst auf den Radwegen könne es immer wieder zu kritischen Situationen kommen. „Letztes war für uns plötzlich nur noch ein ganz schmaler Streifen da.“ Das sei für kleine Kinder schon eine Herausforderung.

Am Anfang geht es in der Fahrradschule vor allem darum, die Balance zu halten. Auch in schwierigen Situationen. „Die Kinder sind ja sogar auf dem Gehweg gefährdet“, sagt Birgit Agne. Autofahrer würden achtlos die Türen öffnen oder die Wege fast zuparken. Das sei natürlich gefährlich. Aber auch Kreuzungen, Ampeln und übermäßiger Verkehr machen gerade Fahranfängerinnen und Fahranfänger immer wieder Probleme. Genau hier setzt die Fahrradschule des ADFC an.

„Wenn die Kinder in den Straßenverkehr kommen, müssen sie ihr Rad beherrschen, damit sie sich voll und ganz auf den Verkehr

und auf die Verkehrszeichen konzentrieren können.“

Die Idee kommt ursprünglich aus Dortmund. Dort gibt es das Angebot schon seit vielen Jahren. Bevor der ADFC-Bochum seine eigene Schule startete, wurde dort hospitiert. Damit auch alles klappt. Was nun noch fehlt, sind weitere ehrenamtliche Helferinnen oder Helfer.

Wenn alles so gut weiterläuft, soll das Angebot sogar für Erwachsene ausgebaut werden. „Es gibt auch Eltern, die nicht Fahrradfahren

können“, heißt es beim ADFC. Für sie soll ein mehrtägiger Kurs angeboten werden, bei dem die Module aufeinander aufbauen.

Bei den Kindern ist das nicht so. Hier kann jeder einfach dazukommen. Einzige Voraussetzung ist eine Anmeldung. Mehr als 20 bis 25 Kinder kann der ADFC zurzeit noch nicht betreuen. Schließlich müssen überall an der Strecke Helferinnen und Helfer postiert sein.

Einen Tipp hat Birgit Agne natürlich auch noch. „Es ist ganz wichtig, dass die Kinder früh mit dem Laufrad starten. Wenn sie die Balance halten können, kommt das Radfahren fast von alleine.“

Die nächste Radfahrerschule für Kinder findet am 24. August statt. Start ist um 13 Uhr am Neuen Gymnasium Bochum. Anmeldungen unter: radfahrerschule@adfc-bo.de. Weitere Infos auf der Website des ADFC unter ► Radverkehrschule





Flotte arotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice



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



Back
Bord



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE



Rundtour zur Margarethenhöhe

Text und Fotos: Theo Albers

In der 6. Folge dieser Artikelserie ist unser Ziel die Margarethenhöhe in Essen. Die Tour dorthin wurde 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 Tour startete bei herrlichem Wetter mit 29(!) Radelnden in Bochum-Querenburg auf dem Buscheyplatz. Über die Springorumtrasse, den Ruhrtalradweg und den Grugaweg fuhren wir zur Margarethenhöhe. Der Grugaweg in Essen verläuft vom Knotenpunkt 51 an der Ruhr über knapp 9 km über Essen-Rüttenscheid zum Knotenpunkt 1 auf der „Rheinischen

Bahn“ und stellt damit eine sehr gute Verbindung zwischen dem Ruhrtalradweg und dem RS 1 dar.

Bevor man die Margarethenhöhe erreicht, sollte man einen Blick auf das Ronald-McDonald-Haus werfen, das im Jahr 2005 eröffnet wurde, basierend auf dem letzten Architekturentwurf des Künstlers Friedensreich Hundertwasser. Es bietet Familien mit schwer kranken Kindern, die im Universitätsklinikum Essen behandelt werden, ein vorübergehendes Zuhause.

Auf der Margarethenhöhe erwartete uns eine knapp einstündige Führung mit dem Fahrrad. Diese Führungen können individuell bei der Bürgerschaft Margarethenhöhe (www.buergerschaft-margarethenhoehe.de)



gebucht werden. Sie sind kostenfrei, der Verein freut sich jedoch über eine freiwillige Spende.

Nach einer Stärkung führen wir den Grugaweg ein Stück zurück und bogen nach wenigen Kilometern auf die Naturroute Richtung Norden ab, eine der fünf Nord-Süd-Achsen auf dem Gebiet der Stadt Essen. In Essen-Stoppenberg haben wir im Hellowald diese Route verlassen und sind Richtung Osten gefahren, um zum Zollvereinweg zu gelangen. Wer die Tour verlängern möchte, kann an dieser Stelle auch noch einen Schlenker über das UNESCO-Welterbe Zeche und Kokerei Zollverein machen.

Über den Zollvereinweg und die Kray-Wanner Bahn ging es zurück Richtung Bochum. Wir wählten die Variante RS1 – Kruppwald – Dahlhauser Heide – Erzbahntrasse. Man kann auch über die Kray-Wanner-Bahn bis zu Holgers Erzbahntrasse fahren und dort auf die Erzbahntrasse abbiegen. Die Erzbahntrasse ist seit über 12 Jahren ein Treffpunkt für alle, die mit dem Fahrrad unterwegs sind und eine kleine Pause brauchen.

