

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 09 | März 2023

Künstler für Nachhaltigkeit

WEITERE THEMEN

Fußgängerzone Wattenscheid

ÖPNV mit dem Faltrad

Genussradeln in Frankreich



WIR HABEN **BOCK** AUF
BOCHUM

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial

ADFC INTERN

- 5 **Einladung zur Mitgliederversammlung 2023**
- 6 **FreiRad-Aktuell – Der neue E-Mail Newsletter des ADFC Bochum**
- 7 **Mach mit! – Stadtradeln für ein gesundes Klima**
- 9 **Gravelbike Touren**

INFRASTRUKTUR

- 10 **Wo steht dein Fahrrad?**
- 14 **Fußgängerzone Wattenscheid – Freie Fahrt für radfahrende Nachtschwärmer und Frühaufsteher!**
- 18 **Tiefbauamt – Radverkehr mit eigenem Sachgebiet**
- 20 **Ein Radverkehrskonzept für Bochum**
- 22 **Tolles Vorbild Frankreich**
- 22 **Gent hat es gemacht – autofrei**

INITIATIVEN

- 24 **Künstler für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Mobilitätswende**
- 28 **Mobilitätswende in Bochum stockt weiter**
- 31 **Dritte Bochumer KIDICAL MASS**

RUND UM'S FAHRRAD

- 32 **„Schlaf bloss nicht ein!“ – Fahren mit dem Liegerad**
- 34 **Schienen-Nahverkehr mit dem Faltrad**
- 38 **DeutschlandTicket**

RAD TOUREN

- 44 **Entspannt radeln in den Niederlanden**
- 46 **Genußradeln in Frankreich**
- 50 **ADFC-Tourenvorschlag – Bergbau und Strukturwandel**
- 52 **Unterwegs in Stadt, Land, Geest**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 55 **Termine**
- 61 **Impressum**
- 62 **Rücklicht: Wer klebt da eigentlich an was fest?**

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

Beim Schreiben des letzten Vorwortes kritisierten wir noch, dass es keine Folgelösung zum 9-Euro-Ticket gibt. Inzwischen gibt es das DeutschlandTicket, das im Mai starten soll und welches über die Bogestra schon jetzt online vorbestellt werden kann. Dieses Ticket ist aber – gerade für Radlerinnen und Radler – nicht der große Wurf, den man erhofft hätte. Beim 9-Euro-Ticket ging vieles mehr. Aber vor allem, weil es von Anfang an zeitlich begrenzt war. Da wurde mehr als ein Auge zugeedrückt – oder kann sich jemand an häufige Kontrollen im Sommer des 9-Euro-Tickets erinnern?

In Bochum ist nun das neue Radverkehrskonzept (RVK) auf der Tagesordnung der politischen Gremien; im Mai soll der Rat endgültig beschließen. Im Vorfeld bekam der Beirat Mobilität (in dem grundsätzlich neben dem ADFC auch u.a. Bochum-Marketing, IHK, Polizei, Radwende, VCD und die Verkehrswacht sind) eine kurze Vorstellung dazu. Insbesondere mit Blick auf das neue Radverkehrskataster als gute Ausgangsbasis wurde das RVK als gute Richtschnur für die Verwaltung gesehen. Das RVK wurde im Beirat daher insgesamt wohlwollend zur Kenntnis genommen. Die Tücke wird aber in den örtlichen Details stecken, daher wollen wir als ADFC Bochum unter anderem die Beratungen vor Ort in den Bezirken begleiten. Und natürlich setzen wir darauf, dass das RVK 2023 nicht den Weg des RVK von 1999 nimmt! Denn das wurde in den Folgejahren nicht wirklich weiter verfolgt.

Nach Deutschland und Bochum – jetzt der Blick auf Europa: Das Europäische Parlament hat unlängst den ersten EU-Fahrradplan mit einem 17-Punkte-Aktionsplan beschlossen. Fahrradfahren sei nicht mehr Hobby, sondern der Radverkehr Teil der Transport-Infrastruktur, so Karima Delli, die Vorsitzende des Verkehrsausschusses. Neben grundsätzlichen Maßnahmen soll es auch ein „Europäisches Jahr des Fahrrads 2024“ und finanzielle Anreize geben. Doch auch Probleme werden dort benannt: Es fehlen gesicherte Abstellplätze und Radwege, man benötigt eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (mehr Abstellplätze in Zügen, sichere Parkmöglichkeiten an Haltestellen). Man darf gespannt sein, wie sich diese Pläne konkret bei uns auswirken.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik
Vorsitzende/r des ADFC Bochum



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende



Jens Matheuszik
Vorsitzender

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

Einladung zur Mitgliederversammlung 2023

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum herzlich ein, an der Mitgliederversammlung 2023 teilzunehmen. Die Mitgliederversammlung findet statt am:

Donnerstag, dem 27. April um 19 Uhr im Haus der Begegnung Bochum, Alsenstraße 19a, 44789 Bochum

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters und eines Schriftführers
- III. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2021
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2022 und 2023
 5. Bericht der Kassenprüfer
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Bestellung eines Wahlleiters
 8. Nachwahl eines Beisitzers, bzw. einer Beisitzerin
 9. Anträge
 10. Verschiedenes

Anträge der Mitglieder müssen gemäß § 8 der Satzung mindestens 2 Wochen vor der Mitgliederversammlung eingereicht werden. Alle fristgerecht eingereichten Anträge und die aktualisierte Tagesordnung werden auf <http://www.adfc-bo.de/MV2023/> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen

Die Vorsitzenden **Gerlinde Ginzl** und **Jens Matheuszik**



FreiRad-Aktuell

Der neue E-Mail Newsletter des ADFC Bochum

Die ersten Newsletter „FreiRad-Aktuell“ sind versendet. Der Newsletter wird in Zukunft regelmäßig erscheinen und Hinweise auf aktuelle Aktivitäten des ADFC, interessante Veranstaltungen und Aktionen in Bochum enthalten.



(so genannten Double opt-in-Verfahren), ehe Sie in die Abonnentenliste eingetragen werden. Der Link ist nur eine beschränkte Zeit gültig. Je nach Einstellung Ihres E-Mail-Programms kann diese Mail im Spamordner

Möchten auch Sie rund ums Rad aktuell mit Tipps und Informationen versorgt werden? Dann melden Sie sich zum Newsletter des ADFC Bochum an. Möglich ist dies auf unserer Homepage oder auch direkt mit dem folgenden QR-Code.

Aus Datenschutzgründen erhalten Sie nach der Anmeldung eine E-Mail mit einem Link, den Sie bestätigen müssen

landen. Daher sollten Sie Ihren Spamordner überprüfen, wenn Sie nicht innerhalb eines Tages unsere Mail in Ihrem Posteingang finden. Sie können sich jederzeit vom Newsletter wieder abmelden.



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

Ü50 / Ü60?
STEIGEN SIE UM AUF GÜNSTIGE TARIFE

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

Tel. 0234-9730158 · www.fairsicherungsbochum.de

Mach mit! – Stadtradeln für ein gesundes Klima

Ab Samstag, 27. Mai bis Freitag, 16. Juni

Der ADFC Bochum stellt wieder ein eigenes Team auf. Mach mit im Team ADFC – die Freiradler, melde dich an und sammle Kilometer fürs Stadtradeln!

