

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 08 | Sept. 2022



Wo steht dein Fahrrad?

WEITERE THEMEN

Radfahren in Gerthe
Radverkehrskonzept
Radvision Langendreer

Inhaltsverzeichnis

ADFC INTERN

- 5 **ADFC-Fahrradklima-Test 2022 startet am 1. September**

INFRASTRUKTUR

- 6 **Nachhaltige Mobilität im Quartier – Wenn nicht hier, wo denn dann? Mobilität in Gerthe und Hiltrop**
- 8 **„Wir kämpfen an allen Fronten“ – Ein Gespräch mit der Leiterin des Tiefbauamtes Susanne Düwel zum Radfahren in Gerthe und Hiltrop**
- 11 **Besser Radfahren in Gerthe – es braucht gar nicht so viel**
- 14 **Dorstener Straße: Eine unendliche Geschichte nach Bochumer Lesart**
- 17 **Vorfahrt für Radfahrer: Houten bei Utrecht – Vorbild für Langendreer**
- 22 **Und wo stellst du dein Fahrrad sicher ab?**
- 24 **Radverkehrskonzept Bochum: Stand der Dinge**

INITIATIVEN

- 28 **Radwende im Herbst: Radinfrastruktur reparieren und Fahrradkultur leben**
- 31 **Auf zur Sternfahrt Ruhr – Macht mit bei der Sternfahrt Ruhr am 18. September 2022 nach Gladbeck!**

RUND UM'S FAHRRAD

- 34 **Ob auf zwei oder auf drei Rädern, Radfahren ist einfach nur wunderbar...**
- 36 **Buchbesprechung: Katja Diehl – Autokorrektur**

RAD TOUREN

- 38 **Kernkompetenz gefragt – ADFC Radtour mit dem Tennisverein Rot-Weiß Stiepel**
- 39 **Vom Münsterland bis in die Soester Börde**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 43 **Termine**
- 47 **Impressum**
- 48 **Rücklicht: Ist das schon die Verkehrswende?**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

Seit über zwei Jahren erleben wir Reisebeschränkungen, Einschnitte in persönliche Freiheiten und teilweise sogar monatelange Schließungen. Die Hoffnung auf einen unbeschwerten Sommer hat sich nicht erfüllt, denn mit dem Angriffskrieg von Putins Russland gegen die Ukraine wird unsere gesamte Gesellschaft vor neue Herausforderungen gestellt. Außerdem: Nur weil vielleicht gesetzliche Corona-Maßnahmen ausgelaufen sind, ist das Virus ja nicht weg.

Die Gefahr einer gespaltenen Gesellschaft aufgrund steigender Energiepreise skizzierten wir schon in der letzten FreiRad. Die Antwort hierauf muss eine Mobilitätswende sein – für uns natürlich primär zum Rad hin, aber auch der ÖPNV ist wichtig.

Dass der Tankrabatt, der insbesondere bei den Mineralölkonzernen anscheinend für ein Gewinn-Plus sorgte, nicht der Weisheit letzter Schluss war, dürfte auf der Hand liegen. Da war die Ampel-interne Kompensation mit dem 9-Euro-Ticket grundsätzlich besser: ÖPNV ohne teure Tarife, ohne ein Wabensystem, welches manchmal ein Studium voraussetzt und vor allem ohne Bestrafungen, wenn man eines der Fürstentümer des Heiligen Reiches der rund 120 Tarif- bzw. Verkehrsverbünde in ganz Deutschland wie den VRR verlässt: das ist schon mal was wert!

Wenn dann jedoch das erfolgreiche 9-Euro-Ticket nicht fortgesetzt werden soll und als ein Argument dagegen die „neu hervorgerufenen Mehrfahrten“ dienen sollen, dann ist das zynisch. Denn diese Mehrfahrten sind

oftmals die Fahrten, die sich ein Teil unserer Gesellschaft vorher nicht leisten konnte!

Dass jedoch mit dem 9-Euro-Ticket vor allem die Pendlerinnen und Pendler, die das Pendeln mit der Bahn mit der Weiterfahrt per Velo kombinierten, zum Teil gestraft wurden, weil das Angebot nicht adäquat ausgebaut wurde, war ein befürchteter Nachteil, der sich leider oftmals bestätigte.

Wir vom ADFC Bochum versuchen mit unseren Mitteln, einen Beitrag zu leisten für die Mobilitätswende. Glücklicherweise können wir mit unseren Radtouren, Stammtischen und anderen Veranstaltungen auch wieder etwas für die Freude am Radfahren und das gemeinsame Erleben tun, und wir hoffen, dass dies so bleibt, auch mit Eurer Unterstützung.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik
Vorsitzende/r des ADFC Bochum



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende



Jens Matheuszik
Vorsitzender

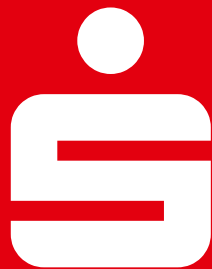


Investieren Sie doch mal in die Zukunft unseres Planeten.

**Jetzt zu nachhaltigen
Finanzen beraten lassen –
von Ihrer Sparkasse.**

Mehr auf [sparkasse-bochum.de/terminvereinbarung](https://www.sparkasse-bochum.de/terminvereinbarung)

Wenn's um Geld geht – Sparkasse.



**Sparkasse
Bochum**

ADFC-Fahrradklima-Test 2022 startet am 1. September

Im Fahrradklimatest beurteilen Fahrradfahrer die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt

Am 1. September startet die Online-Umfrage zum ADFC-Fahrradklima-Test 2022. Alle zwei Jahre fragt der Fahrradclub ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Radfahrenden in ganz Deutschland, wie es um die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt bestellt ist. Beim letzten Fahrradklimatest

2020 landete Bochum auf Rangplatz 16 von 26 Kommunen in der Kategorie der Städte von 200.000 bis 500.000 Einwohnern. Für die aufstrebende Wissensstadt mit großen Ambitionen und hoher Dynamik ein bescheidener Platz. Umso spannender erwartet der ADFC Bochum jetzt die Ergebnisse des Klimatests 2022 und ruft alle dazu auf, ein Votum beim Online Klimatest abzugeben.

<https://fahrradklima-test.adfc.de/teilnahme>



ADFC
Fahrradklima-Test
2022



Nachhaltige Mobilität im Quartier

Wenn nicht hier, wo denn dann?

Mobilität in Gerthe und Hiltrop

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

Ein großer Teil der täglich zurückgelegten Wege findet in den Stadtteilen statt. Zur Schule, zum Arzt, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten und zum gemeinsamen Treffen, meistens Wege, die sich im Stadtteil oder in der Nähe befinden. Wie sieht's aus mit der Nutzung der Verkehrsmittel auf diesen meistens recht kurzen Strecken?

Schaut man auf die Verkehrsmittelwahl, so lag 2018 der Radverkehrsanteil nach einer repräsentativen Verkehrsbefragung der TU Dresden (Stadt Bochum SrV 2018) im Stadtbezirk Nord nur bei 5,8 %. Die Nutzung des Autos weist hier mit 58,1% den stadtwweit zweithöchsten Wert auf. Will man die Ziele der Reduzierung des MIV auf 40% bis 2030 erreichen, wie es die städtische Mobilitätsstrategie im Leitbild Mobilität ausweist, ist hier noch viel Luft nach oben. Das Zentrum für interdisziplinäre Regionalforschung der Ruhruniversität Bochum (ZEFIR) hat in ihrer Akzeptanzstudie zur nachhaltigen Mobilität im Quartier u. a. Mobilität in Gerthe untersucht. Eine Grunderkenntnis aus der Untersuchung ist, dass die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrades abhängig ist von einer guten Fahrradinfrastruktur, „die Fahrradfahrern ausreichend Platz und damit Sicherheit zur Verfügung stellt.“

Wir haben uns im Stadtteil umgeschaut und mit Radaktivisten gesprochen, die sich intensiv im Stadtteil einsetzen für mehr Radverkehr.

Die Verbindung zur Bochumer Innenstadt erfolgt vorrangig über zwei Strecken: Über die Hiltroper Straße, Tenthoffstraße, Bergstraße direkt in die City oder über die Lothringentrasse. Für die Alltagswege und die schnellere Verbindung nutzen die Radfahrer trotz ihrer zum Teil unzureichenden Führungen für den Fahrradverkehr die Stadtstraßen, die im Gegensatz zur Lothringentrasse auch beleuchtet sind. Die Hiltroper Straße von In der Grume bis zum Kreisverkehr weist mehrere Führungswechsel für den Radverkehr auf. Vom benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg zum Fußweg, Radverkehr frei, bis hin zu keiner Führung für Radfahrer, d. h. mitfahren im Verkehr. Die Wechsel sind teilweise abrupt. Auf Initiative einiger Radaktivisten im Stadtteil wurde nach vielen Diskussionen endlich ein neues Schild aufgestellt, dass den Autofahrern anzeigt, „Radfahrer dürfen die Fahrbahn benutzen“. Radfahrer wurden immer wieder von Autofahrern bedrängt, auch auf den nicht benutzungspflichtigen sonstigen Radwegen oder Seitenanlagen zu fahren.

Das konfuse Konzept zur Führung des Radverkehrs führt soweit, dass in der Dietrich-Benking-Straße, an der Haltestelle vor Rewe, der Radverkehr benutzungspflichtig auf dem kombinierten Geh- und Radweg geführt wird, wo definitiv kein Platz für Fußgänger, auf den Bus Wartende und Radfahrer ist. „Diese Verkehrsführung stellt eher eine Gefahr dar für alle Nutzungspflichtigen“, kommentiert Carsten Krinke, der



sich intensiv mit der Fahrradmobilität im Stadtteil auseinandergesetzt hat, die Radverkehrsführung.

Im Stadtteil Gerthe/Hiltrop gibt es so gut wie keine Radverkehrsanlagen. Dort, wo mal in einem ersten Ansatz, wie z. B. auf der Hiltroper Landwehr ab Am Brennholt, ein Stück neuer Radfahrstreifen auf der neu sanierten Fahrbahn in Fahrtrichtung Gerthe markiert wurde, ist er in dieser Form nicht tauglich. „Autos überfahren immer die durchgezogene Linie und fahren auf dem Radfahrstreifen, weil zwei Autos im Gegenverkehr sonst nicht passieren können“, sagt Carsten Krinke. Dieses Stück Radfahrstreifen kommt aus dem Nichts und endet dann auch wieder im Nichts.

Teilweise wird auf der Hiltroper Landwehr auf Gehwegen so geparkt, dass sie für Passanten besonders mit Kinderwagen, Rollatoren, etc. gar nicht mehr passierbar sind.



Sind Fahrradfahrer überhaupt im Stadtteil willkommen? Schaut man sich die Abstellmöglichkeiten an, kommen Zweifel auf. Am Schulzentrum gibt es immerhin brauchbare Radanlehnbügel, um das Fahrrad mit dem Rahmen sicher anschließen zu können, allerdings ohne Überdachung. Eine gute Radabstellanlage findet sich bei Rewe Lenk (Hiltrop), hier gibt es sechs Anlehnbügel, sogenannte Rhein-Ruhr-Bügel, die ein sicheres Abstellen und Anschließen des Rades ermöglichen. An den anderen Geschäften in Gerthe finden sich hingegen nur „Folgen-



„Wir kämpfen an allen Fronten“

Ein Gespräch mit der Leiterin des Tiefbauamtes Susanne Düwel zum Radfahren in Gerthe und Hiltrop

Etwa 40 % der Autofahrten entfallen auf Kurzstrecken, die kürzer als 5 Kilometer sind. Ideale Strecken für das Fahrrad. Warum wird es dennoch auch im Stadtteil so wenig genutzt?

„Wir kämpfen an allen Fronten“, sagt Susanne Düwel, „haben unseren Fokus im Moment aber weniger auf die Stadtteile gerichtet, mehr auf die Haupteinfahrstraßen, den RS 1 und auf Velorouten.“ Die enge Ortsdurchfahrt auf der Nord-Süd Achse, dem Castroper Hellweg, ist ihr durchaus bewusst. „Früher spielte der Radverkehr noch keine so große Rolle, wie es in neueren Verkehrskonzepten der Fall ist. Wir arbeiten

aber an Teilkonzepten, beispielsweise dem Castroper Hellweg mit einem Ausbau der Straßenbahn und werden einen Planungsauftrag für die Hiltroper Straße auf den Weg bringen“, erläutert sie.

Die beengte Situation in der Dietrich-Benking-Straße an der Haltestelle vor dem Rewe Markt kennt sie, die Lösung liegt für die Verwaltung in der Versetzung des Wartehäuschens auf die Grünfläche, die gehört aber nicht der Stadt. Hier seien Gespräche im Gange. Auch für den einsamen Radfahrstreifen auf der Hiltroper Landwehr sieht sie Perspektiven: Die Planung der nächsten Bauabschnitte ist in Arbeit. Die Anregung aus dem Stadtteil, hier vielleicht besser Schutzstreifen anzulegen, die legal von Autos genutzt werden dürfen, lehnt sie aber ab: „In Untersuchungen zum Unfallgeschehen schneiden Schutzstreifen mit der

kneifer“, die sicherlich zum Anbinden eines Hundes ausreichen mögen, einem Fahrrad aber weder Halt noch Sicherheit bieten. Hier sind die Ladeninhaber gefordert, neben den Parkplätzen für Autos zeitgemäße und sichere Anlehnbügel für Fahrräder in ausreichender Zahl anzubieten.