Bald wird es außerdem auch die Möglichkeit geben, auf der 3,2 km langen Strecke des RS1 auf Bochumer Gebiet zu radeln. Diese Strecke verläuft komplett auf

der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn, von der Stadtgrenze Gelsenkirchen im Westen bis zur Darpestraße. Die Überquerung der A 40 wird wohl noch länger auf sich warten lassen. Von der Rampe an der Darpestraße aus kann man allerdings bequem die Erzbahntrasse erreichen und auf dieser zurück zum Ausgangspunkt der Tour oder in die Innenstadt radeln.

Die Tour hat bei Start und Ziel in Querenburg eine Länge von ca. 60 km. Dabei sind etwa 350 Höhenmeter zu bewältigen. Sie führt außer auf kurzen Abschnitten bei der Süd-Nord-Durchquerung von Essen weitgehend über ausgewiesene Radstrecken oder wenig befahrene Straßen. Auf dem komoot-Account des ADFC Bochum ist als Start-Zielpunkt die Springorumtrasse am Waldring gewählt. Die Tour hat dann eine Länge von 56 km.

Unsere nächsten Radtouren könnt ihr auf der Homepage des ADFC Bochum abrufen. Unsere zertifizierten Tourguides bieten ein vielfältiges Programm von Radtouren mit verschiedenen Schwerpunkten und Schwierigkeitsgraden an.

► QR-Code zur Tour



Ist es endlich so weit? Aufstehen!

Mein Aufbruch in die Langstrecke

Text und Fotos: Horst Pflugstaedt



Samstagmorgen, 4:30. Der Wecker klingelt, ich quäle mich aus dem Bett und nach dem Hygiene-Ritual in die bereit liegenden Fahrrad-Klamotten. Ein kleiner Rucksack mit Wechsel-Kleidung für den Abend liegt bereit, das Fahrrad ist durchgecheckt, und erst am Bahnsteig der Straßenbahn nach Wanne-Eickel fällt mir auf, dass ich an alles gedacht habe, nur nicht an das Deutschlandticket. Also schnell wieder nach Hause und das Ticket einpacken. Die Straßenbahn hole ich dann am Bahnhof Präsident ein, und jetzt geht es pünktlich und ereignisarm nach Köln.

Beim Bäcker wird nochmal gefrühstückt, bevor zwischen 7:00 und 8:00 Uhr am Sportpark Müngersdorf der Checkin für den Brevet nach Zuid-Limburg startet. Ein paar Tage zuvor habe ich eine Mail mit den Routen-Daten bekommen: 203 km und 800 Höhenmeter sollen in maximal 13:30 Stunden bewältigt werden.

Zweifel

WILL ich das? Warum bin ich hier? Schuld sind natürlich andere, Gespräche an Holgers Erzbahnbude mit Menschen, die den Ruhrtal-



Tagebau Iden

radweg (RTR) als Tagestour fahren, von Mainz nach Dorsten oder andere Strecken, bei denen ich weiß, dass das rechnerisch möglich ist, aber so weit außerhalb meiner Fitness und Ausdauer, dass ich nur fasziniert zuhöre.

Irgendwas ist aber hängen geblieben. Die Idee, mit dem ersten Zug nach Winterberg zu fahren und abends irgendwann am Rheingrange in Duisburg anzukommen, kommt immer wieder. Nach meinen seltenen längeren Touren mit Gepäck, bei denen ich nie über 140 km Etappenlänge hinaus kam, setzt sich der Gedanke fest, dass ich für den RTR nicht geschaffen bin.

Wieder vergeht Zeit, bis ich über das soziale Netzwerk Mastodon Kontakt zur Bochumer Fahrradbubble bekomme. Ich lerne Menschen kennen, die für die jährliche Vätternrundan trainieren (knapp über 300km um den Vätternsee in Schweden), höre erstmals das Wort Brevet, lerne bei der Critical Mass einige Menschen persönlich kennen, die auch weite Touren machen. „Wollen wir mal zusammen die Ruhr fahren?“ – Der erste Termin fällt ins Wasser, ein zweiter steht noch aus, aber plötzlich kommt die Frage: „Hej, willst Du mal Köln-Limburg fahren?“ Das sei schön flach, das traue mensch mir zu.

Entscheidung

Ein Wort ergab das andere, die Registrierung kostet nur ein paar Euro, und jetzt stehe ich in Köln im Sportpark am Check-In und hole mir meine Stempelkarte ab. Es gibt Kaffee und Kuchen, kostenlos! Warum war ich gerade noch in der Bäckerei? Es ist aufregend, so viele schöne Räder zu sehen. Hauptsächlich sind es leichte Renner, aber auch ein paar Gravel-Bikes sind dabei. Mein Stahl-Gravel sieht schon ein wenig schwer aus. Ist das da ein Holland-Rad? Echt jetzt? Mit Klick-Pedalen??? Die Teilnehmenden sind ein bunter Haufen, Junge, Alte, Dicke, Dünne, Wettergegerbte... Fast alle in Spandex, alle aufmerksam, viele in Grüppchen zusammenstehend. Man kennt sich anscheinend. Das Orga-Team ist auch immer irgendwo mittendrin, alle sind supernett, alles läuft total geschmeidig.