Stadtradeln ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob du bereits jeden Tag fährst oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs bist. Jeder Kilometer zählt – erst recht, wenn du ihn sonst mit dem Auto zurückgelegt hättest.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs zeigen, wie viele Menschen bereits mit dem



Fahrrad unterwegs sind und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Damit noch mehr Menschen dauerhaft vom Auto aufs Rad umsteigen, braucht es eine Radinfrastruktur, auf der sie schnell und sicher ans Ziel kommen.

2022 haben in Bochum 1.785 Bürgerinnen und Bürger in 78 Teams teilgenommen und 294.758 Kilometer zurückgelegt. Das entspricht einer Menge von 45.393 kg CO₂ Einsparung.






HUTZEL

Die Bio-Bäckerei.

handwerklich · regional · ökologisch



WIR BACKEN GUTES BROT!

und mehr...

Bei uns viele vegane Spezialitäten!

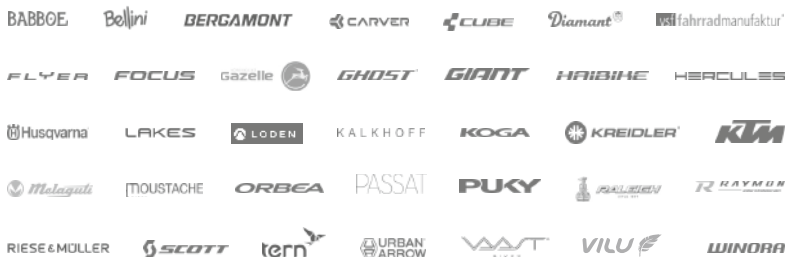
Hattinger Str. 188 u. 264, Bochum · Tel. 0234 – 450590

www.hutzelbrot.de

GENAU MEIN RAD



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

Gravelbike Touren



Liebe Gravelfreundinnen und Gravelfreunde, ihr seid auf der Suche nach Gleichgesinnten? Dann schreibt uns eine E-Mail an ste.albers@adfc-bo.de.

Wir würden gerne ein Gravel-Netzwerk in Bochum aufbauen, um spontan gemeinsame Touren zu fahren, uns über gute Streckenabschnitte auszutauschen, via Komoot Touren zu teilen und über Bikes und Komponenten zu fachsimpeln. Der Spaß steht im Vordergrund.

Aus familiären Gründen sind uns regelmäßige Treffen nicht möglich. Daher wäre es schön, interessierte GravelerInnen zusammenzubringen, so dass sich die Gruppe selbst organisieren kann.

Wir freuen uns auf euch.

Steffen & Hauke

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




biketeam
Radreisen

www.biketeam-radreisen.de

Wo steht dein Fahrrad?

Text: Georg Puhe | Fotos: Bernhard Raeder

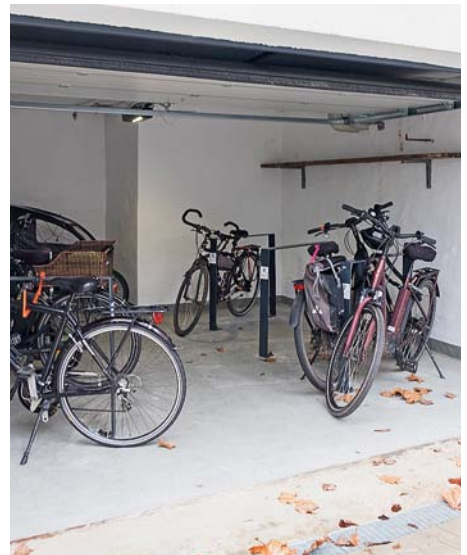
Die Nutzung des Fahrrades ist auch von seiner schnellen und einfachen Verfügbarkeit abhängig. „Gerne würde ich auch die etwa 4 Kilometer mit dem Rad zur Arbeit fahren, es aber immer aus dem Keller zu wuchten ist mir denn doch oft zu anstrengend“, sagt Sarah Neumann, Mitarbeiterin der GWV und wählt dann doch meistens das Auto für den Weg. Das steht ja oft direkt vor der Tür, also leicht verfügbar. „Mein Vermieter (nicht die GWV) hat leider noch keine sicheren Abstellmöglichkeiten am Miethaus eingerichtet.“

GWV macht (Fahrrad) mobil

Die Förderung der Mobilität für ihre Mieter gehört für den Gemeinnützigen Wohnungsverein zu Bochum e.G. zum Dienstleistungs-

paket rund ums gute Wohnen und zur Förderung der Mieterzufriedenheit. Dafür hat die Genossenschaft in den letzten Jahren einiges umgesetzt. E-Lastenräder sind an einigen Wohnanlagen für Mieter vorgehalten, ebenso wie E-Autos. Für Rollatorennutzer gibt es an manchen Mietobjekten Abstellhäuschen zur sicheren und trockenen Aufbewahrung vor der Haustür. Und für Fahrradnutzer gibt es zunehmend auch trockene und sichere, gut erreichbare Abstellmöglichkeiten. Die ersten gebauten Anlagen im Innenhof der Mietgebäude an der Königsallee sind überdachte Fahrradabstellbügel. Diese gibt's schon viele Jahre.

Seit etwa drei Jahren werden neue Wege eingeschlagen. An der Königsallee wurde eine Garage zum komfortablen Fahrradraum umgenutzt: Ein neues automatisches Tor



Fahrradunterstand und umgenutzte Garage der GWV in Bochum Ehrenfeld



Fahrradhaus der GWV in Bochum Wiemelhausen – aussen und innen

und sicher verankerte Anlehnbügel in der Garage bieten 14 Rädern einen gut erreichbaren, trockenen und sicheren Unterstand. Sogar ein Lastenrad ist hier geparkt. In der Kampmannstraße wurde im Garten ein Fahrradhaus neu gebaut: Die modern gestaltete Fahrradgarage ist rundum geschlossen, hat eine große, leicht bedienbare Schiebetür und ist mit einer solarbetriebenen Leuchte mit Bewegungsmelder ausgerüstet. 9 Bügel bieten 18 Rädern Platz, der Abstand der Bügel variiert zwischen 80 und 100 cm, so dass die Räder bequem geparkt und abgeschlossen werden können. Hier ist die GWV in Vorleistung getreten, ohne vorher eine

detaillierte Nachfrageerfassung erstellt zu haben. Innerhalb der ersten 3 Monate, so neu ist die Anlage, wurden schon 6 Abstellbügel vermietet. Monatlich sind zwischen 8 und 11 € je Bügel zu zahlen.