Der Marktplatz immerhin bietet Abstellbügel, sogenannte Lollies, an mehreren Stellen. Manch private Initiative ist sicherlich gut gemeint aber schlecht gemacht. Breitere Reifen neuerer Pedelecs passen nicht in die vorgesehene Radaufnahme und Bügel für das Anschließen des Rahmens findet man auch kaum.

gestrichelten Linie deutlich schlechter ab als Radfahrstreifen mit der nicht unterbrochenen durchgehenden breiten weißen Linie,“ argumentiert Frau Düwel, „Schutzstreifen wollen wir nach Möglichkeit gar nicht mehr markieren.“

Der Heinrichstraße schreibt sie für den Radverkehr auch eine wichtige Aufgabe zu. Hierüber gelangt man gut ins Zentrum, zum Markt und zu den Lebensmittelmärkten. Ob es für eine Fahrradstraße reicht, bezweifelt sie. Eine Prüfung ist aber möglich. „Wir können nur nach den geltenden Rechtsnormen der STVO und den Verwaltungsvorschriften handeln. Es ist auch unser Wunsch, dass der Gesetzgeber hier endlich mal einen neuen Rahmen absteckt, der es erleichtert, beispielsweise auch Fahrradstraßen einzurichten“, erläutert sie den Handlungsrahmen der Verwaltung.

Frau Düwel nutzt für ihren Weg von und zur Arbeit, den sie sehr oft mit dem Fahrrad zurücklegt, die Strecken durch Gerthe, mal über die Hiltroper Straße, Tenthoffstraße,

Autos parken überall an allen Straßen und sorgen teilweise dafür, dass das Verkehrsgeschehen unübersichtlich wird. Und unübersichtliche Vorfahrtsregelungen, beispielsweise im Einmündungsbereich Gerther Straße/Heinrichstraße, verunsichern alle Verkehrsteilnehmer und führen zu gefährlichen Begegnungen.

Und dass die Castroper Straße mit Straßenbahn keine Radverkehrsführung bietet, sei hier vollständigkeithalber auch erwähnt. Ein Passieren der Haltestellen mit dem Fahrrad ist nicht möglich, ohne Gefahr zu laufen, in die Schienen zu geraten.

Das sind nur ein paar Eindrücke, die aber sicherlich deutlich machen, dass die notwendige Sicherheit bei Nutzern des

Bergstraße in die Innenstadt und entspannter über die jetzt sanierte Lothringen Trasse. „Ich sehe im Konzept der Velorouten einen ganz wichtigen Beitrag für die Verbesserung des Radverkehrs, hier lässt es sich doch sehr viel entspannter fahren, abseits der Autoverkehrsströme“, beschreibt sie die Zukunft des Radverkehrs.

Und am Ende des Gesprächs regt sie an, nicht nachvollziehbare Verkehrssituationen oder Radverkehrsführungen zu dokumentieren und der Verwaltung zuzusenden. Ein Beispiel ist die Führung am Ende der Lothringen Trasse durch den Kreisverkehr über die Kirchharpener Straße auf den Emscher Parkway. Dass es hier Handlungsbedarf gibt, ist Frau Düwel natürlich bewusst, „so viel Personal haben wir aber nicht zur Verfügung, um selber das Stadtgebiet systematisch nach veralteten, schwierigen und unsicheren Radverkehrsführungen zu durchforsten.“

Fahrrades nicht erkennbar ist, weil kein ausreichender Platz für den Radverkehr vorhanden ist. Dass es geht, zeigen die neu gestalteten Radwegführungen in der Frauenlobstraße. Hier fehlen zwar die notwendigen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen, die Rotmarkierung zeigt aber allen Verkehrsteilnehmern, dass hier auch Fahrradfahrer unterwegs sind. In den meisten Straßen in den Stadtteilen bekommt der Radfahrer nur was übrig bleibt, er fühlt sich nicht eingeladen, mit dem Rad Alltagswege zu erledigen. Der Autofahrer hingegen findet eine komfortable Situation vor. Nur 1,1 Minute dauert die Prakplatzsuche in Gerthe, in anderen Stadtteilen dauert das erheblich länger, in Hamme beispielsweise 2,9 Minuten. (ZEFIR Studie)

Hiltrop und Gerthe könnten alle Voraussetzungen erfüllen, die vielen täglichen Wege zum großen Teil mit dem Fahrrad zurück-

zulegen. Auch der Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV, die multimodale Mobilität, könnte hier gut funktionieren. 49% der jüngeren Bewohner, so stellt die ZEFIR Studie fest, sind häufig multimodal unterwegs, bei den 65 bis 81-jährigen beträgt der Anteil nur 29%. Hier ist mit 71% das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

Aus unserer Betrachtung geht hervor, dass die im Leitbild Mobilität avisierte deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils nur gelingen kann, wenn es auch gelingt, Stadtteile radtauglich zu machen. Dazu bedarf es aber einer ganzheitlichen Planung, in die alle radrelevanten Faktoren einfließen. Solche Planungen haben in Bochum den Status von Gutachten oder Konzepten noch nicht überschritten. Verwaltungsinternes Handeln setzt immer noch andere Prioritäten.

The advertisement features a night landscape with a person in a red jacket standing next to a glowing orange tent. In the background, there are snow-capped mountains and a starry sky with the Milky Way. The logo for 'walkabout' is in the top left, with the tagline 'Nur für das Freiluftleben'. The main text reads 'Ausrüstung für dein Freiluftleben!'.

walkabout
Nur für das Freiluftleben

Ausrüstung für dein Freiluftleben!

walkabout-bochum.de

Besser Radfahren in Gerthe – es braucht gar nicht so viel

Text: Tobias Terpoorten



Tobias Terpoorten wohnt mit seiner Familie mit drei Kindern zwischen 8 und 13 Jahren in Gerthe. Alle fahren Fahrrad, Tobias auch mit der Straßenbahn zum Hauptbahnhof, um mit dem Zug zum Arbeitsplatz zu gelangen.

In Gerthe könnte Radfahren einfach sein. Es ist ein kompakter Stadtteil mit kurzen Wegen. Zudem: Auf vielen Straßen rund um das Stadtteilzentrum gilt Tempo 30 oder es sind sogar verkehrsberuhigte Bereiche, in denen Schrittgeschwindigkeit gefahren werden sollte. Trotz dieser eigentlich guten Rahmenbedingungen macht das Fahrradfahren in Gerthe

nur wenig Spaß und ist für Kinder und unsichere Fahrradfahrende sogar gefährlich.

Das Problem sind in meinen Augen dabei nicht etwa fehlende Radwege, sondern ein Zuviel an Autoverkehr. Problematisch ist dabei vor allem der ruhende Verkehr

„Das Problem sind in meinen Augen dabei nicht etwa fehlende Radwege, sondern ein Zuviel an Autoverkehr.“

– abgestellte Autos überall. Immer mehr auch auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen. Fußgänger*innenwege sind dadurch verengt, Kreuzungen und Ausfahrten sind schwerer einsehbar. Auf der Straße fährt man durch eine Gasse aus Blech. Jederzeit können sich plötzlich Autotüren öffnen.

Asphalтиerte Flächen hat Gerthe genug – hier könnte gut Rad gefahren werden.

Verswinden muss die Blechumrandung, und das geht nur, indem man das Abstellen der Autos einschränkt und stärker reglementiert. Das bedeutet vor allem, dass Haushalte, die eigentlich über Abstellplätze oder Garagen verfügen, diese auch nutzen müssen und

nicht, wie ich es oft bemerke, im öffentlichen Raum abstellen. Dies kann über rechtliche Wege wie Nutzungspflicht oder Abstellgebühren stattfinden. Wichtig fände ich, wenn in der Gerther Bewohnerschaft ein gemeinschaftliches Ortsteilverständnis

entstünde, dass weniger abgestellte Autos im öffentlichen Raum für ALLE Gerther einen Vorteil bedeuten. Haushalte, die über keinen eigenen Stellplatz verfügen oder Stadtteilbesucher*innen finden so eher einen Parkplatz und sind nicht „gezwungen“, die Gehwege und Kreuzungen zuzustellen.

Egoismus in dem Sinne, dass man seine eigene Einfahrt „schön frei hält“ oder die Garage als Lager- raum nutzt, ist nicht okay.

Die Straßen werden mit weniger Blech übersichtlicher und es gibt mehr Platz und weniger Gefahrenstellen für Radfahrende und Zufußgehende.

Sind die Autos im öffentlichen Parkraum reduziert und ggf. an ausgewählten Stellen konzentriert, muss es in Gerthe dann darum gehen, die Autoanzahl und -nutzung zu reduzieren. Es muss den Menschen vor Ort bewusst und attraktiv gemacht werden, wie gut Gerthe eigentlich an den ÖPNV angebunden ist! Zwei Straßenbahnen im guten Takt zur Innenstadt, viele Buslinien, die über Gerthe-Mitte kreuzen – gerade für Wege innerhalb Bochums und zwischen den Stadt- teilen ideal. In Gerthe selbst sind die Wege

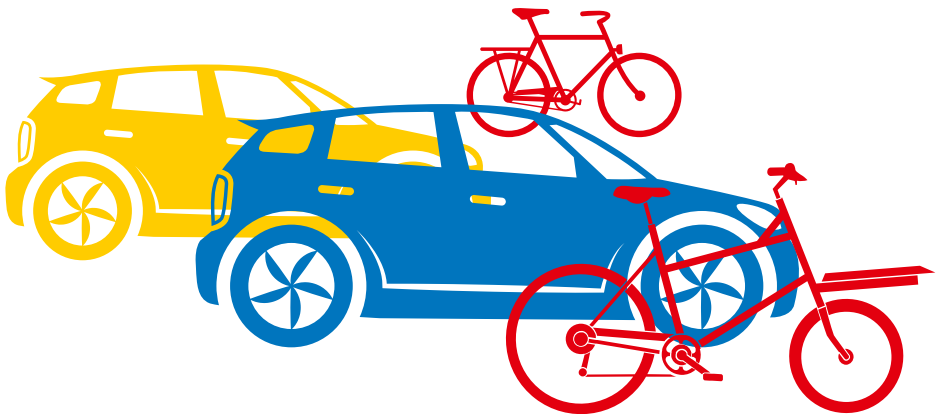
„Erst das Blech von der Straße und dann aus den Köpfen!“

kurz, und der tägliche Bedarf ist sicherlich durch den Großteil der Wohnbevölkerung mit dem Rad oder zu Fuß abdeckbar. Das Auto zum Einkaufen ist in der Regel unnötig. Bei Bedarf: Hänger ans Rad oder mit dem Rucksack und/oder „Hackenporsche“ zum Geschäft. Das bedeutet konkret, dass man

Optionen für eine autolose oder autoarme Mobilität für die Gerther Bevölke- rung sichtbar und nutzbar machen muss. Gerthe braucht z. B. Fahrradleih-

stationen von Metropolrad Ruhr, ein großes Carsharing-Angebot und attraktive Stellplät- ze für Räder vor den Geschäften. Die Not- wendigkeit der Nutzung eines eigenen Autos könnte so auf die Gerther Bewohner*innen reduziert werden, die aus unterschiedlichen Gründen (z. B. gesundheitliche Einschränkungen) wirklich keine Alternative haben.

Zusammengefasst: Erst das Blech von der Straße und dann aus den Köpfen! Das schafft in Gerthe Platz für eine sichere Mobilität zu Fuß und auf dem Rad. Und ganz nebenbei für eine bessere Luft und Klima- schonung.





Flotte arotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice



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

**Kabouter**



**Back
Bord**



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE



Dorstener Straße: Eine unendliche Geschichte nach Bochumer Lesart

Text: Ralf Böhm und Bernhard Raeder | Fotos: Ralf Böhm

Dorstener Straße/Einmündung Poststraße: Und plötzlich endet der Radweg und der Radverkehr muß auf die Straße

Die Dorstener Straße offenbart ein Dilemma der Bochumer Radverkehrsplanung. Viele Widersprüche und inkonsequente Planung zeigen sich hier. Und eine Lösung für einen sicheren Radverkehr zeichnet sich noch nicht ab.

Im Radverkehrskonzept Bochum von 1999, das vom Stadtrat am 09.06.1999 beschlossen wurde, hieß es: Das Radverkehrsnetz kann nur stufenweise ausgebaut werden; es ist daher notwendig, Kriterien für die Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen festzulegen. Vordringlich sollten solche Strecken/Knotenpunkte in Angriff genommen werden,

- ▶ die Bestandteil des Alltagsnetzes sind und hohe Kfz-Stärken aufweisen,
- ▶ auf denen Unfalldhäufungen existieren (Anzahl und/oder Schwere der Unfälle); die Unfalldhäufungen wurden dabei anhand einer Auswertung der Unfälle mit RadfahrerInnenbeteiligung für die Jahre 1997 und 1998 ermittelt;
- ▶ die für die Schulwegsicherung von Bedeutung sind;
- ▶ die Lückenschlüsse < 1,0 (2,0) km ermöglichen.