Brevet-Regeln

Kurz nach acht versammeln sich alle, es gibt eine kleine Ansprache, in der uns nochmal der Routenverlauf mit den zu erwartenden Gefahrstellen erklärt wird: Hier eine Baustelle, da die Kreuzung einer größeren Straße, alles nichts Wildes. Nach den Brevet-Regeln wird funktionierendes Licht erwartet, eine reflektierende Weste, die Einhaltung der StVO, Freundlichkeit, Fortbewegung nur mit eigener Muskelkraft (kein E-Motor erlaubt) – und außerdem ist ein Brevet explizit kein Rennen: Die Checkpoints haben Öffnungszeiten, so dass zu schnelle Radler warten müssen, zu langsame aber aus der Wertung fallen. Wir sollen Spaß haben und nicht gegeneinander fahren.

Die Checkpoints haben Öffnungszeiten, so dass zu schnelle Radler warten müssen, zu langsame aber aus der Wertung fallen. Wir sollen Spaß haben und nicht gegeneinander fahren.

Ab 8:30 Uhr gehen die FahrerInnen in 5-Minuten-Abständen in Gruppen von 30 Leuten an den Start. Ich starte um 8:35 Uhr gemeinsam mit einer Freundin, und das Holland-Rad fährt auch mit uns. Es geht über Nebenstraßen raus aus der Stadt, nach ein paar Kilometern zerfällt das Feld in kleinere Gruppen. Die Freundin ermahnt mich, dass ich mein eigenes Tempo finden müsse, um die Langstrecke gut zu bewältigen.

Das eigene Tempo

Es geht weiter über kleine Straßen, alte Trassen, meistens mit sehr wenig KFZ-Verkehr. Es ist angenehm kühl, für die ersten zwei Stunden ist eine kleine Chance von Regen angesagt, aber der kommt nicht. Mal werde ich überholt, mal hänge ich mich hinter eine Gruppe, dann wieder hängt sich jemand an mein Hinterrad, bis ich von einem der Mitfahrer (es sind sehr wenige Frauen dabei) mit den Worten

überholt werde, dass ich mir auch mal Windschatten gönnen dürfe. Das versuche ich, merke aber, dass ich total unruhig bin. Die Gruppen machen mich nervös, sind entweder zu schnell oder zu langsam, sie kennen sich untereinander und sind aufeinander eingespielt. Ich fühle mich wie ein Fremdkörper und verstehe immer besser, was die Freundin mit „eigenem Tempo“ meint.

Am Tagebau Inden halten wir kurz an und schauen in das tiefe Loch. Die Gruppe einigt sich darauf, schnell weiterzufahren, ich krame noch mein Handy raus, um ein Foto zu machen. Als ich es wieder eingepackt habe, sind sie weg, ein anderer Fahrer nickt mir zu, wir wechseln zwei, drei Worte, dann fahre ich alleine weiter.



Ein paar Kilometer später werde ich gefragt, ob es gewollt sei, dass mein Licht brennt. Oh, eigentlich wollte ich die 10 Watt vom Nabendynamo tatsächlich sparen. Der Himmel ist klar, es ist hell, und verdammt, ich brauche die Energie für die weiteren 140 km. Licht aus, weiterfahren!

Auf und ab

In der Gegend von Aachen wird es hügeliger und – hallo! –, die Niederlande sind echt nicht flach. Die „Niederländische Toskana“ wird die Gegend angeblich auch genannt. Die Anstiege sind lang gezogen, und die Bergziegen unter uns RadlerInnen mögen sie „nicht steil“ finden, ich aber merke meine Oberschenkel sehr deutlich. Das ist anstrengend, und ich habe erst etwas weniger als die Hälfte des Weges geschafft! Gut, dass laut Track gleich der erste Checkpunkt kommt. Auf einem der Hügel in Sibbe platzt das Radlercafe „Aan de Kerk“ aus allen Nähten. 50 Fahrräder stehen in den Ständern,

die Tische sind dicht belegt, überall RadlerInnen. Ich hole meinen Stempel für die Brevet-Karte ab, setze mich und schaue mich um, was denn die anderen so machen. Kaffee, Cola und Kuchen scheinen der Hit zu sein. Ja, kann ich bestätigen. Koffein und Zucker holen mich ganz schnell zurück unter die Lebenden. Nach einer guten dreiviertel Stunde raffte ich mich wieder auf.

Ich hole mein Rad, fahre los. Ärgere mich ein wenig mit meinem Navi, weil es nach 500m meine Position immer noch nicht richtig anzeigt. Bin ich jetzt auf dem Track? Naja, die Gruppe da kenne ich doch, so falsch kann ich nicht sein. Und plötzlich ist auch das Navi da und ich bin wieder dabei.