„Für ältere, einfache Räder gibt es noch wenig Nachfrage, für teure E-Bikes hingegen steigt das Interesse an einem solchen Abstellplatz“, sagt Christian Knibbe, der sich als Vorstand der GWV intensiv um die Einrichtung dieser Anlagen kümmert. „Wir sind in der Experimentierphase und testen unterschiedliche Systeme. Je nach örtlicher Situation und Mieternachfrage setzen wir verschiedene Modelle ein. Uns ist die Mieterzufriedenheit wichtig.“ Die Mieterin Sabine Schüler schaut gerade nach ihren drei eingestellten Fahrrädern, u. a. ein Lastenrad zum Kindertransport: „Mit diesem neuen Rad haben wir ein Auto eingespart“, sagt sie, „das Rad haben wir gekauft, als die Fahrradgarage fertig war.“ „Die Nachfrage hat in den letzten drei Jahren kontinuierlich zugenommen“, sagt Christian Knibbe, „unsere Abstellanlagen



Fahrradtrommeln der BWG in Bochum Hamme

bieten doppelte Sicherheit durch die verschließbare Tür und das Anschließen des Rades an den Anlehnbügel.“ Und auch die gestalterische Frage der Einfügung in die Außenanlagen ist ihm wichtig. „Eine Dachbegrünung und eine immergrüne Hecke rund um die Anlage bindet sie ins Gartengrün ein.“ Weitere Anlagen werden folgen, die Nachfrage wird aber vorher ermittelt, um auch mit unterschiedlichen Modellen den Wünschen und Anforderungen gerecht werden zu können. So denkt man zurzeit über eine Variante nach, wie sie die Bochumer Wohnstätten Genossenschaft bei ihren Häusern in Hamme realisiert hat.

Sicher und trocken im Fahrradparkhaus vor der Tür – Fahrradhäuschen in Dortmund

Auf der Fläche von zwei Autoparkplätzen lassen sich bequem 12 Fahrräder sicher und trocken abstellen. Fünf mal fünf Meter reichen aus, um ein Fahrradparkhaus aufzustellen zu können. In Dortmund gibt es bereits

21 solcher Abstellhäuschen, initiiert von den Nutzern, moderiert und organisiert durch den ADFC Dortmund.

Und meistens werden in Dortmund nicht einmal Autoparkplätze dafür in Anspruch genommen, sondern die Häuschen stehen auf öffentlicher Fläche, wo sie keinen anderen Nutzer stören und behindern. Achteckig, aus einem Aluminium Rahmen, verkleidet mit Siebdruckplatten, und zwei Glasflächen im Dach, bieten sie eine sichere Hülle fürs Fahrrad. Das 12 Fahrräder hineinpassen macht eine ausgeklügelte Technik im Inneren möglich: An einem Karussell hängen die Räder mit dem Vorderrad an einem Haken eingehängt. Die neuen Modelle erleichtern das Heben durch eine Gasdruckfeder, so dass auch ein Pedelec geparkt werden kann. „Leider sind unsere alten Häuschen etwas zu klein, um die neue Technik mit dem Gasdrucklift einbauen zu können.

Hier ist das Einparken von Pedelcs mühsamer,“ sagt Georg Heßbrügge, der für den ADFC die Fahrradhäuser koordiniert. Voraussetzung für die Errichtung eines



ADFC Abstellhäuschen in Dortmund – aussen und innen

Fahrradparkhauses sind die Interessenten, die sich zu einer Nutzergemeinschaft zusammenschließen. Erst wenn eine Nutzergemeinschaft steht, können die nächsten Schritte erfolgen: Die Kosten für ein Häuschen belaufen sich in Dortmund auf ca. 15.000 €. Die Finanzierung erfolgt dort zu 2/3 durch die zuständige Bezirksvertretung der Stadt Dortmund, 1/3 zahlen die Nutzer. Ein Platz ist mit etwa 420 € einmalig zu bezahlen. Wenn ein geeigneter Standort ermittelt wurde, muss zunächst eine Leitungsabfrage erfolgen, d. h. das Fahrradparkhaus kann nicht über Leitungstrassen errichtet werden. Gibt es ein o. k. des Netzbetreibers ist ein Gestattungsvertrag mit dem Tiefbauamt zu schließen. Sind Finanzen und Gestattungen genehmigt und liegt ein Nutzervertrag mit einer Gemeinschaft vor, kann das Häuschen bestellt und aufgebaut werden. Neben der einmaligen Zahlung durch die Nutzer ist eine jährliche Betriebshaftpflichtversicherung erforderlich. Etwa 30 € sind hier pro Stellplatz notwendig. Die Verwaltung des Häuschens obliegt dann der Nutzergemeinschaft. Auch

in Dortmund sei in zentrumsnahen Vierteln die Nachfrage nach sicheren Fahrradhäusern deutlich gestiegen, so Georg Heßbrügge. Weitere Beispiele für Fahrradhäuschen gibt es in Hamburg und Düsseldorf.

Initiative für mehr Fahrradparkplätze in den Stadtquartieren

Das Fahrrad sicher und trocken zur schnellen Verfügbarkeit abstellen zu können, ist wesentliche Voraussetzung für die Nutzung. Es gibt dazu gute Beispiele. In Bochum gibt es erheblichen Nachholbedarf. Besonders in den älteren Stadtquartieren mit Geschosswohnungsbau besteht ein Mangel. Hausbesitzer und Vermieter sind in erster Linie gefordert, entsprechende Abstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Aber auch die Stadt Bochum kann, wie in Dortmund gezeigt, unterstützen. Der ADFC Bochum ist gerne bereit, zu vermitteln und zu helfen, wenn Nutzergemeinschaften sich zusammenfinden und initiativ werden wollen. Bitte E-Mail an freirad@adfc-bo.de



Wattenscheid Alter Markt

Fußgängerzone Wattenscheid

Freie Fahrt für radfahrende Nachtschwärmer und Frühaufsteher!

Text und Fotos: Bernhard Raeder

Vor 48 Jahren wurde mit der letzten Gebietsreform die kreisfreie Stadt Wattenscheid und Bochum zur Stadt Bochum zusammengelegt. Die Mehrheit der Wattenscheider empfand dies als feindliche Übernahme. Das offenbar nicht nachlassende Bemühen, gegenüber dem Bochumer Rathaus, Eigenständigkeit zu demonstrieren, nimmt mitunter Züge an, die Betrachter von außen nicht nachvollziehen können.

Im Zuge der Förderung der Nahmobilität sollen Menschen dafür gewonnen werden, kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen. In jedem grundsätzlichen Beschluss der Stadt Bochum zu Klima und Verkehr wird als Ziel die Verringerung des privaten Autoverkehrs ausgewiesen, verbunden mit dem Versprechen, den Fußgängern und Radfahrenden mehr Platz einzuräumen.

Um die Nutzung des Fahrrades statt Autos zu fördern, wurden in Bochum wie auch in Wanne-Eickel oder Hattingen große Teile der Fußgängerzone mit dem Zusatz-

schild „Radfahrer frei“ versehen, um das Einkaufen per Rad oder den Zugang zur Arbeitsstelle oder Dienstleistern zu erleichtern. Nicht so in Wattenscheid. „Das Befahren der Fußgängerzone in der Innenstadt wird jedoch weiterhin nicht gestattet, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt zu erhalten“, hieß es 2020 im Kommunalwahlprogramm der SPD Wattenscheid.