Es wurden Prioritäten festgelegt und eine Reihenfolge nach Dringlichkeit erstellt. Alle Strecken des geplanten Radverkehrsnetzes, auf denen Radverkehrsverbindungen neu zu erstellen bzw. zu verbessern sind, wurden anhand der o.g. Kriterien überprüft. Die anschließende Auswertung ergab bei doppelter

Gewichtung des Kriteriums Unfallhäufung: An erster Stelle steht die Strecke Dorstener Straße zwischen Kortländer/Brückstraße und A40, die in höchstem Maße die Kriterien erfüllt.

Warum damals die vordringliche Realisierung an der A40 enden sollte, obwohl die Dorstener Straße als Hauptroute und schnellste direkte Verbindung nach Herne und Gelsenkirchen darüber hinausgeht, ist nicht mehr eindeutig zu klären. Vermutlich lag der Grund darin, dass es zwischen der A40 und der Poststraße / Hordeler Straße schon sog. Bordsteinradwege gab und die Hordeler Str. als Radhauptverbindung Richtung Wanne-Eickel priorisiert wurde. Aber bereits damals wurde in der Karte „Geplantes Radverkehrsnetz Alltag/Freizeit“ deutlich, dass die Dorstener Straße eine Verbindung über Bochum hinaus sein sollte.

Inzwischen wurde die Dorstener Straße zwischen Bochum Mitte und der A40 mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Diese genügen nach Aussagen der Verwaltung zwar nicht mehr den heutigen Ansprüchen, sind aber auch nicht mal eben zu verbessern. In den vergangenen 23 Jahren hat die Verwaltung sich aber geweigert, den Knotenpunkt Dorstener Str. /Hordeler Str./Poststr. radfahr-sicher auszubauen.

Der Radweg stadtauswärts endet noch immer an dieser Kreuzung ohne sichere Überleitung auf die Fahrbahn und stadteinwärts ragt eine Hauskante unfallträchtig in den viel zu engen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Eklatante Widersprüche im eigenen Handeln bereiten dagegen offensichtlich keine Kopfschmerzen. Während im Knotenpunktbereich der A40 Radfahrer aus Sicherheitsgründen auf Bordsteinradwege geleitet werden und so mehrere Ampelstopps hinnehmen müssen, wird ab der Poststraße diese Gefahr stillschweigend hingenommen.



Dorstener Straße/A 40 Slalomfahrt auf gemeinsamen Geh- und Radweg

Da es keine Radfahranlagen gibt und der Gehweg für Radfahrer wegen einer kurzen Engstelle nicht freigegeben ist, ist die Fahrbahn zu benutzen. Hat sich das Gefährdungspotential für Radfahrer auf der Fahrbahn in diesem Streckenbereich etwa minimiert? Gibt es keinen Schwerlastverkehr mehr auf diesem Streckenbereich? Gibt es dort keine großen Knotenpunkte mit starkem Abbiegeverkehr? Entspricht es sorgfältigem Verwaltungshandeln, vergleichbare Sachverhalte unterschiedlich zu behandeln? An die Ansprüche von Radverkehrssicherheit werden offensichtlich unterschiedliche Maßstäbe angelegt.

Die Verwaltung ist in den letzten Jahren von Ortsvereinen, Verbänden, einem Gutachten und Bürgern aufgefordert worden, für diesen Streckenabschnitt eine radfahr-sichere Lösung zu finden. Allen Initiativen und Aufforderungen begegnete sie letztlich mit einem Argument: Die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr dürfe sich nicht verschlechtern. Die bisher eingebrachten Vorschläge seien daher unbrauchbar.



Ein „Werbeanhängerparkstreifen“ ist offenbar noch immer wichtiger als ein sicherer Radweg

Bei unserem letzten Turnusgespräch mit dem Tiefbauamt haben wir seine Leiterin mit den neuen Verwaltungsvorschriften zu §1 der Straßenverkehrsordnung konfrontiert: Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Der Staat verpflichtet sich damit zu einer Strategie, die schwere Verkehrsunfälle in Zukunft ganz vermeiden soll (Vision Zero). Die Verwaltung muss umdenken, Leistungsfähigkeitsberechnungen dürfen verkehrspolitisches Planen und Handeln nicht mehr dominieren.

Was bedeutet das für die Dorstener Straße? Ausgelöst durch einen schweren Radunfall an der Engstelle Dorstener Straße/ Hordeler Straße plant die Verwaltung eine leichte Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges stadteinwärts. Sie muss sich aber entscheiden, ob sie den Abschnitt stadtauswärts für Radfahrende als ausreichend sicher ansieht. Wenn nicht, muss sie handeln!

Wir sind der Überzeugung, sie muss handeln. Es sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um spätestens jetzt nach mindestens 23 Jahren Untätigkeit und dem gesetzlichen Vorrang zur Verkehrssicherheit sichere Radwegführungen zu realisieren.

Von einer kompetenten und verantwortungsbewussten Fachverwaltung erwarten wir konkrete Lösungsvorschläge und Planungen, die der Politik vorgestellt werden, damit diese sich für eine Lösungsalternative entscheiden können und so ebenfalls ihre Verantwortung für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt gerade in solchen sensiblen Streckenbereichen zeigen!

Vorfahrt für Radfahrer: Houten bei Utrecht

Text: Susanne Abel mit Carola Malleck und Michael Post (Naturfreunde Bochum-Langendreer)

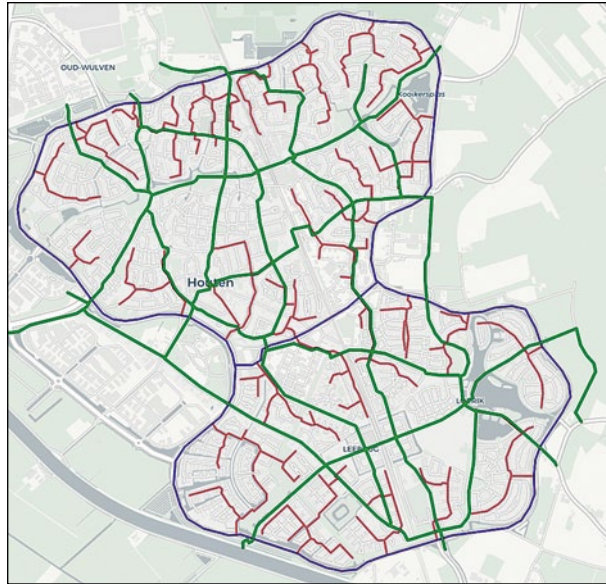
Fotos: Susanne Abel

Wie sieht eine Stadt aus, die für den Rad- und Fußgängerverkehr geplant ist? Das wollten sich die Naturfreunde Bochum-Langendreer Anfang April 2022 in der 10 km südlich Utrechts gelegenen Stadt Houten erklären lassen und ansehen.

Vertreter vom Fietsersbond Houten, dem niederländischen Pendant des ADFC, führten in einem Vortrag in die Grundlagen der Planung, deren Umsetzung und in die gesammelten Erfahrungen ein.

In den 1970er Jahren plante die niederländische Regierung, die Kleinstadt Houten mit ca. 4.000 Einwohnern, zu einem Wohnort für rund 60.000 Menschen auszubauen. Ziel war die Errichtung einer Stadt mit hoher Lebensqualität, sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig. Ein wichtiges Element war der Vorrang des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Anders als bei derartigen Neuplanungen üblich, wurden neben den Wohnquartieren zuerst Flächen für Radwege vorgesehen. Diese durchqueren die Ansiedlung in allen Richtungen, während der gesamte Autoverkehr den Ort auf einer außen gelegenen



Straßennetz Houten: Autostraßen blau, Radstraßen grün, Anwohnerstraßen rot (Quelle: Fahrradstadt Houten, Gemeinde Houten 2010)

Ringstraße umfahren und auf Stichstraßen in die Wohnquartiere gelangen, aber nicht hindurchfahren kann.

Die innerhalb der Siedlung zu bewältigenden Entfernungen sind daher per Rad kürzer als die Autostrecken. In der gesamten Siedlung gilt Tempo 30 für Autofahrer, auf der Ringstraße Tempo 70.

Houten hat sich zu einem ausgesprochen beliebten Wohnort entwickelt, so dass die Kapazität in den kommenden Jahren von 60.000 auf 100.000 Einwohner erweitert

werden soll. Wohnungen und Häuser sind in Houten im mittleren bis oberen Preissegment zu haben. Obwohl die meisten Bewohner die innerstädtischen Wege per Rad oder zu Fuß zurücklegen, nutzen sie für weitere Strecken nach wie vor den eigenen Pkw. Die Bahnverbindung ins nahe Utrecht hat ebenso wenig zu einer deutlichen Reduzierung des Pkw-Bestandes geführt wie Angebote zum Car-Sharing. Dennoch sind Pkws im Stadtbild nicht dominant, da sie auf den eigenen Grundstücken oder in Garagen und nicht am Strassenrand abgestellt werden.

Nach der Theorie unterzog die Gruppe bei einer Radtour das Radwegenetz Houtens einem Praxistest. Die Nutzung der gut ausgebauten Radwege ist intuitiv möglich, auch für jüngere Kinder sicher, und macht Spaß; denn: Es kann flüssig geradelt werden, auch weil Radfahrer (und Fußgänger) gegenüber dem Autoverkehr bevorrechtigt sind. Die Radwege sind ausreichend breit und übersichtlich beschildert. Die Orientierung fällt leicht, weil jedes Quartier mit einer eigenen Farbe gekennzeichnet ist. Gefährliche Stellen haben zusätzlich zur Beschilderung Unebenheiten, „Drempel“, in der Fahrbahn, um die Fahrgeschwindigkeit schneller Radler zu reduzieren.



Ungestörte, sichere Fahrt: parkende Fahrzeuge stehen nicht im Weg

Die abwechslungsreich bebauten Wohnquartiere bestehen aus Ein- und Mehrfamilienhäusern. Eingebettet sind sie in Grünflächen und um Plätze für multifunktionale Nutzungen gruppiert. Darüber hinaus gliedern auch Wasserflächen die Siedlung, was an manchen Orten für eine Atmosphäre wie in einer Ferienanlage sorgt.

Houten machte insgesamt einen ruhigen, sicheren, entschleunigten und lebenswerten Eindruck. Wir wünschen uns ähnliche Wohn- und Verkehrsverhältnisse in Langendreer!

Träumerei oder realisierbare Vision? Langendreer, das Houten Bochums!

Houten erwuchs aus einer Planung auf dem Reißbrett. Langendreer ist mit rund 25.000 Einwohnern Teil einer Großstadt mit insgesamt gut 360.000 Bewohnern und gewachsenen, vielfältig verflochtenen Verkehrswegen. In der Stadt Bochum wurde – ebenso wie in anderen Städten Deutschlands – seit den 1960er Jahren dem motorisierten Verkehr der Vorrang eingeräumt. Ein bedarfsorientierter, seinerzeit erstrebter Umbau war also möglich und wurde realisiert. Warum sollte ein erneuter Umbau unter Berücksichtigung heutiger Ansprüche daher nicht möglich sein?



Radwegekreuzungen werden teilweise als Kreisel geführt



Auf der Hauptstraße zum Bahnhof Houten-Castell (im Hintergrund) teilen sich Radelnde und Autos die Straße: Tempo 30 und der Vorrang des Radverkehrs sorgen für Sicherheit

Eine Anpassung an aktuelle Nutzungsbedürfnisse bedeutet eine Umverteilung der Verkehrsflächen mit den Zielen: weniger Pkw-Verkehr, mehr Freiräume für schwächere Verkehrsteilnehmer, weniger Lärm und Abgase, mehr Grün in den Wohnquartieren und damit mehr Lebensqualität für alle!

Die Naturfreunde Langendreer meinen, dass die Vision Houten auf Langendreer anwendbar ist und stellen den Vorschlag ihres Vorsitzenden Michael Post zur Diskussion.

Und so könnte ein Wegenetz nach dem Muster Houten in Langendreer aussehen: Der Durchgangsverkehr wird um den Siedlungskern Langendreers herumgeleitet. Für die grün dargestellte Verbindungsstraße müssten bestehende Straßen ausgebaut werden.



Im ebenerdig erreichbaren „Fietstransferium“ (Parkhaus) für 4.000 Räder – eine Etage höher fährt die Bahn



Kraftfahrzeuge werden durch Sperrung von Straßen an der Durchquerung gehindert (blaue Barrieren in der Karte). Auf der Umfahrung (rot) gilt Tempo 50, auf allen übrigen Straßen Tempo 30. Fahrradstraßen ermöglichen eine schnelle und sichere Radfahrt durch Langendreer (rot gestrichelte Verbindungen). (Bearbeitung Michael Post)

Zur Realisierung der Planung ist eine intensive Bürgerbeteiligung wünschenswert und erforderlich, da die Betroffenen Veränderungen nicht nur mittragen, sondern sie aktiv mitgestalten können und sollen.

Vorteile einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und einer Bevorzugung schwächerer Verkehrsteilnehmer haben sich in anderen Städten und Ländern messbar eingestellt. Verkehrsberuhigung und mehr Rad- und Fußverkehr sind gut für

- ▶ das wohnortnahe Gewerbe,
- ▶ weniger Staub, Lärm und Unfälle,
- ▶ mehr Bewegung und damit gut für die Gesundheit,
- ▶ ein Leben auf der Straße,
- ▶ einen sicheren Schulweg der Kinder.