War die Pause zu lang? Oder ist es einfach nur die Abfahrt nach Valkenburg? Ich rolle nur bergab, bewege mich kaum und zittere vor Kälte. Hoffentlich gibt sich das gleich, wenn ich wieder strampeln darf. Das darf ich. Die Kälte verzieht sich langsam, dafür kommt die Frage auf, wie viele Höhenmeter eigentlich noch kommen sollen. War die Pause kurz zuvor erholsam genug? Das darf gerne mal ein Ende haben! Macht das überhaupt noch Spaß?

Die zweite Hälfte

Ja, irgendwie schon. Die Strecke ist unglaublich schön. Immer wieder mal begegnen mir Mitfahrende, dann wieder habe ich kilometerweit nur Landschaft. Die Hügel werden flacher, der Wind bleibt freundlich, auf der Rückfahrt habe ich ihn sogar weitgehend im Rücken. Ich fahre über asphaltierte Wirtschaftswegen durch Felder, an Windrädern vorbei zurück in das rheinische Braunkohlgebiet. Die Wegweiser zeigen nach Immen-dorf, Jülich, Geilenkirchen – und nach „Beschilde-rung Ende“! Der A... der Welt befindet sich in Nordrhein-Westfalen.

Am zweiten Checkpunkt, dem Haus Overbach bei Jülich, werden wir vom lokalen Team der Fahrradwerkstatt mit Freundlichkeit und Aufmerksamkeiten überhäuft. Kaffee, Müsliriegel, Kaltgetränke... Warum geht eigentlich die zuckerfreie Cola so schlecht weg? Wiedersehen mit anderen Teilnehmenden, kurze Gespräche. Ein ganzes Rudel von Velomobilen ist auch dabei. Die Gefährte sehen klasse aus. Und sie sind schnell, wenn sie erstmal Fahrt aufgenommen haben! Das will ich auch mal ausprobieren. Irgendwann...

Finale...

Frisch gestärkt geht es in das Finale, noch 54 km liegen vor mir. Ich habe noch ein paar Gel-Riegel, eine gut gefüllte Trinkflasche, nicht ganz so müde Beine wie befürchtet. Und trotz eines Zwischenfalls mit einem viel zu schnell und dicht überholenden PKW-Fahrenden in nicht einsehbarer Kurve ist meine Laune immer noch hervorragend gut. Nördlich vom Tagebau Hambach fahren wir über den „Speedway“ Richtung Bed-burg – und dann ist da plötzlich das Gefühl, das ich die ganze Zeit erwartet hatte: Meine Beine sind leer. Ich trete in die Pedale, aber da kommt nichts mehr. An der tatsächlich letzten Steigung vor dem Ziel, vielleicht 20

Höhenmeter auf 300 m Strecke, kämpfe ich darum, wenigstens noch eine zweistellige Zahl auf dem Tacho zu haben. Klappt nicht. Ich schiebe mir einen letzten Gel-Riegel in den Mund, was das Atmen schwerer macht, dem Kopf aber das Gefühl gibt, dass da irgendwie Energie nachgefüllt wird. Kämpfe mich weiter. Komme wieder in die Stadt und erkenne den Weg wieder, den ich am frühen Morgen in die andere Richtung gefahren bin. Ich bin müde, ausgelaugt, euphorisch. Nur noch ein paar hundert Meter.

Dann hole ich mir am Ziel den letzten Stempel ab. Es ist 17:36 Uhr. Ich war gut 9 Stunden unterwegs. Ich habe es geschafft. Zwei Minuten später kommt das Holland-Rad ins Ziel. Wahnsinn. Es wird geplaudert, die Orga hat noch Kuchen übrig, Brötchen mit Käse gibt es auch.

Mehr? Mehr!

Würde ich das nochmal machen? Ja! Schon vier Wochen später starte ich in Essen Werden für 203km und 2500hm „Durchs Bergische und Märkische“. Aber das ist eine andere Geschichte.

Nachtrag: vor ein paar Tagen habe ich mich für meinen dritten Brevet angemeldet. Am 20.09.2015 geht es „Auf eine Pommes nach Belgien“. Es sind noch 19 Startplätze frei. Nächstes Jahr fahre ich vielleicht meinen ersten 300er, und den Ruhrtalradweg schaffe ich hoffentlich noch im Spätherbst. Willkommen im Rabbithole der Langstrecke.



► Radtreffcampus
Bonn



► ARA Ruhrgebiet



„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)

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)

Verkehrs AG

Jeden ersten Do. im Monat ab 18:30 Uhr

Tourenplanung und Komoot Workshop

Jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 18:00 Uhr

Aktiventreffen im Umweltzentrum

Jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Radfahrschule AG

Jeden vierten Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Variable Termine (Aug. 2025 – März 2026)

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.

Donnerstagsrunde zur Halde Rungenberg und der Siedlung Schüngelberg

Donnerstag, 7. August, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

Umgeben von Schachanlage, 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

Radsternfahrt Ruhr nach Dortmund

Samstag, 16. August, 10:45 Uhr

Glocke am Rathaus

Weitere Zubringer: 10:00 Uhr Erzbahnbrücke, 10:30 Uhr Dahlhausen Bahnhof, 11:40 Uhr Langendreer Markt und weitere siehe <https://fahrradsternfahrt.ruhr/zulaufrouuten/>. Die Abschlussveranstaltung findet in Dortmund-Mengede im Volksgarten statt.