Seit Ende August 2022 hat sich die Bezirksvertretung immerhin geschlossen darauf verständigt, die Fußgängerzone zwischen 21 Uhr und 9 Uhr für den Fahrradverkehr freizugeben. Bezirksbürgermeister Hans-Peter Herzog hält diese Regel für die enge Oststraße für sinnvoll, kann aber nicht erklären, warum zum Beispiel der Alte Markt für Radfahrer nicht grundsätzlich freigegeben wurde. Immerhin liegt die Fußgängerzone wie ein Querriegel in der Stadt, kurze Nord-Süd-Rad-Querungen werden so verhindert. Da die umführenden Hauptstraßen (Friedrich-Ebert-Str., August-Bebel-Platz, Bahnhofstr., Propst-Hellmich-Promenade, Lyrenstr.) keine sichere und lückenlose Radverkehrsinfrastruktur aufweisen, ist das Umfahren dieser „Fußgängerzone“ weder sicher, noch komfortabel und führt zu längeren Umwegezeiten.

Unsichere oder ängstliche Menschen werden so abgehalten, für kurze Strecken das Rad zu benutzen. Unverständlich auch, warum sich fahrende LKWs bis 11 Uhr unter die Fußgänger mischen dürfen, wohl weil sie, anders als Radfahrende, deren Sicherheit und Leichtigkeit nicht beeinträchtigen. „Wattenscheid ist schon noch anders“, meint Hans-Peter Herzog. Den Begriff Mobilität übersetzten Wattenscheider eher mit Auto und Fußverkehr. Mit dem Rad werde in der Freizeit gefahren.

„Wattenscheid ist eine eigene Welt“, hörten wir auch von Karsten Schröder, Projektleiter des Stadtentwicklungsprojekts „Soziale Stadt – Wattenscheid Mitte“. Dieses ISEK Projekt startete 2016. Bestandteil ist auch ein Verkehrskonzept für die Wattenscheider Innenstadt. Das Planungsbüro habe die Frage der Neugestaltung des August-Bebel-Platzes erfolgreich auf den Weg gebracht, er wird zukünftig keinen motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr aufweisen, so Hans-Peter Herzog. Wann aber erste Ergebnisse für die Fußgängerzone vorliegen, könne er nicht sagen, man warte darauf.

Immerhin gäbe es Verkehrsprojekte, die ihn zuversichtlich machen. Die Sperrung der Parkstraße für den Durchgangsverkehr ermöglicht einen entspannteren Zugang zur Innenstadt von Norden her, die Planungen



Das Schild „Radfahrer frei 21:00 – 09:00 h“ ist wohl noch in Arbeit



Metropolradverleih auf dem für Radfahrer gesperrten Alten Markt

für die Verbindungen zum RS1 sind auf einem guten Weg. Als Radfahrer kennt er die mangelhafte Radinfrastruktur in Wattenscheid natürlich sehr gut. Die Westfelderstraße sei ein „gutes“ Beispiel für inkonsequente und lückenhafte Radverkehrsführung. Als ehemaliges Wattenscheider Ratsmitglied der SPD ist der Bezirksbürgermeister gut vernetzt, so finden auch perspektivische Gespräche über Verkehrsbeziehungen statt, die für den Radverkehr ausgebaut werden könnten. Woran es bisher offensichtlich mangelt, ist ein klarer politischer Wille in Wattenscheid, den Alltagsradverkehr schnell voran zu bringen.

Dem Beschluss, die Fußgängerzone von 21 Uhr bis 9 Uhr dem Radverkehr zu öffnen, lag ein Antrag von SPD, Grünen und FDP

zugrunde, dies bis 11 Uhr zu gestatten, analog zum Lieferverkehr. Dem „kooperativen Stil“ Wattenscheider Politik fielen diese zwei Stunden zum Opfer. Es gilt offenbar Schwerpunkte zu setzen. Man darf gespannt sein, wie die Bezirksvertretung mit den weiteren Ergebnissen des Verkehrskonzeptes für die Wattenscheider Innenstadt umgehen wird, und mit welcher Energie sie die Chancen, die das Radverkehrskonzept bieten wird, nutzen will.



„Ich lege Wert auf das Wir-Gefühl.“

Deshalb wohne ich beim GWV.



Marko (52)

Gut wohnen in Bochum.

Gemeinnütziger Wohnungsverein zu Bochum eG

Folgen Sie uns

auf Social Media:



gww-bochum.de

Tiefbauamt – Radverkehr mit eigenem Sachgebiet

Text: Bernhard Raeder

Das vom Rat der Stadt Bochum 2018 verabschiedete Leitbild Mobilität sieht eine deutliche Steigerung auch des Radverkehrs vor. Inzwischen ist den Verantwortlichen klar geworden, dass dies in den traditionellen Strukturen der Verwaltung und mit dem vorhandenen Personal nicht schnell genug voran geht. Das neu eingerichtete Sachgebiet „Radverkehr, Nahmobilität und ISEK-Gebiete“ soll am Ende 15 Stellen enthalten, andere der insgesamt 20 neuen Stellen für Radverkehr und Nahmobilität gehen ins Planungsamt, die Finanzverwaltung und in den Bereich der Unterhaltung.

Noch ist es für Sachgebietsleiterin Verena Börger nicht ganz einfach, die Arbeit ihres zurzeit 7-köpfigen Teams zu beschreiben. Kurzfristig bestehe die größte Aufgabe darin, neue Mitarbeiter*innen zu finden und einzuarbeiten. Grundsätzlich gehört die konzeptionelle Radverkehrsplanung zu ihrem Sachgebiet. Das bedeute als erstes, „die priorisierten Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in die Planung zu bringen“, mit anderen Worten, die aktuelle

Man darf gespannt sein, welche Rolle das Sachgebiet spielen wird, wenn das Radverkehrskonzept verabschiedet worden ist.

to-do-Liste, zusammengesetzt aus Aufträgen aus der Politik, Sofortmaßnahmen aus dem „Radentscheid light“ des Rates vom letzten April, sowie Planungen, die bereits in anderen Sachgebieten in Arbeit sind, umzusetzen. Manches müsse noch auf den Weg gebracht werden. Im Bereich Grünflächen gibt es zwei

neue Mitarbeiter für Radwege in Grünanlagen. Die Zusammenarbeit werde noch koordiniert. Personalengpässe im Bereich Unterhaltung, die für die Umsetzung vor

Ort zuständig sind, habe zu Verzögerungen geführt. Hier müsse die Umsetzung noch runder laufen. In diesem Jahr soll auch dringend ein zweiter Nahmobilitätsbeauftragter eingestellt werde, der Matthias Olschowy entlasten soll. So soll die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden, um „ein besseres Miteinander auf den Straßen (zu) fördern und zum Radfahren ein(zu)laden“, so Verena Börger.

Man darf gespannt sein, welche Rolle das Sachgebiet spielen wird, wenn das Radverkehrskonzept verabschiedet worden ist. Verena Börger sieht es als ihre Aufgabe an, „das Radverkehrskonzept als Grundlage des Verwaltungshandelns zu etablieren“. Es scheint, als lege man einen Schwerpunkt auf das Veloroutenkonzept, damit mittelfristig auch nicht so sichere Radfahrende Alternativen für Hauptstraßen finden. Die Nahmobilität werde so insgesamt gestärkt.