Der „Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitäts-

gesetz (FaNaG)“ vom März 2022 benennt als eines der Ziele die Förderung des Radverkehrs auf dem Weg zur Verkehrswende: „Es soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal Split der Wege erreicht werden. Beim Fahrrad handelt es sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Es fügt sich dabei in ein leistungsstarkes Mobilitätssystem ein, in dem sämtliche Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Stärken vertreten sind.“

Der Stadtteil Langendreer kann mit der Umsetzung eines innovativen Verkehrskonzeptes zum Modellprojekt und Vorreiter für den nutzerfreundlichen Ausbau des Radverkehrs als Teil der Verkehrswende werden. Da nicht jeder Mensch Rad fahren kann oder möchte, müssen die o. g. Maßnahmen in eine veränderte Mobilität eingebunden sein, die insbesondere attraktive Alternativen zum eigenen Pkw anbietet.

Im Koalitionsvertrag hat die neue Landesregierung die Absicht formuliert, die Verkehrswende maßgeblich voranzubringen, so dass die Aktiven in Langendreer auf „Rückenwind“ aus dieser Richtung hoffen.

Bis das Ziel „Langendreer, das Houten Bochums“ erreicht ist, kann eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen die Lage von Radfahrenden, Fußgänger*innen und Bewohner*innen deutlich verbessern, die Umverteilung von Verkehrsflächen einleiten und die Verkehrswende vorbereiten. Dazu haben u. a. die Naturfreunde, der ADFC, die Radwende verschiedene Vorschläge erarbeitet, die den Verantwortlichen in Verwaltung und Politik bekannt sind. Zu wünschen ist eine beherzte Umsetzung mit breiter Bürgerbeteiligung.

FreiRad 07 berichtete im März 2022 bereits über die Bedingungen des Radfahrens in Langendreer. Vorausgegangen war eine Mängelradtour der Naturfreunde Langendreer mit Bezirkspolitikern Ende 2021.



Wir feiern!

Seit 120 Jahren stehen wir für
genossenschaftliches Wohnen
in Bochum.



**Gut wohnen
in Bochum.**

Gemeinnütziger
Wohnungsverein zu
Bochum eG

gww-bochum.de

Und wo stellst du dein Fahrrad sicher ab?

Text: Georg Puhe | Fotos: Bernhard Raeder

Die Verkehrsmittelwahl ist stark abhängig von der schnellen und einfachen Verfügbarkeit. Das Auto direkt vor der Wohnung oder dem Haus, der verfügbare Parkplatz am Zielort, sind verführerisch bei der Wahl des Transportmittels. Selbst

die eineinhalb Kilometer zum Bäcker sind mit dem Auto vor der Tür deutlich schneller zu erledigen, als mit dem Fahrrad, das erst aus dem Keller gewuchtet werden muss.

„...und wo steht ihr Fahrrad?“, ist der Titel eines Leitfadens

der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.), der viele Planungshilfen gibt. Die Zahl der E-Bikes und Pedelecs ist sprunghaft angestiegen. Der Wert liegt im Mittel bei 3.000 €, das Gewicht bei 25 kg.

Damit bewegt man sich leicht in der Stadt und Steigungen werden bedeutungslos. Auch die Zahl der Lastenräder nimmt deutlich zu. Aber, wie verfügbar ist es vor meiner Haustüre, wie sicher kann ich es am Ziel abstellen? „Das Thema „Fahrradabstellanlagen“ ist einer der am meisten unterschätzten Aspekte bei der Nutzung des Fahrrades“, formuliert der Leitfaden der AGFS.



Ehrenfelder Klassiker

Oft gibt es nicht genug Verkehrszeichen- oder Beleuchtungsmasten um das Fahrrad zu sichern.

Parkhaus Bergmannsheil

Immerhin gibt es eine Fläche zum Abstellen. Die Möglichkeiten, das Rad mit dem Rahmen zu sichern, gibt es leider noch nicht.



FreiRad hat sich in Bochum umgeschaut und zeigt hier einige Beispiele.

Da dieses Thema eine wichtige Rolle spielt, mit welchem Verkehrsmittel ich mich im Alltag auf allen meinen Wegen bewege, wollen wir auch in den nächsten Ausgaben darüber berichten. Gesucht sind Beispiele und Beschreibungen guter und weniger guter Fahrradabstellmöglichkeiten.

Problematisch ist das Abstellen von Rädern in dichteren Altbauwohnquartieren, leider immer noch bei Supermärkten und oft am Arbeitsplatz.

Bei einer kleinen Rundfahrt durch die Stadt hat Bernhard Raeder die Beispiele unten gefunden. Die Liste lässt sich fortsetzen.

In der Alsenstraße traf er Jana Kreuzer-Wensing, die gerade mit einem ihrer beiden Kinder im Fahrrad-

sitz zur Wohnung zurückkehrte. Auf seine Frage, wo sie denn ihr Rad abstelle, demonstrierte sie das „Einparken“ ihres Pedelecs, indem sie es in den Keller hinein- und wieder herausrug (Titelbild). Das sei die einzig sichere Abstellmöglichkeit in ihrer Gegend, sagte sie. Sicher vielleicht, einfach und bequem für Jana, die alle ihre Wege mit dem Rad macht, nicht.

Wir werden dieses Thema weiter

vertiefen. Schickt uns eure Beispiele an freirad@adfc-bo.de wir sind gespannt, was es in Bochum alles so gibt. Wir werden in den nächsten Ausgaben aber auch Positives zeigen.

Den Leitfaden Abstellanlagen der AGFS gibt es hier:



Kunst in Weimar Mitte

Das Designobjekt mag zwar pfiffig aussehen, ist aber komplett ungeeignet, ein Fahrrad sicher zu parken.

Stahlwerke Bochum

Als man noch mit dem Fahrrad zu Arbeit fuhr, haben viele Unternehmen überdachte Abstellanlagen angeboten.



Radverkehrskonzept Bochum: Stand der Dinge

Text: Cornelia Neupert und Pe Sturm

Seit Januar 2021 lässt die Bochumer Verwaltung ein neues Radverkehrskonzept (RVK) von Ingenieurbüros aus Münster (nts) und Delft (Mobycon) erarbeiten. Am 06.04.2022 fand dazu eine zweite Infoveranstaltung statt. Wir waren dabei und berichten über die wichtigsten Ergebnisse und die Präsentation (<https://www.bochum.de/Tiefbauamt/Radverkehrskonzept>).

Die Veranstaltung hatte folgende Ziele:

- ▶ Kataster der vorhandenen 700 Kilometer Radverkehrsführungen vorstellen
- ▶ Präsentation Netzkonzept inkl. Qualitätsstandards der Zukunft
- ▶ Beurteilung der Qualität des Bestandes
- ▶ Beispielhaft Umgestaltungen von Fahrradabstellanlagen, Radverkehrsführungen und Knotenpunkten (Kreuzungen) zeigen
- ▶ Online-Stellungnahme der Teilnehmer:innen zu ausgewählten Inhalten – eine zweite Bürger:innenbefragung also.

Bei einer ersten Online-Bürger:innen-Befragung im Herbst 2021 wurden bereits 3.527 Bochumer:innen nach der Verkehrsmittelwahl für Alltagswege und zukünftiger Ausrichtung des Radverkehrs befragt: Die zwei wichtigsten Merkmale eines idealen Fahrradnetzes sind „effizient“ und „schnell“. 3 von 4 Befragten halten es sogar für akzeptabel, dass für Fahrradständer Kfz-Parkplätze redu-

ziert werden. Und 4 von 5 finden es annehmbar, dass mehr Sicherheit für Radfahrende längere Reisezeiten im Kfz-Verkehr bedingt. Bochumer Bürger:innen sind bereit für die Verkehrswende. Bochumer Radwege sind es nicht, wie das von den Ingenieurbüros erstellte Kataster zeigt.

Ist-Zustand der Bochumer Radwege

Das für das RVK erstellte Kataster ist eine wichtige Grundlage für das Konzept und die Planung. Allein die Abbildung der Engstellen durch Haltestellen, Schilder, Oberflächenschäden, Baumwurzeln und Kfz-Parken in Bochums Radverkehr macht schwindlig. Das Gleiche gilt für die Übersichtskarte der 15 verschiedenen Radverkehrsführungsformen, von der Fahrradstraße bis hin zum gemeinsamen Rad-/Fußweg. Hinzu kommt, dass die Radverkehrsführungsform teilweise mitten auf dem Weg wechselt. Wer diese Vielfalt erleben will, sollte mal die Universitätsstr. vom Zentrum bis zur Wasserstr. und zurück radeln. Wir bewegen uns meist im Mischverkehr und damit in ständiger Gefahr.

Standards der Zukunft

Die Ingenieurbüros nts und Mobycon definieren vier Standards der Radwegeverkehrsführung, die in Bochum erreicht werden sollen:

1. Fahrradstraßen mit einer (Rest-) Fahrbahnbreite von mindestens 4,5 m zwischen den Borden bzw. zwischen den parkenden Fahrzeugen



Fahrradstraße Beispiel Borken (Foto: © nts Ingenieurbüro)

2. Fahrradstraßen „light“ mit einer (Rest-) Fahrbahnbreite von mindestens 3,5 m
3. Getrennte Geh- und Radwege als Hochbordradweg mit einer Mindestbreite von 2,5 m zzgl. 0,5–0,75 m Sicherheitstrennstreifen
4. Geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) mit einer Breite von 2,5 m.

Radschnellwege, Velorouten, Haupt- und Nebenrouten in Bochum sollen mittel- bis langfristig in diesem Vierfach-Standard ausgebaut werden, wobei die Fahrradstraße „light“ nur kurzfristig als Übergang erlaubt sein soll. Bei den niedrigeren Ausbaustandards (gemeinsame Geh- und Radwege, Radstreifen, Schutzstreifen) wird es dann unübersichtlich:

So sind z.B. gemeinsame Geh- und Radwege auf Velorouten außerorts und Haupt- routen innerorts „als Übergangslösung in Ausnahmefällen möglich“.

Da die Zeitangaben hier sehr vage sind, entsteht der Eindruck, dass die echte Neuaufteilung der Verkehrsfläche in Bochum

größtenteils künftigen Generationen überlassen wird. Denn was bedeutet kurz-, mittel- und langfristig und was „Übergangslösungen in Ausnahmefällen“? Ebenso unklar: Was genau sind Haupt- oder Nebenrouten, was bedeutet „innerorts“ und was „außerorts“ innerhalb einer Stadt?

Wie die selbstgesteckten Ziele für einen höheren Radverkehrsanteil erreicht werden sollen, bleibt völlig offen. Angestrebt wird, den Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege bis 2030 auf 15% und danach auf 25% zu steigern, so dass insgesamt 60% der Wege mit dem Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zurückgelegt werden.

Velorouten?

Diese sollen ergänzend zu den Ausfallstraßen vom Ring zu den äußeren Stadtteilen und abseits der großen Verkehrsachsen ausgebaut werden. Dazu sollen weitgehend vorhandene Straßen und Wege genutzt werden. In der Kartierung sind jedoch nur blaue Korridore für mögliche Velorouten eingezeichnet, ohne dass konkrete Straßen



Knotenpunkt einer Fahrradstraße am Beispiel der Visualisierung für die Schillerstraße in Münster. Soll bessere Sichtbedingungen für Radfahrer und Fußgänger und Raum für Fahrradabstellanlagen bieten (Rendering: © nts Ingenieurbüro)

vorgeschlagen werden. Die Velorouten sollen gegenüber den sonstigen Verkehrsachsen bevorzugt sein, Autos dürfen nur 30 km/h fahren, weswegen die Ingenieurbüros von einer Reisegeschwindigkeit von >20km/h für Fahrräder ausgehen.

Zweifel sind mindestens erlaubt, denn die Velorouten führen – soweit das zu erahnen ist – über Nebenstraßen durch Wohngebiete mit vielen Kreuzungen, spielenden Kindern, parkenden Autos. Die Frage einer RadEntscheid-Vertreterin, ob die Hauptrouen parallel ausgebaut werden, wurde vom Tiefbauamt bejaht. Somit hätten Alltagsradfahrer:innen irgendwann die Wahl der Veloroute oder der schnellen Hauptroute.

Zwischen-Fazit

Bei den Velorouten und bei der „Übergangslösung“ Fahrradstraße „light“ sehen wir erheblichen Klärungsbedarf und Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsteilnehmern: An den rot markierten Knotenpunkten der Light-Version sind die Radler:innen

bevorzugt. Die Auto-Stellplätze bleiben bestehen und werden nicht markiert und die (Rest-)Fahrbahnbreite beträgt einen Meter weniger als bei der Fahrradstraße.

Wir fragen uns, was das, z.B. für Überholvorgänge oder Gegenverkehr bedeutet. Fragen, die hoffentlich in der Endfassung des RVK beantwortet werden.

Maßnahmen

Die Ingenieurbüros präsentierten ihre Vorschläge anhand von Beispielen zur künftigen Gestaltung von Fahrradabstellanlagen, Radverkehrsführungen und Knotenpunkten (Kreuzungen). Wer konkrete Maßnahmen erwartet hatte, muss sich noch gedulden. Der Maßnahmenkatalog wird erst veröffentlicht, wenn das RVK fertig ist. Das sollte eigentlich im März 2022 sein, wird jetzt wohl Herbst. Dann muss der Rat entscheiden, was umgesetzt wird. Erst danach kommen die Planer:innen zum Zug. Aus den bei der Veranstaltung genannten Maßnahmenfeldern ließen aber die Punkte Fahrradabstel-

lanlagen, Infrastruktur und Schulwege eine gewisse Konkretisierung erhoffen.