Radeln und Schlemmen

Sonntag, 17. August, 10:30 Uhr

Bergbaumuseum, Bochum

Im Rahmen unserer Reihe Schlemmen & Radeln führt uns die Radtour im Monat August mit ca. 60 km zur Eisdielen Via Roma in Marl-Sinsen. Eine kleine Eisdielen mit riesengroßer Auswahl. Länge ca. 60 km; Anmeldung erbeten. Leitung: Sandra Weber, E-Mail: Weber@adfc-bo.de, Gabi Funke, E-Mail: Funke@adfc-bo.de

Donnerstagsrunde von Ruhr zur Ruhr

Donnerstag, 21. August, 11:00 Uhr

Buscheyplatz in Querenburg

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

Schicht am Schacht – Feierabendrunde durchs Revier

Freitag, 22. August, 16:00 – 20:00 Uhr

Haus Oveney, Oveneystraße 65, 44797 Bochum

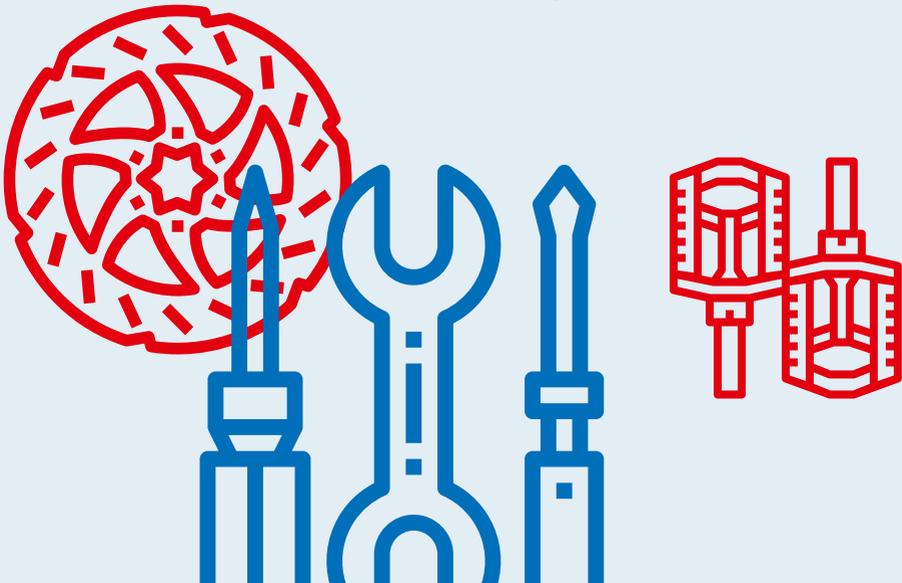
Rauf aufs Rad und raus ins Revier! Dieses Mal starten wir unsere gemütliche Feierabendrunde in Bochum-Stiepel, am idyllisch gelegenen Haus Oveney direkt am Kemnader See. Zum Schluss noch einen entspannten Absacker in der Location Picasso direkt an der Ruhr. Länge ca. 50 km. Leitung: Sandra Weber, E-Mail: Weber@adfc-bo.de

Die Seen-Wälder-Feldertour im Münsterland

Samstag, 30. August, 11:00 – 18:00 Uhr

Roost-Warendin-Platz, 45721 Haltern am See

Der ADFC Bochum wagt neue Angebote. Vom Haltener BF starten wir zum Haltener See. Am Kökelsumer Bauernladen & Café rasten wir und zum guten Schluss lassen wir im Biergarten „Kombüse“ am See den Tag ausklingen. Länge ca. 55 km. Weitere Infos s. Homepage. Leitung: Gabi Funke, E-Mail: Funke@adfc-bo.de, Theo Albers, E-Mail: albers@adfc-bo.de



Die Abenteuer tour für Familien

Sonntag, 31. August, 12:00 – 18:00 Uhr
Springerplatz, 44793 Bochum

Dieses Mal fahren wir über die Erzbahntrasse zur Zeche Knirps. Über Brücken fahren, schmale Pfade erleben und auch mal einige Meter schieben klingen für Kinder schon wie ein Abenteuer. Ein gemeinsames Picknick auf dem Zechengelände und natürlich der große Abenteuerspielplatz machen daraus ein besonderes Ereignis. Wir freuen uns auf euch - Euer Radfahrerschulteam!
Länge: 12 km. Leitung: Gabi Funke, E-Mail: Funke@adfc-bo.de

Parking Day mit Adfc-Sommerfest

Freitag, 19. September, ab 16:00 Uhr
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Diesmal verbinden wir zwei Aktivitäten und zeigen, wie schön es sein kann, wenn die Straße allen gehört. Kuchen und /oder Salatspenden sind willkommen. Mitglieder, Weggefährten und Fahrradfreunde/innen sind herzlich eingeladen!