Die Büros aus Münster und Delft haben die bestehenden Radverkehrsanlagen gründlich analysiert. Hierbei sind insgesamt 560 Kilometer Straßennetz mit rund 270 km Radwege in einem Kataster festgehalten, das die Beschaffenheit der Radverkehrsanlage detailliert aufzeigt. Es ist zu erwarten, dass erheblicher Handlungsbedarf im Bestand festgestellt werden wird. Dies mit den bereits in Arbeit und Planung bestehenden Aufgaben und Aufträgen zu koordinieren, wird nicht einfach sein, zumal die Auslastung des Personals deutlich jenseits von 100% liege, so Verena Börger.

Es ist zu hoffen, dass es der Verwaltung mit Blick auf die vom Rat eingeleitete und von vielen Bürgern geforderte Stärkung des Radverkehrs gelingt, für die kommenden Jahre ein stimmiges und wirksames Maßnahmenkonzept vorzulegen, so dass

der Radverkehr in Bochum deutlich steigt und sich damit der Modal Split zugunsten nachhaltiger Mobilität merklich verändert. Es ist erkennbar, dass sich die Verwaltung erneut nicht zeitlich auf eine Zielgröße festlegen will. Die Zielperspektive sei „langfristig“ ausgelegt. Immerhin hat Verena Börger zugesagt, dass eine Evaluation der Maßnahmen geplant sei. Für Bochum wäre dies ein Novum, bisher wurde noch kein einziges Verkehrskonzept auf seine Wirksamkeit hin überprüft. Transparenz und Ehrlichkeit gegenüber sich selbst und der Öffentlichkeit sind keine schlechten Leitbilder, auch wenn Fortschritte kleiner ausfallen, als von vielen erhofft.



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

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



Ein Radverkehrskonzept für Bochum

Text: Georg Puhe & Bernhard Raeder

In FreiRad 08 berichteten wir über den Stand des neuen Radverkehrskonzeptes. Im Februar wurde dann der aktuelle Stand des Konzeptes mit allen Anlagen im Beirat Mobilität präsentiert. Der ADFC nahm, wie unter anderem auch die Radwende und der VCD, an der Präsentation teil. Das Radverkehrskonzept mit allen Anlagen ist seitdem im Internet verfügbar und kann detailliert geprüft werden.

Die hier vorgestellte Version wird jetzt in die politischen Beratungen gehen. Nach einer ersten Vorberatung im Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur geht die Vorlage im März in die Bezirksvertretungen, dann am 19.04. noch mal in den Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur und soll schließlich im Rat am 4. Mai beschlossen werden. Der ADFC und die Radwende werden sich in den nächsten Wochen mit den umfangreichen Inhalten auseinandersetzen und Stellungnahmen vorbereiten, die rechtzeitig an die Politik gehen werden.

Das sehr umfangreiche Material beinhaltet eine detaillierte Bestandsaufnahme des Radwegenetzes in Bochum und vor allem seines derzeitigen Zustandes. Straßen ohne Radverkehrsanlagen, wie beispielsweise der Innenstadtring, tauchen erst im neuen Zielnetz auf. Zum Konzept gehört ein umfangreicher Maßnahmenkatalog, wo die Realisierung von 6 Schulwegplänen zeitlich an erster Stelle steht. Danach rangieren für 30 Stellen des bestehenden Radverkehrsnetzes die Beseitigung von Mängeln. In der vorgeschlagenen zeitlichen Abfolge stehen an dritter Stelle 16 Maßnahmen, die sich auf Knotenpunkte mit hohem Unfallaufkommen und unklarer Verkehrsführungen beziehen, und schließlich die Arbeit an einer von 13 angedachten Velorouten.

Eine zentrale Frage beschäftigt sich mit der Führung des Radverkehrs im städtischen Netz. Hier sieht das Konzept eine schnellere Realisierungsmöglichkeit mit Velorouten, die wesentlich abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Die Notwendigkeit des Ausbaus der Hauptstraßen mit Radverkehrsanlagen wird zwar genannt, einen schnelleren Effekt verspricht man sich aber mit dem Veloroutennetz.

„Die starke Konzentration auf Velorouten im RVK wird viel Arbeit machen und wenig Ergebnisse zeigen, wenn die Stadt sich nicht auf die wenigen Strecken konzentriert, wo das einfach umsetzbar ist. Eine durchgehende Alternative zu Haupttrouten wird so aber nicht entstehen können“, befürchtet Martin Krämer.

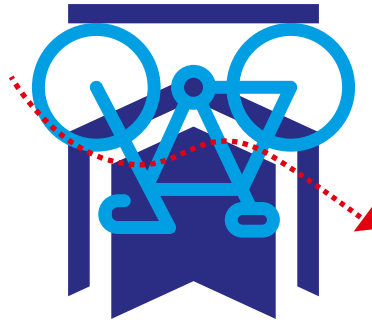
Papiertiger oder tatsächliche Handlungsanleitung?

„Das RVK eröffnet mit den Velorouten eine Perspektive für Radrouten abseits einer autogerecht gebauten Stadt, insbesondere für Umsteiger. Daneben ergeben sich gute Verbindungen von Langendreer zum Cam-

pus, Veloroute 2/5 und in Wattenscheid Nr. 3. Ich kann im RVK keine Fokussierung auf Velorouten finden“, stellt Bernhard Raeder fest. „Wir sollten m.E. das Konzept als sinnvolle Handlungsgrundlage begrüßen und den Fokus auf den Umgang von

Politik und Verwaltung damit legen. Es muss deutlich werden, was sich nach seiner Verabschiedung in der Radverkehrsplanung in Bochum zum Positiven verändert. Sollte es für die nächsten drei Jahre nur die Abarbeitung des bisherigen Maßnahmenpakets aus der Mitteilung 20222462, die Konzeption einer Veloroute und die Umsetzung der 6 Schulwegpläne sein, sollte man auf die Barrikaden gehen.“

Die Diskussion in den Verbänden wird in den nächsten Wochen geführt und in Stellungnahmen münden, die der Politik zugesandt werden. Im E-Mail Newsletter FreiRad-Aktuell werden wir darüber informieren.



Zum Radverkehrskonzept auf der Website der Stadt Bochum

Tolles Vorbild Frankreich

Text: Rolf Schubeius

Für **FreiRad** hatte ich bereits geschildert, dass die Stadt Paris viel für fahrrad-fahrende Menschen tut. Die „Stadt der 15 Minuten“ war zentraler Bestandteil der Wahlkampagne von Anne Hidalgo, mit der sie in der zweiten Runde die Kommunalwahlen für sich entschied.

Nun gibt es wieder etwas Positives von unserem Nachbarn zu berichten. Frankreich tut einen weiteren Schritt in Richtung Verkehrswende. Der Staat zahlt zwischen 3.000 € und 4.000 €, wenn Bürgerinnen oder Bürger ihr Auto mit Verbrennungsmotor abschaffen und sich stattdessen ein Elektro-fahrrad zulegen. Das Programm läuft ab August 2022, wie „The Times“ berichtete. Der ADFC hatte in der Bundesrepublik bereits 2020 einen ähnlichen Antrag wie in Frankreich an die Bundesregierung gerichtet, aber leider ohne Erfolg. Vielleicht sollte der Verband es erneut mit einer anderen Regierung versuchen.