Zu den Schulwegen wurde allerdings gar nichts gesagt und das, obwohl es erklärtes Ziel ist, die Elterntaxis zur Schule zu reduzieren.

Am konkretesten sind die Entwurfszeichnungen zu künftigen Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet. Diese sollen u.a. nach folgender Priorisierung gebaut werden:

1. Anregungen von Bürger:innen
2. ÖPNV-Knotenpunkte mit wenigen Fahrradabstellanlagen.

Dies sind echte Ansätze zur Förderung der Verkehrswende bzw. zur Stärkung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV).

Die Vorschläge zur Infrastruktur hingegen bleiben schwammig. Knotenpunkte sollen fahrradfreundlicher gestaltet werden, z.B. als geschützte Kreuzungen. Bei Fahrradstraßen sollen die Querungs- und Sichtbedingungen für Fahrradfahrende verbessert und Fahrradabstellanlagen gebaut werden. Kleine Knotenpunkte im Quartier sollen Serviceangebote vorhalten, wie z.B. Lastenrad-Verleihstationen und Carsharing sowie E-Auto-Ladepunkte.

Viktoria- und Wittener Straße sind Potenzialstraßen für eine Roteinfärbung und somit bessere Sichtbarkeit der Radstreifen. Besonders zu den seit Jahren bekannten Schwachstellen wie Dorstener-, Wittener-, Castroper- oder Allee-Str. wünschten wir uns konkretere Lösungen.

Ergebnisse zweite Online-Bürger:innenbefragung

Sichere und komfortable Velorouten müssten laut den Veranstaltungsteilnehmer:innen vor allem direkt geführt sein und gegenüber anderen Verkehrsachsen bevorzugen. Fahrradabstellanlagen sind den Teilnehmer:

innen vor allem an ÖPNV-Knotenpunkten, Schulen/Hochschulen, Versorgungseinrichtungen, aber auch zentralen Straßen und Plätzen wichtig. Die Maßnahmen zur Infrastruktur der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Fahrradstraßen sollten als Erstes umgesetzt werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen möchten die Befragten am liebsten durch Workshops in Quartieren beteiligt werden. Als „weitere Anmerkungen“ wurden am häufigsten diese Forderungen erhoben:

- ▶ eine schnelle Umsetzung auch durch temporäre Lösungen (Pop-Up-Radwege) oder Geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes)
- ▶ Haupttrouten als wichtigste „Baustelle“
- ▶ echte Bürger:innenbeteiligung

Unser Fazit

Eine äußerst erklärungsbedürftige Präsentation mit vielen offenen Fragen. Die veranschlagte Zeit von zwei Stunden für die Veranstaltung reichte nicht aus. Die Fragen und Kommentare der anwesenden 77 Bürger:innen zeigten, dass sie dem RVK skeptisch gegenüberstehen. Einiges deutet auch darauf hin, dass kurz- und mittelfristig Maßnahmen dominieren, die dem PKW-Verkehr keinen Platz und keine Parkplätze wegnehmen. Interessant wäre auch zu wissen, welchen Auftrag und welche Vorgaben genau die Ingenieurbüros von der Stadt erhalten haben. Laut Verwaltung soll auch dies im Endkonzept veröffentlicht werden. Wir sind gespannt auf das fertige Konzept und wann die Bürger:innen tatsächlich beteiligt werden.

Radwende im Herbst: Radinfrastruktur reparieren und Fahrradkultur leben

Text und Foto: Martin Krämer

Die Radwende plant im Herbst wieder mehr Aktionen rund um Fahrradkultur und die Verbesserung der Radinfrastruktur. Um diese Aktivitäten gemeinsam zu besprechen, lädt das Netzwerk alle Radfahrer:innen aus Bochum am 07. September um 19 Uhr zur Radversammlung in der Kofabrik, Stühmeierstraße 33 ein.

Nach dem Radentscheid

Anfang April hat der Rat der Stadt es abgelehnt die zentralen Forderungen des lokalen Radentscheids Bochum zu beschließen. Stattdessen verabschiedete er mit Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP, SPD und Grünen eine recht allgemein gehaltene Resolution, die nur wenige Punkte aus dem Bürgerbegehren übernahm. Was davon umgesetzt wird, scheint zum aktuellen Zeitpunkt unklar, es fehlen bisher konkrete Äußerungen der Fraktionen dazu. Die formale Begründung der Ablehnung des Radentscheids bezog sich auf dessen Form. U.a. hätte dieser nicht mehrere Forderungen miteinander verknüpfen dürfen, was konkret heißen würde, es hätte rund 25 Bürgerbegehren zu den verschiedenen Radthemen geben müssen.

Die Initiator:innen des Radentscheids haben gegen diese Einschätzung der Verwaltung, Klage eingelegt. Bis diese entschieden

wird, dürfte einige Zeit vergehen. Statt sich in solche juristischen Auseinandersetzungen zu begeben, wäre es sicher besser gewesen, die politische Ratsmehrheit hätte einen für die engagierten Menschen tragfähigen Kompromiss gesucht. So bleibt ein peinlicher Nachgeschmack, dass Bochum trotz Klimanotstand Beschluss und immer sichtbarerem Klimawandel die erste Großstadt bundesweit ist, die sich gegen die Vorschläge der Radfahrer:innen zur Förderung der angestrebten Mobilitätswende wehrt.

Von der Reparatur zur Mobilitätswende

Dennoch dürfte damit die Mobilitätswende nur vertagt worden zu sein. Bochum wird es sich kaum leisten können, sich dem

bundes- wie weltweiten Trend zum Radfahren entgegenzustellen. Die Radszene der Stadt kann also weiter hoffnungsvoll in die Zukunft blicken und sollte natürlich ihren Beitrag leisten. Neben

dem Ausbau von Radwegen gibt es vieles, was an der bereits existierenden Radinfrastruktur zu reparieren ist. Dies gemeinsam mit Verwaltung und Politik anzugehen, ist gerade angesichts der Energiekrise infolge des Ukrainekrieges geradezu eine Notwendigkeit. Denn nichts hindert den Umstieg aufs Rad mehr als schlechte und gefährliche Infrastruktur. Daher startet die Radwende



im Herbst die Kampagne, um Reparaturen an der Radinfrastruktur zu beschleunigen. Dies betrifft konkret mehrere Problemfelder, die zusammen mit Verwaltung und Politik angegangen werden sollen:

Die fehlenden Kontrollen der Straßenverkehrsordnung

Das vermutlich gefährlichste Ärgernis für Radfahrer:innen in Bochum ist die Nichteinhaltung der Straßenverkehrsordnung durch Autofahrer:innen. So stellte der ADAC fest, dass nur einem Drittel der Autofahrer:innen die inzwischen innerorts geltende Abstandsregel beim Überholen von 1,5 m bekannt ist. Ähnliches dürfte für das noch gefährlichere Anhalten oder gar Parken auf Radwegen gelten. Dieser Verstoß gegen die StVO passiert täglich tausendfach in Bochum und wird so gut wie nie geahndet. Die Stadt hat zwar in Aussicht gestellt, ab 2023 etwas mehr Kontrollen durchzuführen. Das dürfte nicht reichen. Wichtig wird hier daher die Aufklärung und Schulung von Autofahrenden sein. Dazu wird die Radwende mit beitragen.

Die Gefahrenstellen für Radfahrer:innen

Dies betrifft ein weites Feld wie unklare Verkehrsregelungen, unübersichtliche Kreuzungen, Schlaglöcher, plötzlich endende Radstreifen, zu schmale Radwege und fehlende Sicherheitsstreifen. Es wäre wichtig, diese Gefahrenstellen endlich zu beseitigen. Dazu müsste der Rat beschließen, dafür Geld in die Hand zu nehmen und damit der Straßenverkehrsordnung gerecht zu werden, deren zentrales Ziel die Vision Zero (möglichst keine Verkehrstoten und schwere Unfälle)



Im Juni 2021 errichteten Radwende und RadEntscheid Bochum einen Pop-up-Radweg auf der Alleestraße zwischen Westring und Westpark anlässlich des Weltfahrradtags

anzugehen. Viele Mängel sind bekannt. Die Radwende hatte wegen der fehlenden visuellen Mängelmelder der Stadt selber einen Mängelmelder aufgesetzt, auf dem Bochumer Bürger:innen bereits über 400 Gefahrenstellen verzeichnet haben.

Systematische Pflege der Radwege

Für die existierenden Radwege scheint es nur teilweise eine Kontrolle der Befahrbarkeit zu geben. So wachsen einige Radwege in jedem Sommer zu. Im Herbst werden auf einigen Radwegen Blätter erst nach Wochen beseitigt und im Winter fehlt ein echter Winterdienst auf den Trassen. Radwege wurden beim Wintereinbruch 2021 schon mal mit Schnee von der Fahrbahnen zugeschüttet statt sie zu räumen. Es braucht ein systematisches Pflegemanagement für die Radinfrastruktur und dafür Ressourcen, damit Radwege auch als täglich genutzte Verkehrswege immer befahrbar bleiben.

Dauerparken am Straßenrand

Die erfolgreiche Mobilitätswende wird auch durch Parken am Straßenrand behindert.

Dieses blockiert in der ganzen Stadt wertvollen Raum, der für breitere Fußwege und neue Radwege gebraucht würde. Weil an vielen Orten der Parkraum fast immer zugeparkt ist, entsteht Parksuchverkehr. Beim Einparken werden zudem ganze Spuren blockiert. Für Anlieferverkehr fehlt Halteraum, mit der Folge, dass verständlicher aber verbotenerweise massenhaft auf Radwegen gehalten wird. Da viele Straßen nicht den für Radwege vorgesehenen Sicherheitsstreifen von mindestens 0,5 bis 0,75 m haben, sind auch Dooringunfälle in Bochum nicht selten, die häufig zu schweren Verletzungen führen. Während in manchen Wohnsiedlungen die Einrichtung neuer Quartiersparkhäuser als sinnvolle Alternative eine gewisse Herausforderung ist, könnte in der Innenstadt sehr einfach diese Form des Parkens beendet werden. Eine bei Twitter veröffentlichte Statistik der Nutzung der Parkhäuser in Bochum zeigt, diese sind nie voll und stehen durchschnittlich zu rund 80 % leer. Parkraum für Autos ist also reichlich vorhanden.

Fehlende Umleitungen

Vor allem für Bauarbeiten und Events auf Straßen müssen Umleitungen eingerichtet werden. Die Erfahrung ist nur, eher selten wird dabei an die Radinfrastruktur gedacht. Existierende Radwege fallen dann ersatzlos weg. Radfahrer:innen müssen sich selber neue Wege suchen. Radwege werden für die Phase von Bauarbeiten häufig ganz gestrichen und nichtmals das Ende des Radwegs markiert. Dadurch wird Radfahren nochmals besonders gefährlich. Es gibt in Bochum bisher keine wirkliche eindeutige Regelung für Bauunternehmen und Veranstalter, auch für Radwege Alternativen zu schaffen. Eine konkrete Regelung sollte der Rat daher beschließen und die Verwaltung umsetzen.

Die Radabstellplätze

Die Zahl der sogenannten Schnuller hat zugenommen. Dennoch sind zahllose Ein-

richtungen von Bürgerämtern, über Schulen bis zu Schwimmbädern noch ohne echte Radabstellplätze. Das sollte sich unbedingt ändern. Eine einmalige Erhebung der fehlenden Abstellplätze durch die Verwaltung könnte dazu der erste Schritt sein.

Rasende Autos

Geschwindigkeitsübertretungen sind leider ein Massenphänomen, das nur selten kontrolliert wird. In Spielstraßen wird kein Schritt gefahren, in Tempo 30 Zonen lieber Tempo 50 und auf Hauptstraßen gerne mal 80 km/h. Dies gefährdet gerade schwächere Verkehrsteilnehmer:innen. Allein der Unterschied beim Bremsweg zwischen Tempo 30 und 50 ist enorm. Daher fordert die Radwende schon länger überall, wo es möglich ist, Tempo 30 einzuführen. Ein Haupthindernis ist die bundesrechtliche Vorgabe von Tempo 50 auf Vorrangstraßen. Eine schon lange eingeforderte Aufgabe für die Bundesregierung. Die Stadt kann selber aber mehr Kontrollen durchführen und Warnschilder aufstellen, die die überhöhte Geschwindigkeit anzeigen.

Grüne Welle auch fürs Radfahren

Hier ist die Ungleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer:innen sogar offiziell Programm. Auf Hauptstraßen, auf denen fast immer Tempo 50 gilt, ist diese Geschwindigkeit die Orientierung für Grüne Wellen Phasen. Das hat zur Folge, dass Radfahrer:innen schon mal für 500 Meter zehn Minuten brauchen, weil sie an fünf Ampeln hinter einander warten müssen. Grüne Wellen mit Tempo 30 wären ein guter Kompromiss zwischen Radgeschwindigkeiten und Autogeschwindigkeiten. Zu mindestens aber sollten die einzelnen Streckenabschnitte auf andere Ampelschaltungsmöglichkeiten untersucht werden.