Fahrrad-Kodieraktion auf dem Gerther Flohmarkt

Samstag, 20. September, 10:00 – 15:00 Uhr
Marktplatz, Bethanienstraße 7-9

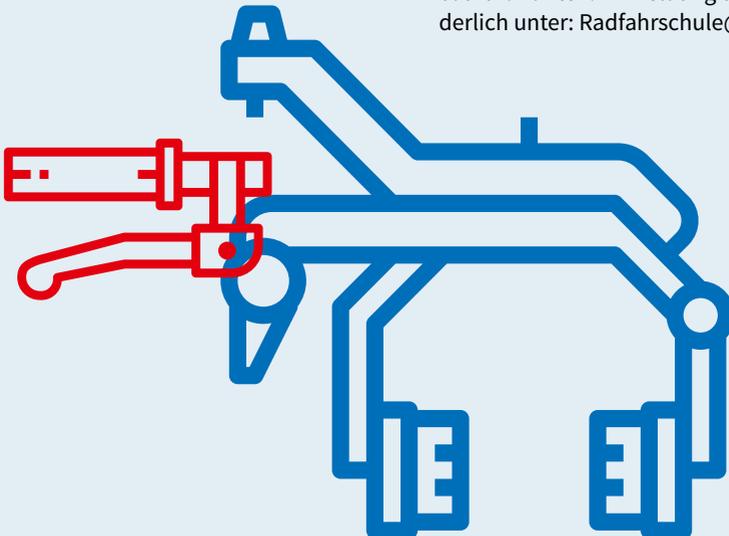
Der ADFC Bochum ist mit einem Infostand dabei und die Kollegen aus Castrop-Rauxel mit der Fahrradkodierung. Für die Fahrradkodierung bitte Ausweis und Kaufvertrag mitbringen! Kosten 15,- € pro Fahrrad für Nichtmitglieder, Mitglieder- u. Familienrabatt.

Gleichzeitig findet der Flohmarkt statt (mit Seilscheibenfest): Wir nehmen keine Standgebühr, freuen uns aber über Ihre Spenden wie z.B. Kaffee und Kuchen. Eine Anmeldung für Verkäufer ist erforderlich. Info und Anmeldung bei Marion Kensy (0176/31597844 oder info@gerther-treff.de)

Radfahrerschule für Kinder

Sonntag, 21. September, 13:00 – 16:00 Uhr
Schulhof des Neuen Gymnasiums, Querenburger Straße

Der Schulhof des neuen Gymnasiums bietet viel Platz zum Üben und Fahren und durch dessen besondere Oberflächengestaltung viele Möglichkeiten für interessante Parcoursvarianten. Anmeldung unbedingt erforderlich unter: Radfahrerschule@adfc-bo.de



Fancy Women's Bike Ride in Essen**Sonntag, 21. September, 15:00 Uhr****Huysenallee 53–55, U-Bahnhaltestelle
Philharmonie**

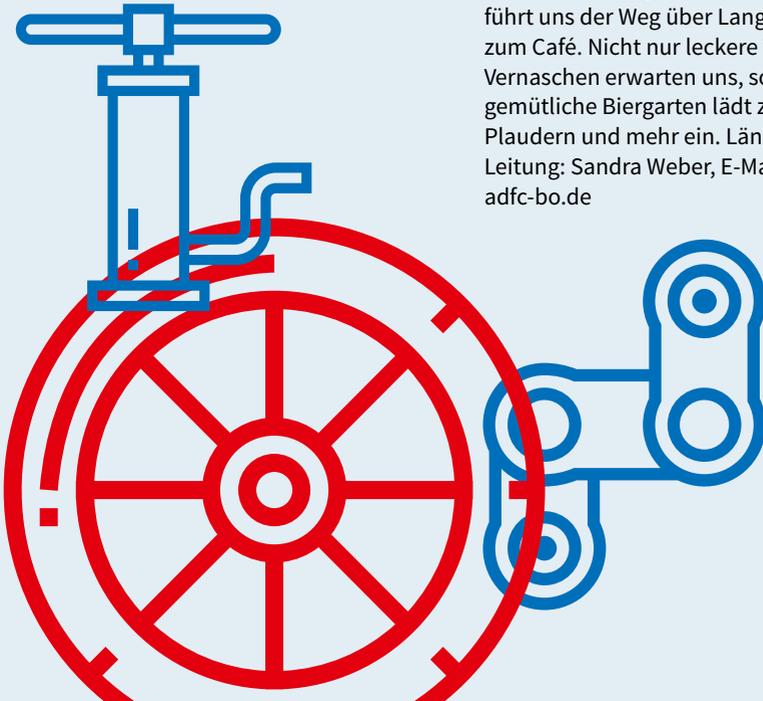
Der Fancy Women Bike Ride ist eine internationale Bewegung von Frauen für Frauen mit Ursprung in der Türkei – seit 2023 organisiert eine Gruppe von Essenerinnen, den FWBR auch hier. Mit dem Fancy Women Bike Ride machen wir Frauen auf dem Rad sichtbar. Wir setzen uns ein für selbstbestimmte Mobilität, sichere Radwege und mehr Platz für Frauen im urbanen Raum. Der Ride ist bunt, schön und laut – und wird komplett ehrenamtlich organisiert. Länge: ca. 8 km.