Über die Aktivität Frankreichs staunen wir Menschen aus Bochum sehr. Denn bei uns ist der Klimanotstand zwar ausgerufen, aber deutliche Maßnahmen sind mir bisher nicht bekannt. Es soll Kommunen in Deutschland geben, die ähnliche Förderprogramme haben. Von der Stadt München ist bekannt, dass sie die Anschaffung eines Lastenpedelecs mit bis zu 1.000,- € bezuschusst.

Gent hat es gemacht – autofrei

Text: Georg Puhe

Über dem Tellerrand sieht man Beispiele aufblitzen, wie Verkehr auch organisiert werden kann. Die Stadt Gent in Belgien, etwa 260.000 Einwohner, hat 2017 begonnen, den Verkehr aus der Innenstadt zu verbannen.

Für die Autos ist am Innenstadtrand Schluss. Es gibt neue breite Radwege und die Fußgängerzonen wurden vergrößert. „Die Menschen werden jetzt sozusagen wieder zu Eigentümern ihrer Straßen und Plätze“, sagt Ann Plas, die Büroleiterin des Grünen Mobilitätsbürgermeisters in Gent. Und noch etwas wurde besser: Lieferverkehr per Auto ist nur bis 11 Uhr erlaubt, auch für Paketdienste. Das bietet den Vorteil, dass Bewohner in der Innenstadt früher bedient werden als anderswo. Und viele Transporte werden jetzt per Lastenrad durchgeführt, die dürfen auch in der Innenstadt fahren. Der Autoanteil ist in Gent von 55 % auf 39 % zurückgegangen, 25.000 KfZ sind weniger gemeldet. Auch die Unfallzahlen sind um ein Drittel zurückgegangen. Der Radverkehr hat sich fast verdoppelt. „Und es gibt nicht den leisesten Hinweis, dass die innerstädtische Wirtschaft gelitten hätte. Im Gegenteil: Die Zahl der Leerstände hat sich verringert,“ wird Ann Plas in der TAZ zitiert. (TAZ, 4.12.2022) Mut zeigen zu Maßnahmen, die im ersten Moment nicht immer populär sind – das ist für den Mobilitätsbürgermeister Filip Watteeuw das entscheidende Element. (Die Zeit, 4. Juni 2018) „Ich weiß, dass dieser Plan die Lebensqualität erhöhen wird“, ist er überzeugt. „Menschen wollen eine gesunde Umgebung!“

Beispiele helfen zu zeigen, dass es auch anders gehen kann. Wir werden weiter über den Tellerrand schauen.



Sparen Sie beim Sanieren das CO² gleich mit.

**Jetzt beraten lassen,
wie Sie Ihre energetische
Sanierung finanzieren.**

Weil's um mehr als Geld geht.



**Sparkasse
Bochum**

Künstler für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Mobilitätswende

Text: Georg Puhe | Fotos: Bernhard Raeder

„Wie wollen wir hier leben?“

„Wie wollen wir hier leben?“ ist ein Diskussionsforum zu Themen der Stadtentwicklung, Klimaschutz und nachhaltiges Leben in Bochum. Veranstaltet von der Klimagruppe am Schauspielhaus wurden bereits 8 Klimaforen mit großer Beteiligung durchgeführt. FreiRad sprach mit den Organisatoren, der Schauspielerin Veronika Nickl und der Dramaturgin Dorothea Neweling.

Mit dem Klimastreik startete im September 2019 die Reihe.

„Das Thema ist so relevant, da sahen wir uns in der Pflicht, der jungen Genera-

tion Raum zu geben und zu unterstützen“, sagt Veronika Nickl. 8.000 Teilnehmer nahmen am 20.09.2019 an der großen Klimademonstration in Bochum teil. Zum Theaterfest, der Saisoneroöffnung 2019/2020 am 22.09.2019 wurde eine „Klimaecke“ mit Informationen zu den brennenden Fragen des Klimawandels und des Klimaschutzes eingerichtet. „Tschüss Laubfrosch“ war ein Solidaritätsakt für die „Fridays for Future“-Bewegung im Tanas mit den Schauspielerinnen und Schauspielern Jele Brückner, William Bartley Cooper, Michael Lippold, Veronika Nickl und Anne Rietmeijer.

„Das Thema ist so relevant, da sahen wir uns in der Pflicht, der jungen Generation Raum zu geben und zu unterstützen.“

Die Gesprächsreihe des Klimaforums beschäftigte sich unter anderem mit den Themen Verkehr, Ernährung, Müll-Abfall oder Ressourcen, Energiewende, und Stadtplanung. Eingeladen fürs Podium waren immer renommierte Wissenschaftler, Politiker und Initiativen, die die brennenden Zukunftsfragen diskutierten.

Die Klimagruppe am Schauspielhaus arbeitet aber auch an der Frage, welchen Beitrag das Haus selber leisten kann. Aus jeder Abteilung nimmt ein Vertreter an den Klimaratsitzungen teil. Wie nachhaltig der Betrieb Schauspielhaus arbeitet, soll mit einem Energieaudit herausgefunden werden.

Die Einrichtung einer halben Stelle für einen Transformationsmanager konnte die Gruppe bereits erzielen. Aber auch weitere Fragen werden diskutiert.

So ist die Förderung von Job-Bikes, Leasingrädern, wie sie jetzt im öffentlichen Dienst kostengünstig für Mitarbeiter angeboten werden, auch am Schauspielhaus in der Diskussion. Und ein sehr großer Teil der Schauspieler und Mitarbeiter fahren in Bochum mit dem Fahrrad. Im Sommer wurde eine Umfrage unter dem Publikum durchgeführt: „Wie kommt ihr zum Schauspielhaus?“. Das Ergebnis ist wenig überraschend: Die Zahlen entsprechen in etwa den Modal Split Erhebungen der Stadt Bochum, 56 % kommen mit dem Auto, 19 % mit dem ÖPNV, 12 % zu Fuß und 7 % nutzen das Fahrrad. Die Studie empfiehlt, aus Gründen der Nachhaltigkeit

und der Imageverbesserung eine Veränderung bezüglich An- und Abreise des Publikums anzuregen und ein Theaterticket inklusive ÖPNV Nutzung anzubieten.

Der Klimarat nimmt inzwischen an jeder Sitzung des Verwaltungsrats des Schauspielhauses teil und wird immer als Tagesordnungspunkt 0 aufgerufen. „Die städtischen Vertreter im Verwaltungsrat sind mächtig stolz auf uns“, sagt Veronika Nickl.

Eine Vernetzung aller Theaterbetriebe wurde auf dem Berliner Theatertreffen initiiert. Dieses Netzwerk beschäftigt sich mit Fragen zur ökologischen Transformation und Zukunftsfähigkeit der Theater. „Green Ambassadors“ sind die Netzwerkmitarbeiter, die Ideen austauschen und an ihren Häusern vermitteln. Dorothea Neweling und Veronika Nickl sind die Bochumer Botschafter.