► www.radwende-bochum.de



Auf zur Sternfahrt Ruhr Macht mit bei der Sternfahrt Ruhr am 18. September 2022 nach Gladbeck!

Text: Gerlinde Ginzler | Foto: www.fahrradsternfahrt.ruhr

Mit einer anderen, organisierten Radtour ist eine Sternfahrt nicht zu vergleichen. Wo sonst fahren tausende von Radlern in einem Pulk durch die heute von den Autos beherrschten Innenstädte?

Die ganze Fahrtrichtung ist für den Autoverkehr gesperrt, auf glattem Asphalt rollst du mit hunderten anderen Radlern durch die Stadt. Alle Arten von Rädern sind unterwegs, alle Altersstufen sind dabei, manche Räder sind schön geschmückt, andere haben eine Musikanlage montiert und bei flotten Rhythmen treten die Beine fast von allein in die Pedalen. Ein Lachen, Winken, Klingeln grüßt

die am Rand wartenden Fußgänger an den Straßenkreuzungen. Die Kinder sind meist sehr begeistert; die wartenden Autofahrer manchmal weniger. Ein Highlight sind die Fahrten über gesperrte Schnellstraßen und die Tunnelfahrten wie die durch den Düsseldorfer Rheinufertunnel oder letztes Jahr durch den Wambeler Tunnel in Dortmund.

Seit nunmehr zehn Jahren finden regelmäßige Sternfahrten in Nordrhein-Westfalen statt. In der Nähe von Bochum sind dies die Sternfahrt Ruhr und die NRW-Sternfahrt nach Düsseldorf. Im Jahr 2018 war Bochum das Ziel der Sternfahrt Ruhr.

Aus vielen Richtungen fahren sogenannte Zubringer zur Sternfahrt, an vorher festgelegten Zustiegen, bzw. Treffpunkten gesellen sich immer mehr Radfahrer/innen zum Verband. Ab einer Anzahl von sechzehn Personen darf eine Radfahrergruppe einen geschlossenen Verband bilden (§ 27 der StVO).

Dieser muss als solcher für andere Verkehrsteilnehmer erkennbar sein, sie dürfen zu zweit nebeneinander fahren. Es ist jedoch unbedingt auf ausreichenden Sicherheitsabstand sowohl zum Vordermann als auch zum Nebenmann zu achten – eine Gefährdung anderer Verbandsmitglieder ist jederzeit auszuschließen. Ein Verband bildet verkehrsrechtlich ein Fahrzeug, was einige Sonderregeln mit sich bringt: Wenn die ersten Fahrzeuge eines Verbandes in eine Kreuzung eingefahren sind, müssen die restlichen Fahrzeuge folgen, auch wenn die Ampel zwischendurch auf „Rot“ umspringt.

Beim Passieren einer Einmündung gilt ähnliches: Wenn der Verband auf der nachrangigen Straße unterwegs ist, darf er die Einmündung komplett passieren, auch wenn zwischenzeitlich ein bevorrechtigtes Fahrzeug auftaucht. Außerdem sind Radfahrer, die im Verband fahren, von der Radwegbenutzungspflicht ausgenommen.

Alle sollten sich so verhalten, dass der Verband sich gemäß den Verkehrsregeln verhält. Dies gilt insbesondere für Geschwindigkeit, Abstand und das Überholen. Den Anweisungen von Ordnern ist daher unbedingt zu folgen. Es verlangt also etwas Umsicht und Übung, bei einer solchen Fahrt mit zu radeln. Doch keine Angst: Meist wird der gesamte Tross eines Zubringers ab einem Treffpunkt mehrerer Zubringer von der Polizei begleitet und die weitere Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr gesperrt, das gilt auch für die abschließende große Runde durch die jeweilige einladende Stadt.

Radsternfahrt Ruhr am Sonntag 18.09.2022

Zubringer durch Bochum: 09:00 Uhr
Rathaus-Glocke Bochum, weitere
Zustiege: 08:15 Uhr Kreuzung Universitätsstraße/Kleinherbeder Straße,
09:45 Uhr Erzbahnbude.

Informationen und Impressionen

- ▶ www.fahrradsternfahrt.ruhr
- ▶ www.adfc-sternfahrt.org

sowie viele Filme auf youtube.



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

Ü50 / Ü60?
STEIGEN SIE UM AUF GÜNSTIGE TARIFE

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

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



JUPPS SONNENDECK

FÜR EINEN EINZIGARTEN BLICK AUF DEN SEE

MEER GEHT NICHT!



Der wohl schönste Platz um den Sonnenuntergang zu genießen!



Wir freuen uns auf Dich!



Unsere Schaukel – nicht nur für kleine Leute

Jupp
DER ERLEBNISBIERGARTEN

☎ 02364/5216

✉ info@jupp.nrw

🌐 www.juppamsee.de

Haltern am See. *Tut gut.*

Ob auf zwei oder auf drei Rädern, Radfahren ist einfach nur wunderbar...

Text und Foto: Petra Janßen

Als Niederrheinerin – in ländlicher Umgebung nahe Kleve aufgewachsen – gehörte das „Fietsen“ seit meiner frühen Kinderzeit – ich bin Jg. 1954 – für mich untrennbar zum Leben. Und die Fiets (das Rad) war in meiner Lebensumgebung existenzielle Grundlage von Leben und Vorwärtskommen bei Alt und Jung. Fiets und Fietsen sind mir immer auch als Quelle großer Lebensfreude geblieben. Wind im Haar und das Gefühl von relativer Autonomie beleben und erfreuen ungemein – im Alltag und in Urlaubssituationen.

Zusammen mit meinem Mann habe ich schon vor vielen Jahren in unseren Urlauben Radtouren in Gruppen unternommen, in Polen, in Österreich, in Frankreich und Italien und dabei in Gruppen die Freuden des Radelns und des draussen Unterwegsseins mit eigener Kraft gern mit anderen geteilt. In den Neunzigern, als wir noch die Jüngeren in den Gruppen waren, konnten wir bei einigen Älteren auch Probleme beim Radeln mit dem Gleichgewicht, dem Auf- und Absteigen oder allgemein mit Kraft und Ausdauer beobachten. Schon damals habe ich mir eindring-



Mit Freude fährt Regina Oesterwalbesloh ihr E-Dreirad

lich gewünscht und auch versprochen: Wenn du nicht mehr sicher und entspannt auf zwei Rädern fietsen kannst, dann besorgst du dir – koste es was es wolle – ein Dreirad, egal wer was dazu denkt.

Und so ist es mir immer eine tiefe Freude, Menschen auf Dreirädern fahren zu sehen. Besonders stolz und freudig tut dies Regina Oesterwalbesloh, im Bochumer

Süden beheimatet. Wenn sie den Hustadtring hochfährt, kann einem das Herz nur aufgehen. Sie liebt es, mit ihrem Dreirad kurze und weite Touren zu fahren und hat sich sehr gefreut, in einem Interview Auskunft zu geben über das Thema Lebensfreude auf dem Rad, sei es ein Zwei- oder ein Dreirad.

Nach einigen gesundheitlichen Problemen unter anderem auch mit dem Gleichgewicht und einigen Stürzen mit ihrem Pedelec, kam vor 3 Jahren von ihren Kindern der Vorschlag und Anstoß, ein E-Dreirad in Augenschein zu nehmen. Und das ging sogar in Bochum. „Ich

hab's ausprobiert und gleich gesagt, das nehm ich. Viele Freundinnen oder

Bekannte bewundern mich, dass ich mit diesem Rad auf dem Weg bin, einige sagen aber auch, dass sie den Mut dazu nicht hätten, verstehe ich nicht, egal was andere dazu sagen, ich finde es wunderbar, wieder fahren zu können“, schwärmt Regina Oesterwalbesloh. Sie erzählt mit Begeisterung, wie freundlich alle Autofahrer auf den Straßen hinter ihr herführen, Rücksicht in Kurven nehmen usw. Wenn vorhanden und breit genug, fährt sie natürlich auf Radwegen „aber die enden ja auch oft irgendwo und dann muss man ja wieder auf die Strasse.“

Das wissen wir Radler ja alle, und ebenso teilen die meisten von uns die Feststellung von Regina Oesterwalbesloh: „die Wittener Straße läßt sich nicht gut fahren, lieber nicht.“

Eine Runde um den Kemnader See und viele andere kleinere Touren fährt sie auch gern allein, größere Touren unternimmt sie lieber zusammen mit ihren Kindern und/oder ihrem Mann, der aus gesundheitlichen Gründen einige Zeit nicht gefahren war. Schon länger fährt er wieder mit seinem Pedelec hinter ihr her auf den schönen Strecken in Bochum z.B. nach Norden auf der Erzbahntrasse bis an den Kanal, „leider gibt

es manchmal Baustellen und dann helfen glücklicherweise schon mal zwei starke Jungs beim Transport über ein kleines Hindernis, denn so ein Dreirad ist schwer“. Gern fährt das Paar auch die Springorum Trasse nach Dahlhausen und weiter nach Steele oder nach Hattingen.

Mit nicht ganz jugendlichen über 80 Jahren scheuen sich die beiden auch keinesfalls, mit den Rädern z.B. für die Fahrt zu entfernteren Zielen den ÖPNV zu nutzen – aus meiner Erfahrung: Das braucht wirklich Gelassenheit und Kraft, Chapeau!

„Ich hab's ausprobiert und gleich gesagt, das nehm ich.“

Dazu erläutert Frau Oesterwalbesloh: „Man muss und kann ja die Zeiten ein bisschen abpas-

sen, wann's nicht so voll ist.“ So fahren sie etwa mit der U35 aus Querenburg bis zum Bochumer Hauptbahnhof, nehmen den RS1 nach Essen, steigen in die S-Bahn um und fahren bis Essen-Werden und dann alles schön mit dem Rad zurück, auch schon mal um 50 km, am Folgetag gibt's dann aber Erholung. „Der für das Rad sowieso etwas enge Aufzug war einmal leider kaputt... dann war der Zug weg“, beschreibt sie gelassen ihre besonderen Erlebnisse mit Bahnhöfen und dem ÖPNV. Vor drei Jahren haben die Oesterwalbeslohs den PKW abgeschafft und somit ist in der Garage genügend Platz fürs Dreirad und das Pedelec. Im Unicenter, in der Stadt oder bei anderen Haltestellen werden die Räder einfach passend angeschlossen.

Wie ermutigend und wunderbar ist es, flexible Lösungen für die eigene Mobilität zu suchen und an den Start zu bringen. Weiterhin viele genussvolle Touren für das Paar und die Familie.

Buchbesprechung

Katja Diehl

Autokorrektur

Text: Rolf Schubeius

Es ist ein Buch über Stadtplanung, die zur Verkehrsplanung wurde und zur Folge hatte, dass immer mehr Lebensqualität verloren ging. Aber die Autorin verbreitet Mut, wenn sie sagt: Wir haben zwar viel falsch gemacht, das können wir auch reparieren. Das Buch von Katja Diehl hat mir Anregungen vermittelt, die ich für unsere Stadt und für die Stadtteile als wichtig ansehe.

Was falsch ist, erleben wir tagtäglich: Autos und Straßen ohne Ende. Wir müssen ständig auf der Hut sein, wenn wir uns als FußgängerInnen bewegen. Es gibt einen schlechten Bahnverkehr und einen teilweise sehr ausgedünnten Öffentlichen Nahverkehr. Dazu gibt es auf Autobahnen immer wieder Staus, und wenn die Ferien berginnen, möchten Millionen Menschen möglichst mit dem privaten Auto in den Urlaub fahren. Und über allem gehen viel Grün und viele Lebensarten verloren.

Begonnen hat das Auto seinen Siegeszug in den 1930er Jahren, als die Nationalsozialisten die Volksmotorisierung als Ziel ausriefen und Ferdinand Porsche im Auftrag Hitlers das VW-Werk in Wolfsburg aufbaute.

Der Krieg begünstigte die Entwicklung dadurch, dass viele Städte zerstört wurden und aus den Trümmern heraus die neue Stadtplanung geschah. So boten sich viele Chancen, die autogerechte Stadt zu bauen. Hinzu kam, dass die Jahre nach dem Krieg als „Wirtschaftswunderjahre“ das Auto zu einem begehrten Verkaufsobjekt machten. Dazu trug bereits 1951 die erste Internatio-

nale Automobil-Ausstellung (IAA) bei. Eine riesige Werbemaschinerie setzte ein: „Wer erfolgreich ist, fährt Auto, wer es zu etwas gebracht hat, kann sich ein Auto leisten.“

„Den Kater dieses Rausches erleben wir heute.“

Darüber hatten wir wiederholt berichtet. Katja Diehls Buch führt vor Augen, dass selbst solche Aussagen, dass motorisierte Kunden und

Kundinnen für die Haupteinnahmen im Einzelhandel verantwortlich sind, schlicht falsch sind. Eine Statistik z. B. für Berlin besagt, dass 93% der Kundinnen und Kunden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV kommen. Und sie sorgen für 91% des Umsatzes.

Wenn wir auf die Kosten blicken, die ein Auto normalerweise (ohne besondere Belastungen) monatlich verursacht, so liegen diese laut ADAC bei 350,- €. Das wird oft unterschätzt. Hinzu kommt die Beobachtung, dass in unseren Städten immer mehr SUVs fahren, die sehr teuer sind, viel Sprit verbrauchen und die Straßen zustellen. Abgesehen davon, dass es in unseren Städten eher unnötig ist, wiegt er auch noch etwa



zwei Tonnen, was für einen Unfallpartner schwerwiegende Folgen haben kann. Sie können sich das selbst ausmalen.