**Schicht am Schacht – Feierabendtour
durchs Revier****Freitag, 26. September, 16:00 – 20:00 Uhr****Zeche Holland, Lyrenstraße 13, 44866
Bochum**

Dieses Mal schlagen wir den Weg in die Nachbarstadt Essen ein – mit Blick auf die eindrucksvolle Zeche Zollverein. Am Ausgangspunkt zurück – bzw. im Kumpeltreff Wattenscheid – wartet auf alle, die mögen, noch der gemütliche Ausklang des Tages: ein kühles Bier, eine ehrliche Currywurst oder eine andere kleine Stärkung – genau das Richtige nach rund 45 entspannten Kilometern. Länge: 45 km. Leitung: Sandra Weber, E-Mail: Weber@adfc-bo.de

**Tortentour zum Brunnenhof –
Schlemmen und Radeln****Sonntag, 28. September, 11:00 – 18:00 Uhr****Glocke am Rathaus**

Auf dem Weg zum Brunnenhof in Herten genießen wir die Landschaft der Resser Mark und des Schlossparkes in Herten. Weiter führt uns der Weg über Langenbochum zum Café. Nicht nur leckere Torten zum Vernaschen erwarten uns, sondern auch der gemütliche Biergarten lädt zum Schlemmen, Plaudern und mehr ein. Länge: 50 km. Leitung: Sandra Weber, E-Mail: Weber@adfc-bo.de



**Mitgliederversammlung
des ADFC Bochum**

Mittwoch, 1. Oktober, 19:00 Uhr

Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Tagesordnung und ggf. anderer Veranstaltungsort siehe gesonderte Einladung im Heft.

Radfahrschule für Kinder

Sonntag, 12. Oktober, 13:00 – 16:00 Uhr

Schulhof des Neuen Gymnasiums,
Querenburger Straße

Der Schulhof des neuen Gymnasiums bietet viel Platz zum Üben und Fahren und durch dessen besondere Oberflächengestaltung viele Möglichkeiten für interessante Parcoursvarianten. Anmeldung unbedingt erforderlich unter: radfahrschule@adfc-bo.de

4. Halloween Gruseltour

Donnerstag, 31. Oktober, 16:30 Uhr

Der Abfahrtspunkt wird noch festgelegt!

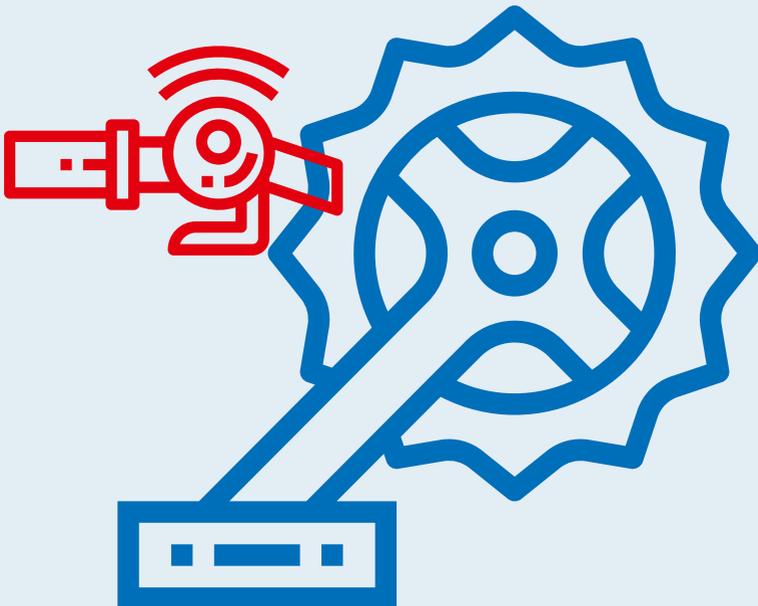
Gerne verkleidet! Für kleine Gespenster, große Monster, Zombies (bitte nicht zu überzeugend). Achtung: Sonnenuntergang ist um c.a 18:10, Fahrt teils in der Dämmerung / im Dunkeln, daher Beleuchtung erforderlich! Länge ca. 11 km, sehr entspanntes Tempo - die Route steht noch nicht fest! Leitung: Steph Kotalla, E-Mail: Kotalla@adfc-bo.de

Fachtagung der AGFS

Donnerstag, 27. Februar 2026

Congress Center Ost, Messe Essen

Die Fahrradkommunalkonferenz gilt als die wichtigste Radverkehrskonferenz auf kommunaler Ebene. Anmeldung notwendig über die AGFS.



Fahrrad Essen 2026

Donnerstag, 26. Februar – 1. März 2026,
10:00 – 18:00 Uhr

Messe Essen

Mit dabei sind erneut zahlreiche renommierte Hersteller und Marken, sie alle nutzen die Fahrrad Essen als Bühne zur Präsentation neuer Produkte. Auf großen Teststrecken können Fahrräder direkt ausprobiert werden. Daneben präsentieren sich Anbieter aus den Bereichen Zubehör, Technik und Tourismus.