Die Einschätzung der engagierten Schauspielhaus Mitarbeiterinnen zum nachhaltigen Verkehr in Bochum fällt dann, nicht überraschend, ernüchternd aus: „Bochum liegt total hinten was den Radverkehr angeht. Schade, dass das Auto hier immer noch heilig gesprochen ist“ merkt Dorothea Neweling an, „seit 50 Jahren ist mein Weg über die Königsallee zum Schauspielhaus gleichgeblieben.“ Ein weiteres großes Projekt der Klima AG ist die Einführung eines Kulturtickets, dem Kombiticket aus Eintrittskarte und kostenloser ÖPNV Nutzung, wie es die Ruhrtriennale schon lange anbietet. Sechs Kulturinstitutionen in Bochum setzen sich dafür ein. Die nächsten Aktionen sind



Veronika Nickl und Dorothea Neweling

in der Planung: Ein Klimawochenende ist im November in Bochum geplant, parallel zur UN Klimakonferenz in Dubai und das nächste Klimaforum ist auch in Vorbereitung.

Und noch ein Projekt hat Veronika Nickl mit initiiert: Das „Schlaraffenband-Ruhr“ ist auf Initiative der Ernährungsräte von Bochum, Dortmund und Essen entstanden. Hier ist für die IGA 2027 (Internationale Gartenausstellung) eine Vernetzung der IGA Standorte mit dem Fahrrad im Ruhrgebiet geplant. Der Pfiff dabei: „Naschstationen“ sollen auf dem Weg gesundes Obst und Gemüse anbieten. Die Früchte sollen an den Stationen angebaut werden und zum Naschen zur Verfügung stehen. Wir werden darüber weiter in einer der nächsten Ausgaben berichten.



Wie wollen wir hier Leben? Veranstaltungreihe des Schauspielhauses



Sebastian Hartung und Douglas Simpson

Orchester des Wandels – Musik für die Umwelt

Die Musiker der Bochumer Symphoniker traten im Herbst 2019 der bundesweiten Vereinigung Orchester des Wandels bei. Im Orchester spielen Musikerinnen und Musiker der ganzen Welt aus über 23 verschiedenen Nationen, und allen ist bewusst, auf welch dramatische, zerstörerische Weise der Klimawandel seine Spuren auf unserem Planeten hinterlässt.

„Wir haben die Ziele und die Arbeit der Vereinigung deutscher Orchester „Orchester des Wandels“ unseren Orchestermitgliedern vorgestellt und die Abstimmung über den Beitritt fiel positiv aus,“ erläutert Sebastian

Hartung, Cellist im Orchester. Gebildet wurde in Bochum ein Koordinationskreis aus 10–12 Orchestermitgliedern und Ehemaligen, die sich regelmäßig treffen und ihren Beitrag zum Wandel für Umwelt und Verkehr ausloten sowie Aktionen planen. „Durch unsere Musik wollen wir aufmerksam machen auf unsere Ziele“, erläutert der Posaunist Douglas Simpson die Motivation der Musiker. „Die Musik ist bei Umweltveränderungen immer die langsamste Kunst“, ergänzt Sebastian Hartung. „Aber Musik und Wort können sich gut ergänzen. In den Konzerten für die Umwelt versuchen wir schon in der Auswahl der Stücke Naturthemen mitaufzunehmen, Schuberts Winterreise zum Beispiel.“ Das letzte Konzert des Bochumer Orchester des Wandels im Dezember brachte „Natur, Musik und Wissenschaft zum Klingen“. Der wissenschaftliche Vortrag zum Zusammenhang von Luftqualität und Klimawandel wurde untermalt durch ein Schubert Oktett.

Eine Anregung nahmen Sebastian und Douglas dankbar auf, Musik von Musikern oder Orten ins Programm zu nehmen, die einen direkten Bezug zur gefährdeten Umwelt aufweisen. Die Orchester des Wandels, 35 Orchester bundesweit, haben sich zusammengeslossen und unterstützen mit ihrer Arbeit ein gemeinsames Projekt zur Wiederaufforstung degenerierter Flächen im Masoala-Nationalpark an der Nordostküste Madagaskars. Hier ist der Raubbau groß und die Artenvielfalt leidet. Mit dem Kinderumweltforum, haben die Bochumer Symphoniker ein Format entwickelt, um gemeinsam etwas für die Umwelt zu tun! Das 3. Kinderumweltforum fand im Oktober 2022 statt, weitere sind geplant. Viele Initiativen haben sich beteiligt. Musik und viele Partner mit Infoständen haben ein abwechslungsreiches Programm zusammengetragen.

Welchen Beitrag kann das Musikforum zum Klimaschutz leisten? „Auch im Musikforum soll ein Transformationsmanager eingesetzt werden und alle Aspekte des Klimaschutzes auch für diese Einrichtung berücksichtigen“, berichtet Sebastian Hartung.

„Klimaschutz kann Spaß machen.“

Mobilität ist ein weiteres wichtiges Thema. „Etwa 70% der Orchestermitglieder fahren mit dem Fahrrad zu Proben. Ich bin ganz begeistert von der Springorumtrasse, als wir noch auf dem Prinz-Regent Gelände geprobt

haben, war das eine ideale Verbindung zwischen meiner Wohnung und dem Arbeitsplatz“, sagt Douglas Simpson. „Leider gibt's am

Musikforum zu wenig Abstellmöglichkeiten für unsere Fahrräder.“

„Klimaschutz kann Spaß machen“, wirbt Sebastian Hartung. Seinen Klimaschutzbeitrag leistet er im Kleingarten, „als leidenschaftlicher Gärtner reduziere ich meinen ökologischen Fußabdruck durch Arbeit im Garten, Gemüseanbau und Staudenvermehrung.“ Wir haben ihm versprochen, uns das anzuschauen. Der Einladung zu einer Führung werden wir im Rahmen einer Stammtischradtour im Frühsommer nachkommen.



Bochumer Symphoniker, Orchester des Wandels

BALANCE

Fahrradladen
Balance

Mo - Fr 10 - 19
Sa 10 - 18

Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum

balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck

Mobilitätswende in Bochum stockt weiter

Viele Problemstellen wurden auf einer Veranstaltung der Radwende sichtbar

Text und Foto: Martin Krämer

Ein Jahr ist seit dem Ratsbeschluss „Radverkehr in Bochum“ vergangen. Damit wollten SPD, Grüne, FDP und CDU nach eigenem Bekunden Inhalte des gleichzeitig abgelehnten Radentscheid beschließen. Viele Radfahrer:innen waren kritisch und fühlen sich inzwischen leider bestätigt. Die Mobilitätswende kommt weiter nicht voran, ist die einhellige Wahrnehmung der Aktiven der Radwende.

Dennoch wird erfreulicherweise wieder miteinander diskutiert. In der vollen Quartiershalle der KoFabrik diskutierten Ende Januar über 80 Menschen zusammen mit der Moderatorin Prof. Sigrid Graumann (Rektorin Evangelische Hochschule Bochum)

sowie Martina Schnell (Die SPD im Rat), Raphael Dittert (Die Grünen im Rat) und Marek Nierychlo (Radwende Bochum) über die Frage, „Wie gelingt der Ausbau der Radinfrastruktur in Bochum?“. Einig waren sich alle Beteiligten, dass die Situation nicht zufriedenstellend ist. Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende bringt das beschlossene Leitbild Mobilität der Stadt mit einem bis 2030 angestrebten Anstieg des Umweltverbundes aus Radfahren, zu Fuß gehenden und ÖPNV gegenüber Autos von 40 % auf 60 % zum Ausdruck.