Katja Diehl stellt in ihrem Buch die Frage, wie wir uns eine lebenswerte Stadt vorstellen würden. Darüber, so rät sie, sollten wir mal nachdenken...

Meine Gedanken: Eine Stadt mit viel Grün, beschaulichen Plätzen, Straßen und Wegen auf denen wir flanieren können, Bänke zum Verweilen, einladende Geschäfte, Kneipen, Cafés und gute Nahverkehrsverbindungen.

Als eine solche Stadt habe ich die Stadt Basel erlebt. Sie ist sicher noch nicht das absolute Highlight. Aber ich habe den Eindruck: Die Stadt ist auf einem guten Weg zu einer Wohlfühlstadt. Sie lebt allerdings auch davon, dass der Rhein mitten durch die Stadt fließt.

Die Fachfrau nennt zwei weitere schöne Beispiele, wo Metropolen auf dem Wege sind, ein lebenswerter Ort zu werden, Paris und Barcelona.

Die Pariser Bürgermeisterin Hidalgo arbeitet seit 2014 daran, Paris zu einer Stadt der 15 Minuten umzugestalten. Ziel ist, alles, was der Mensch in seinem Alltag benötigt, soll in 15 Minuten ohne Auto erreichbar

sein. Maßgeblich wird Frau Hidalgo von dem Urbanistik- Professor Carlos Moreno von der Universität Sorbonne unterstützt. So wurden Autospuren gesperrt zugunsten von Radwegen. Paris wurde einladender für die Menschen in der Stadt.

50 Schulhöfe wurden zu grünen Zonen umgebaut, die auch nach Schulschluss von der Bevölkerung genutzt werden können. Neue Stadtbäume wurden gepflanzt, und die Bevölkerung zur Begrünung von Fassaden und Dächern aufgerufen. So etwa kann die Stadt der Zukunft aussehen. Denn sie muss dringend den CO2 Ausstoß verringern und durch viel Grün den klimatischen Veränderungen entgegenreten. Auf diesem Wege ist auch Barcelona.

Darüber hinaus gibt es weitere Städte, die die Dominanz des Autoverkehrs einschränken, so etwa London und Kopenhagen. In Freiburg gibt es schon einen Stadtteil, wo die Autos aus dem Bezirk herausgedrängt sind.

Die Bürgermeisterin von Paris hat viele Veränderungen durchgeführt und wurde trotz der Einschränkung des Autoverkehrs wiedergewählt. Diesen Mut und das Durchhaltevermögen wünsche ich auch unseren Verantwortlichen in unserer Stadt.



BALANCE

Fahrradladen
Balance

Mo - Fr 10 - 19
Sa 10 - 18

Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum

Bikes und Beratung im Bermudadreieck

balance-fahrradladen.de

Kernkompetenz gefragt

ADFC Radtour mit dem Tennisverein Rot-Weiß Stiepel

Text und Foto: Bernhard Raeder

Tennispielen stand an diesem sonnigen Samstagvormittag nicht auf dem Programm, als sich etwa 30 Mitglieder des Rot-Weiß Stiepel am Vereinsheim an der Kemnader Straße trafen. An diesem Tag stand eine gemeinsame Radtour auf dem Programm, die der ADFC Bochum auf Anfrage der Vereinsleitung konzipiert und begleitet hat.

Bevor es losging, wurde das heutige „Spielgerät“ einem kurzen Check unterworfen und ein häufiger Luftmangel behoben.

Die Tour führte viele Teilnehmer in unbekannte Gefilde, es ging in den Bochumer Norden. Über Springorum- und Lothringen-Trasse erreichte man Grumme und fuhr über den z.T. neu ausgebauten Emscherpark Radweg an den Grummer Teichen entlang Richtung Hofstede und Hordel.

Auf einer Grünfläche der Zeche Königsgrube hinter dem Malakoff Turm der Zeche Hannover trafen sich die beiden Gruppen, die zeitlich versetzt aufgebrochen waren,

zur verdienten großen Pause. Dort konnten sich auch die beiden jüngsten Teilnehmer die Beine vertreten und den Kinderanhänger verlassen. Ihre beiden älteren Geschwister im Grundschulalter hatten die Strecke schon selbst bewältigt und zeigten keine Ermüdungserscheinungen.

Der anschließende Weg über die Erzbahntrasse zur Jahrhunderthalle war Vielen bekannt, die Radverbindung zwischen Westpark und dem Weitmarer Schlosspark („Parkband West“) war dagegen absolutes Neuland. An den Steigungen in Weitmar bekamen die Kleinsten noch etwas Schubhilfe, so dass sie zufrieden und stolz die letzten von insgesamt 36 Kilometern bewältigten.

Am Vereinsheim in Stiepel warteten bereits Bratwürste und Kaltgetränke auf die gut gelaunten Heimkehrer. Die vier Tour-Guides des ADFC durften zufrieden das Lob aller Teilnehmer für Streckenauswahl und Durchführung der Tour entgegennehmen und somit eine Kernkompetenz des ADFC deutlich werden lassen.



Die Fahrradgruppe des Rot-Weiß Stiepel vor der Tour

Vom Münsterland bis in die Soester Börde

Text und Fotos: Gerlinde Ginzler



Diese schöne Tour ist in West-Ost-Richtung oder umgekehrt, je nach Wind- und Wetterlage zu fahren. Es geht vom Bahnhof Capelle über Schloss Westerwinkel nach Werne, von dort über Cappenberg nach Lünen, dann an der Seseke entlang bis Unna, und schließlich über Werl nach Soest. Es gibt so viel Interessantes zu sehen, dass man die Zeit für die gesamte Tour nicht zu knapp planen sollte. Sie ist in drei kürzeren Teilstrecken, als Wochenendtour oder in zwei bis drei Tagen zu fahren.

Erster Teil: Bahnhof Capelle – Lünen (ca. 40 km)

Wir starten am Bahnhof Capelle. Wer die Tour in umgekehrter Richtung durchführt, kann jetzt noch verlängern bis zum Wasserschloss Nordkirchen, dem „Westfälischen Versailles“ (ca. 5 km plus 7 km bis zum Bahnhof Selm oder Lüdinghausen), mit einem abschließenden Besuch im hervorragenden Café Schlaun, neben der Kirche in Nordkirchen.

Vom Bahnhof Capelle geht es in östlicher Richtung nach Herbern in den herrlichen Park des Schlosses Westerwinkel, der im Stil der englischen Gärten geplant wurde.



Schloss Westerwinkel

Das Schloss ist immer noch privat bewohnt von der Familie von Merveldt und Innenbesichtigungen sind nur im Rahmen einer Führung für Gruppen ab acht Personen auf Anmeldung möglich. Im Schlosspark gibt es noch verschiedene Gebäude zu entdecken, wie zum Beispiel die Orangerie; nach einer Runde durch den Park biegen wir ab in Richtung Werne und radeln meist leicht bergab durch die wunderschöne Münsterländer Parklandschaft, vorbei an den Hornequellen, durch lichte Wälder bis nach Werne. Hier gibt es Möglichkeiten, einzukehren und die historische kleine Altstadt zu besichtigen, oder eine Picknickpause am Gradierwerk im Stadtpark zu genießen: „In Fortsetzung der Werner Badetradition wurde 1990 ein Gradierwerk in der Stadt errichtet. Neben dem Natursolebad im Stadtpark können die Besucher das maritime Heilklima genießen und auf Liegen und Bänken wie im Urlaub an der See entspannen.“ (Quelle: <https://emscherkind.de>)

Von Werne aus folgen wir der Beschilderung in Richtung Lünen-Wethmar, dann weiter (unter der Bahnlinie her) in Richtung

Cappenberg, am riesigen Amazon-Lager vorbei, bergauf durch den Wald und über die Hochfläche bis zum Schloss Cappenberg.

Das Schloss zählt zu den bedeutendsten Beispielen westfälischer Klosterbaukunst des Barock. Das ehemalige Kloster aus dem 12. Jahrhundert wurde 1816 von Freiherr Karl vom und zum Stein erworben und als Alterssitz genutzt. Heute ist ein Teil des Schlosses ein Museum. Auf dem Schlossgelände befinden sich noch die alte Stiftskirche und der ehemalige Wasserturm – heute ein Aussichtsturm –

dessen Besteigung auf jeden Fall lohnt, und das Café Alte Kegelbahn, wo liebevoll zubereitete Speisen der Saison in Bio-Qualität serviert werden.

Über den neu asphaltierten Rad- und Fußweg geht es bergab nach Lünen; wir aber biegen links ab und genießen nochmals den herrlichen Blick auf das oberhalb liegende Schlosses, um dann vorbei an der Jugendherberge und dem Cappenberger See bis in das Zentrum zu fahren.



Schloss Cappenberg

Zweiter Teil: Lünen – Unna, oder Hemmerde entlang der Seseke (ca. 25 km)

Wer in Lünen eine Pause braucht, der findet rund um die Persiluhr mehrere Cafés. Zur Weiterfahrt orientieren wir uns vorerst an der Römer-Lippe-Route in Richtung Bergkamen/Werne, vorbei an der Stadthalle und über die Lippe kommen wir zur Mündung der Seseke in die Lippe, auf die eine Informationstafel aufmerksam macht.



Die renaturierte Seseke bei Lünen

Der Seseke-Radweg führt dann erst wieder vom Fluss weg entlang der Gahmener Straße, durch eine Siedlung Richtung Seepark. Die Besonderheit der Route sind die im Abstand weniger Kilometer am Wegesrand zu entdeckenden Installationen der 2010 stattgefundenen Kunstaktion „Über Wasser gehen“, die sehr gelungen immer mit der Seseke, mit dem Gewässerumbau oder mit dem Thema Wasser zu tun haben. Der Förderturm der Zeche Königsborn III / IV in Bönen und der schiefe Turm der Pauluskirche in Kamen sind unterwegs weit sichtbare Orientierungspunkte und der alte Marktplatz in Kamen erweist sich als durchaus ansehnliches Ensemble.

Am Ende dieser Radroute, unweit eines Sportplatzes in Flierich gibt es eine Anbindung zum Alleinradweg auf der alten Eisenbahntrasse Unna-Welver, der auch sehr gut für die Anreise von Unna aus oder auch als alternativer Rückweg genutzt werden kann. Vorher sollte man jedoch einen Abstecher in das idyllische „Golddorf“ Flierich machen, wo sich alte Fachwerkhäuser rund um die kleine Kirche versammeln und ein Gasthof zur Rast einlädt. Wer nun den dritten Teil der Tour direkt anschließen möchte, fährt von Flierich nach Hemmerde (oder nutzt von dort die Bahn für den Rückweg).

Dritter Teil: Unna – Soest (ca. 40 km)

Von Unna aus führt uns die Hellwegroute in Richtung Soest, sie folgt so weit wie möglich dem historischen Hellweg, dem alten Handelsweg zwischen Duisburg und Paderborn. Zwischen Werl und Geske entspricht die Fahrradrouten Hellweg der Westfälischen Salzroute. Salzproduktion und Salzhandel haben in der Hellwegregion eine Vielzahl kulturhistorischer und industriegeschichtlicher Zeugnisse hinterlassen: Vom Kurpark in Unna-Königsborn und Werl, das zu den ältesten westfälischen Salinenorten gehört, bis zum historischen Soester Sälzerviertel.

Im Gegensatz zum Münsterland ist die Landschaft der Hellweg-Börde charakterisiert durch weite, offene Felder, Baumreihen entlang der Wege und kleine landwirtschaftlich geprägte Ortschaften. Die ertragreichen, sandigen Lößböden machten die Region um Soest einst zur „Kornkammer Westfalens“. Im Frühjahr leuchten die gelben Rapsfelder, Erdbeerfelder versprechen sommerliche Genüsse und im Süden ziehen sich die bewaldeten Höhen des Haarstranges entlang mit den zahlreichen Windkraftträdern.

Der nächste größere Ort ist die Stadt Werl. Die beeindruckende Wallfahrtsbasilika mit Mariengnadenbild macht Werl

zum drittgrößten Pilgerort Deutschlands. Direkt an die sehenswerte Altstadt grenzt der Kurpark mit seinem funktionsfähigen Gradierwerk und der Siedehütte. Er dient auf über zehn Hektar Fläche als Ort der Ruhe und Erholung im Herzen der Stadt.

Ein sehr interessantes Museum ist das Forum der Völker: Missionare trugen ab 1909 eine Sammlung aus den Missionsgebieten in aller Welt im Franziskanerkloster in Dorsten zusammen. Diese bildete den Grundstock für das Museum in Werl, das 1962 errichtet wurde. (zur Zeit/ Juli 2022 aufgrund von Inventurarbeiten geschlossen)

Auf ebener Strecke radeln wir weiter bis zum Zielort Soest. Für Soest sollte man unbedingt noch einige Stunden Zeit einplanen, es gibt viel zu entdecken in der über tausend Jahre alten Stadt mit ihren charakteristischen Bauten aus dem Soester Grünsandstein. Ihren einstigen Reichtum und so manchen Kunstschatz hat die alte Hansestadt dem Salz und ihren weitverzweigten



Am Mühlenbach in Soest

Handelsbeziehungen bis z. B. ins Baltikum und nach Gotland zu verdanken.