Frauen Fahren Fahrrad

Sonntag, 08. März, 12:00 – 17:30 Uhr

Glocke am Rathaus

Im Rahmen der Bochumer Frauenwochen geht es auf Frauenwegen durch das Schloss Strünkede/Herne: Von Bäuerinnen, Adelsdamen und Bürgerinnen, danach Kaffee und Kuchen im Cafe Wiacker Herne (Selbstzahler), Pause am Grimberger Hafen (Picknick mitbringen). Ggf. Gruppenführung im Schloss 90,- €. Keine Rundtour, die Tour endet in Herne an der U35! Länge: 25 km. Leitung: Steph Kotalla, E-Mail: Kotalla@adfc-bo.de

Radfahrschule für Kinder

Wir wollen wieder im März 2026 starten, genaue Termine sind ab Februar 2026 auf der ADFC-Bochum Homepage zu finden. Anmeldung unbedingt erforderlich unter: radfahrschule@adfc-bo.de

Bitte immer vorher auf der Internetseite des ADFC Bochum kontrollieren, ob es Veränderungen zum Terminplan gibt. Es können auch weitere Touren hier angekündigt werden, die nicht in FreiRad erscheinen.

Impressum

FreiRad 14, August 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
DE48 4306 0129 0151 9306 00

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, Gerlinde Ginzler, Jörn Hartwich (Stadtteilmagazin VorOrt), Martin Krämer, Marek Nierychlo, Helmut Orzschig-Tauchert, Horst Pflugstaedt, Georg Puhe, Wolf Witte

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

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

Titelbild: Sichere Radwege für unsere Kinder, Foto: Fam. Sobczak

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.

Die Mobilitätswende wählen!

Text: Georg Puhe

„**M**enschen fahren wieder mehr Auto“, so lautete heute eine Schlagzeile in der Tageszeitung. Das ist keine gute Nachricht, seit 2018 war

die Fahrleistung Jahr für Jahr gesunken. Die Zahl der angemeldeten Fahrzeuge ist bisher nicht geringer geworden. Seit 1960 hat sich der Güterverkehr mehr als verdreifacht, der Personenverkehr sogar vervierfacht. Aktuell verursacht der Verkehr rund ein Fünftel der Gesamt-Treibhausgasemissionen in Deutschland.

Eine neue Studie des Wuppertal Instituts belegt, dass mehr Radfahrer und Fußgänger die Städte sicherer machen können. Im Vergleich sind 13 europäische Metropolen, mit den nachfolgenden Parametern verglichen worden: Öffentlicher Nahverkehr, Verkehrssicherheit, Luftqualität, Mobilitätsmanagement sowie die Radfahrer- und Fußgängeranteile. Das Ergebnis: In Amsterdam und Kopenhagen legen die Bewohnerinnen und Bewohner etwa ein Drittel ihrer Wege mit dem Rad zurück, dennoch gibt es dort die wenigsten Fahrradunfälle.

Und vergleichende Studien zum Kaufverhalten von Autofahrern und Fahrradfahrern zeigen, dass der Fahrradverkehr für den Handel durchaus belebend sein kann. Das gilt besonders für Innenstädte und Stadtteilzentren. Auf das Jahr betrachtet gaben Fahrradfahrer und Fußgänger dort mehr Geld aus als Autofahrer.

Schließlich sorgt ein hoher Radverkehrsanteil für deutlich bessere Luft in den Städten. Das hat das Umweltbundesamt in Vergleichsstudien festgestellt.



Was wir brauchen, ist hinlänglich bekannt. Grundsteine sind gelegt, jetzt geht es um die Weiterführung der positiven Ansätze, die im Fahrradklima

matest Bochum mit dem Titel Aufsteiger belohnt wurden, ein Aufstieg von Platz 22 im Jahr 2022 auf Platz 15 im Jahr 2024 und immer noch ein ausreichend minus.

Die Mobilitätswende muss von der Politik durch die richtigen Entscheidungen vorangebracht werden. Die Mobilitätswende muss aber auch von den Bochumerinnen und Bochumern gelebt werden. Das gelingt, wenn das Radfahren leicht und sicher wird in der Stadt. Wir begleiten den Weg dahin weiter.

Fahrradfahren macht glücklich. Die Bewegung setzt Glückshormone wie Endorphine und Serotonin frei, die die Stimmung verbessern und Stress reduzieren können. Wenn ich aufs Fahrrad steige, fühle ich mich wohl. Meine Wahrnehmung ist deutlich intensiver, das Leben in der Stadt wird um ein Vielfaches lebenswerter.

Mit dem Fahrrad zur Schule, zur Universität und zur Arbeit, ins Bermudadreieck und zum Feierabendmarkt, ins Kino ins Konzert oder ins Theater, Einkaufen mit dem Fahrrad und die Kinder zu Terminen fahren, sieht man auch in Bochum immer häufiger. Macht mit, arbeitet an eurer persönlichen Mobilitätswende und kommt zu uns, um uns zu unterstützen, die idealen Bedingungen einzufordern!

Agrarwende, Energiewende, Mobilitätswende

Jetzt mit einem
GLS Konto
viel bewirken

Alle Infos auf gls.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 Wärmeversorgungs-
lösungen.

stadtwerke-bochum.de

**STADTWERKE
BOCHUM**