Beim Bummel in der Altstadt braucht man Muße für die kleinen Geschäfte, Restaurants, schönen Plätze und malerischen Gassen. Mir hat es zum Beispiel am Mühlen- teich besonders gut gefallen.

Immer wieder entdeckt man schöne Fotomotive und interessante historische Hinweise. Ganz sicher komme ich noch einmal und radle dann weiter die Salzroute entlang zu den bekannten westfälischen Kurorten!

Weitere Informationen

Bahnhöfe für die An- und Abreise: Lüdinghausen, Selm, Capelle, Lünen Hbf, Unna Hbf, Unna-Hemmerde, Werl, Soest Hbf

Im Internet:

- ▶ www.kreis-unna.de/hauptnavigation/service/broschueren-und-karten/
- ▶ www.ruhrgebiet-industriekultur.de/sesekeweg/
- ▶ www.westfaelische-salzroute.de/Fahrradroute
- ▶ www.wms-soest.de/sightseeing/soest-stellt-sich-vor/
- ▶ www.fahrrad-buecher-karten.de/adfc-regionalkarten/c-14

Karten: ADFC-Regionalkarten im Maßstab 1:75.000: radrevier.ruhr Ost, Münsterland, ADFC-Kreis-Radwanderkarte im Maßstab 1:50.000: Kreis Soest, Broschüren und Karten des Kreis Unna (s. Internet)

Monatlich feste Termine

ADFC Information und Beratung

Persönlich im Umweltzentrum

Jeden Donnerstag 18:00 – 20:00 Uhr

oder telefonisch unter 0234 / 33 38 54 55

(Aufzeichnungen vom AB werden weitergeleitet)

ADFC Aktiventreffen im Umweltzentrum

Jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Stadterkundung

zweistündig, Start vor Café Ferdinand

Jeden letzten Mittwoch im Monat, 17:00 Uhr

April bis einschließlich September

Radlerstammtisch im Café Ferdinand

Ganzjährig jeden letzten Mittwoch im

Monat ab 19:00 Uhr

Variable Termine

Radtouren – Veranstaltungen – Events

Bitte alle Termine im Internet abgleichen! Es kann zu Verschiebungen und Ergänzungen kommen: ► www.bochum.adfc.de

Tourbeitrag (TB) für ADFC-Mitglieder frei – Gäste zahlen 3,- € p. P.

Stadtradeln in Bochum

27. August bis 16. September 2022

Wir möchten eine möglichst große ADFC-Gruppe mobilisieren! Meldet euch an und macht mit; jeder Kilometer zählt, auch im Urlaub, auf Radtouren und zur Arbeit, zum Einkauf und zur Schule. Anmeldung unter: www.stadtradeln.de/bochum

Kanal-Voll: (Stadt)Radeln quer durchs Revier von Bottrop nach Bochum

Sonntag, 11. September, 10:30 Uhr

Bochum Hbf S-Bahn-Gleis, 10:38 Uhr,

S1 Richtung Solingen, Essen Hbf 11:11 Uhr,

S9 Richtung Bottrop, Bottrop Hbf 11:28 Uhr

Ca. 35 km, entspanntes Tempo, Fahrkarten erforderlich, Anschluss in Bottrop und

anderen Punkten möglich. Wir schauen uns

(Emscher) Kunst an. Es geht an Emscher und

Rhein-Herne-Kanal entlang und (partiell)

über die Erzbahn-Trasse zurück. Leitung:

Stephanie Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)



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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

Dienstagsrunde

Dienstag, 13. September, 11:00 Uhr
 Buscheyplatz in Querenburg/ Unicenter
 Von Ruhr zu Ruhr, 55 km, 5-6 Std., Schwierigkeitsgrad: mittel, Leitung: Georg Puhe
 (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Internationaler Parking Day

Freitag, 16. September 16:00 – 19:00 Uhr
 (Mit Auf- und Abbau 15:00 – 20:00 Uhr, Ort: Bochum-Ehrenfeld, Alte Hattinger Straße)
 Statt Autos kommt wieder Leben in die Stadt! Im Jahr 2005 zeigten einige Bürger San Franciscos, wie viel Raum geparkte Autos in der Stadt einnehmen und gestalteten Parkplätze kreativ um. Alle Bürgerinnen und Bürger können gerne mitmachen. Bitte anmelden, um entsprechend viele Parkplätze reservieren zu können! Näheres und Ort unter www.urbanradeling.de und auf unserer Homepage.


Sternfahrt Ruhr nach Gladbeck


Sonntag, 18. September, 9:00 Uhr
 Rathaus-Glocke Bochum
 Weitere Zustiege: 08:15 Uhr Kreuzung Universitätsstraße/Kleinherbeder Straße, 09:45 Uhr Erzbahnbude
 Vom Marktplatz Gladbeck-Mitte geht es um 12.30 Uhr auf die ca. 14 km lange Runde zum Fahrradfest am Willy-Brandt-Platz Gladbeck mit Aktionen und Angeboten rund ums Thema Fahrrad. Die letzten Kilometer der Sternfahrt werden durch eine Kidical Mass begleitet.

Kidical Mass – Aktionswochenende

Samstag, 24. September
 Achtung: der genaue Termin und Ort stand bei Drucklegung noch nicht fest. Weitere Informationen siehe Tagespresse, ADFC-Homepage und unter www.radwende-bochum.de

Liegezeiräder
 Liegedreiräder
 Lastenräder





tri-mobil

Fahrradspezialitäten

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





HUTZEL

Die Bio-Bäckerei.

handwerklich · regional · ökologisch



WIR BACKEN GUTES BROT! und mehr...

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

Urban-Art-Tour durch Bochum**Sonntag, 23. Oktober, 14:00 – 18:00 Uhr**

Rathaus-Glocke Bochum

Wir entdecken spannende Objekte im öffentlichen Raum. Es geht um kleine und große Kunst auf Plätzen, Fassaden, in Parks oder Hinterhöfen, über- und untertage. Mal schrill, mal still zeugen sie von kultureller Vielfalt und städtischem Leben. Die Tour wird über die VHS Bochum angeboten. Anmeldung: über die VHS Bochum, Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Halloween-Gruseltour**Samstag, 29. Oktober, 16:30 – 18:30 Uhr**

Rathaus-Glocke Bochum

Ca. 20km, Familientour, entspanntes Tempo, gerne verkleidet!

Für kleine Gespenster, große Monster, Zombies (bitte nicht zu überzeugend). Achtung: Sonnenuntergang ist um 18:12 Uhr, Fahrt teils in der Dämmerung / im Dunklen, daher Beleuchtung erforderlich! Leitung: Stephanie Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

Bochum, ich komm aus Dir**Sonntag, 30. Oktober, 14:00 – 18:00 Uhr**

Rathaus-Glocke Bochum

Für alle neugierigen Menschen, die Bochums City aus verschiedenen Perspektiven kennenlernen wollen: mit traditionellen und angesagten Locations, überraschender Kunst, kaum beachteten Baudenkmalern als auch ökologisch nachhaltigen Strukturen. Die Entdeckungstour wird über die VHS Bochum angeboten. Leichte Tour, ca. 10 km. Anmeldung: über die VHS Bochum, Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Zweites Bochumer Adventsradeln**Sonntag, 11. Dezember, 13:30 – 17:00 Uhr**

Rathaus-Glocke Bochum

Die genaue Tour steht noch nicht fest – wenn es geht radeln wir zu einem (kleinen) Weihnachtsmarkt in der Umgebung. Leitung: Stephanie Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

FAHRRAD Essen**23. – 26. Februar 2023**

Die Messe für Fahrräder, Radsport, Zubehör und Radtouristik ist die wichtigste Fahrrad-Messe in NRW. Hersteller präsentieren hier alles rund ums Rad. Die Fahrrad Essen findet parallel zur »Reise + Camping« statt, der großen Touristikmesse in NRW.

Frauen Fahren Fahrrad – eine Radtour zum Weltfrauentag**Sonntag, 12. März 2023, 11:30 Uhr**

Rathaus-Glocke Bochum

Ca. 40km, die genaue Tour steht noch nicht fest. Rechtzeitig mehr im Tourenportal und auf Facebook! Leitung: Stephanie Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

Eröffnung des 17. ICFE**Freitag/Samstag, 17./18. März 2023**

International Cycling-Film-Festival

Flottmann-Hallen, Herne

Aktuelle Informationen über eine Tour/CM zur Eröffnung und zum Programm siehe Homepage und www.cyclingfilms.de

FÜR EINE VERKEHRSWENDE MIT SPASSFAKTOR



ERLEBE UNSERE XXL-MARKENVIELFALT!



Bochum

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

Gelsenkirchen

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



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

Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945

Erleben | Testen | Losfahren

Restaurant · Biergarten · Kegelbahn



Ihr Zwischenstopp am Ruhrtalradweg!

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

Auch vegane
und vegetarische
Speisen und Getränke



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



Sie finden uns auf Instagram
und facebook unter:
hausoveney

Impressum

FreiRad #8, September 2022

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

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

Auflage: 3.000 Exemplare

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

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

Mitarbeiter*innen dieser Ausgabe:

Susanne Abel, Ralf Böhm, Gerlinde
Ginzel, Petra Janßen, Martin Krämer,
Carola Malleck, Jens Matheuszik,
Cornelia Neupert, Michael Post,
Georg Puhe, Bernhard Raeder,
Rolf Schubeius, Pe Sturm, Tobias
Terpoorten

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

Fotos: Wenn nicht anders im Bei-
trag benannt, von den jeweiligen
Autor*innen. Im Mitgliedsbeitrag sind
5,- € für ein Jahresabo »FreiRad«
enthalten.

Leserzuschriften und Beiträge

bitte an die Redaktion. Nachdruck von
Beiträgen auf Nachfrage möglich.
Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Ist das schon die Verkehrswende?

Text: Georg Puhe

Überfüllte Nahverkehrszüge, Boom in Fahrradläden mit langen Lieferfristen und Wartezeit von teilweise Monaten für eine Fahrradinspektion, immer neue Rekorde der beiden Fahrradzahlstellen im Stadtgebiet und erstmals rückläufige Zahlen in der monatlichen Statistik des Fahrzeugbestands in Bochum: Ist das bereits eine Trendumkehr?

Die anfängliche Skepsis gegenüber dem 9 Euro Ticket ist einer bundesweiten Debatte um eine Fortführung gewichen. Der Verkehrswissenschaftler Andreas Knie schätzt, dass mit einem Folgekonzept bis zu einem Drittel der Autofahrer für den ÖPNV gewonnen werden könnte. Das 9-Euro-Ticket habe die Leute aufgeweckt – ein Zurück zu alten Tarifstrukturen sei nicht mehr möglich, „Da ist die Büchse der Pandora aufgegangen“. 38 Millionen verkaufte 9 Euro Tickets zeugen davon, dass die Bereitschaft zur Verkehrswende durchaus vorhanden ist, viele Neunutzer lernen jetzt erstmals eine Alternative zum Auto kennen. Und die Alternative ist um so besser, je intensiver die Kombination der Verkehrsmittel genutzt werden können. „Der Nahverkehr und die Fahrradparkplätze an Bahnhöfen müssen dringend ausgebaut werden. Die Fahrradmitnahme darf nicht eingeschränkt, sondern muss im Gegenteil erleichtert und optimiert werden – das ist das Gebot der Stunde,“ fordert der ADFC in einem Statement zum 9-Euro-Ticket.

Bis zu einer tatsächlichen Verkehrswende ist es noch ein weiter Weg. Die Ziele sind längst formuliert, 60% aller Verkehre sollen im Umweltverbund laufen, 25% davon mit



dem Fahrrad und der motorisierte Individualverkehr soll auf 40% schrumpfen. Gerade mit dem Fahrrad lässt sich viel sparen: Die vielen Wege im

Stadtteil könnten mit dem Rad gesundheitsfördernd, umweltschonend und preisgünstig abgewickelt werden ... wenn, ja wenn man sich mit dem Rad im Stadtteil willkommen fühlte. Doch da gibt's erhebliche Defizite, wie FreiRad aufgezeigt hat. Für eine echte Wende ist noch eine Menge zu bewegen. Ganz oben steht die Vision Zero, kein Mensch darf mehr im Verkehr sterben. Mehr Platz für Menschen zu Fuß und auf dem Rad: Öffentlicher Raum zum Leben und Bewegen, statt zum Parken!

Wir lassen in den Forderungen nicht nach. Ein neues Sachgebiet für Nahmobilität und Radverkehr mit 15 Mitarbeitern im Tiefbauamt der Stadt Bochum ist ein Statement, Ergebnisse auf der Straße für eine stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr und mehr Sicherheit werden dringend erwartet. – Aber bis zu einer echten Verkehrswende braucht es in Bochum noch viel Zeit und Geduld. Erst wenn die Leistungsfähigkeit des Radverkehrs zur Maxime verkehrsplanerischer Ziele geworden ist, ja dann...

Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig)

Beruf (freiwillig)

E-Mail

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/vorteile.

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €)

22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

Ich bin minderjährig. Mein/e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €)

18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847, Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart.
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.
Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber*in

D E
IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des/der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de.
Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.

**WIR HABEN BOCK AUF
BOCHUM**