Streitpunkt blieb, wie dies allerdings umzusetzen sei, ohne nachhaltige Veränderung des Straßenraums. Frau Schnell und Herr Dittert wiesen auf einige bereits



Diskussion in der KoFabrik, von links: Marek Nierychlo, Prof. Sigrid Graumann, Raphael Dittert, Martina Schnell und Karl-Heinz Hüsing



Dankstelle am Winter Bike To Work Day

laufende Maßnahmen aber auch das Problem der unterbesetzten Verwaltung hin. Hier scheint vor allem der Chef der Verwaltung, Oberbürgermeister Thomas Eiskirch gefragt. Einzelmaßnahmen, die immer wieder unter dem Vorbehalt ständen, Autoverkehr im unveränderten Maß fließen zu lassen, seien dazu ungeeignet, kritisierte Marek Nierychlo, „wir wollen die Straße zum Leben haben“

Ein Schwerpunkt der Äußerungen aus dem Publikum waren die massenhaft geduldeten Verkehrsverstöße durch illegales Parken oder das Ignorieren des Durchfahrtsverbots durch die Hans-Böckler-Straße. Viele Radfahrer:innen forderten die Politik auf, wenigstens die Straßenverkehrsordnung (StVO) durchzusetzen. Die Radwende kündigte an, weiterhin Kümmererin für die zahlreichen Probleme, mit denen Radfahrende in Bochum konfrontiert seien, zu bleiben.

Aktivitäten im Frühjahr

Die Radwende will nach der Veranstaltung die Mängel, Verkehrsverstöße und Radsicherheit verstärkt in den Blick zu nehmen. Bereits im November hatten VCD, ADFC, Radentscheid und Radwende nach dem

Tod eines Radfahrers auf der Alleestraße in einem offenen Brief an den OB gewendet. Darin wurden schnell umzusetzende Maßnahmen für mehr Radsicherheit aufgezählt. Statt teurer Maßnahmen und mehrjähriger Baustellen verweist die Radwende auf zwei schnell und preiswert umsetzbare Maßnahmen: Schienenüberquerung der Straßenbahn vor dem Technischen Rathaus in der Hans-Böckler-Straße und die Engstelle an der Kreuzung Hordeler / Dorstener Straße. Von Seiten der Stadt gibt es Überlegungen, hier Bauarbeiten mit Kosten in sechsstelliger Höhe auszuführen. Ein anderer pragmatischer Vorschlag betrifft PopUpRadwege, die auf vielen vierspurigen Straßen allein durch Markierungsarbeiten eingerichtet werden könnten.

Diese praktischen kleinen Hilfen wird die Radwende nicht von der zentralen Forderung für eine Mobilitätswende abbringen, durchgehende Radwege an allen Hauptverkehrsadern der Stadt durchzusetzen. Daher wird diese Forderung auch in Hinblick auf das Radverkehrskonzept erhoben, das im Mai im Rat verabschiedet werden soll (siehe Hinweis im Heft auf Seite 20).

Die neue AG Radschulpläne bemüht sich an ersten Schulen, Projekte zu initiieren, Radschulpläne umzusetzen, damit diese sich als Alternative zu Elterntaxis entwickeln können. Am 6.Mai wird die vierte Bochumer Kidical Mass stattfinden, die sich diesen Themen widmen wird.

Doch Radfahrer:innen sollten sich noch ein anderes Datum merken. Am 01. April jährt sich die Ablehnung des von 17.000 Bochumer:innen unterzeichneten Radentscheids. Für diesen Tag ist eine große Raddemo geplant.

Weil Radfahren aber auch Spaß machen soll, sind 2023 von der Radwende mehr Radkultur Aktionen geplant. Bereits im Februar wurde am Winter Bike To Work Day eine Dankstelle am Rathaus aufgebaut, um im Winter Radelnden zu danken.

Dritte Bochumer KIDICAL MASS

Samstag, 06. Mai 2023, 14:30 – 16:00 Uhr

Start: Spielplatz Schmechtingwiesen

Text und Foto: Jens Eschmann

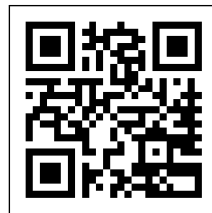
Worum geht's?: Unter dem Titel „Kidical Mass“ finden am ersten Maiwochenende wieder bundesweit in vielen Städten „Fahrraddemos für die ganze Familie“ statt. Das Ziel: Radfahren soll für alle Menschen, auch und gerade für Kinder und Jugendliche, sicher, angstfrei und komfortabel möglich sein. Dafür wollen wir uns stark machen und mit vielen kleinen und großen Teilnehmer*innen ein starkes Zeichen setzen. Nach der Demo gibt es noch kleinere Mitmachaktionen.

Warum?: Viele Eltern trauen sich nicht, ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule, zum Sport oder anderen Aktivitäten fahren zu lassen, weil es an sicheren Radwegen fehlt. Die Folge sind Bewegungsmangel und fehlende Unabhängigkeit der Kinder, auch in Form von Elterntaxis, die eine zusätzliche Gefährdung für Kinder darstellen. Laut Landesverkehrswacht sind in NRW fünf bis zehn Kinder pro Klasse nicht mehr fit genug für die Fahrradprüfung, vor zehn Jahren seien es nicht mehr als zwei Schüler*innen pro Klasse gewesen (WAZ vom 17.8.2018: „Auch die Bochumer Kinder fahren immer schlechter Fahrrad“). Dass es auch ganz anders geht, zeigen u.a. die Niederlande. Dort fahren 80–90 % der Grundschulkinder regelmäßig selbstständig mit dem Rad zur Schule. Und zum Sport, zu Freunden... Wer als Kind regelmäßig Rad fährt, wird es auch eher im Erwachsenenalter tun – warum das gut ist, müssen wir euch hoffentlich nicht mehr erklären... ;-)

Was kann ich tun?: Wer die Bochumer Kidical Mass unterstützen möchte, kann zum Beispiel:

- ▶ **Mitfahren!** Gerne mit Kindern, Enkeln, Nichten, Neffen usw. Es wird wieder eine familienfreundliche, kurze, steigungsarme Route durch die Innenstadt geben.
- ▶ **Weitersagen!** Bekannte, Verwandte und Freunde ansprechen, ob sie mitfahren möchten. Flyer und Plakate in der Kita, in der Grundschule oder weiterführenden Schule (nach Erlaubnis!) auslegen/aufhängen.
- ▶ **Mithelfen!** Als Ordner die Demonstration begleiten, beim „Schmücken“ der Räder helfen...

Weitere Infos gibt's auf www.kinderaufsrad.org (bundesweite Aktion) und auf www.radwende-bochum.de mit näheren Infos zur Demo in Bochum.



Kinder auf's Rad: Kidical Mass

„Schlaf bloss nicht ein!“

Fahren mit dem Liegerad

Text: Achim Rose

„Schlaf bloss nicht ein“ und „mir wäre das zu gefährlich da unten“, sind die meistgehörten Kommentare zu meinen Fahrten mit dem Liegedreirad. Ja – es ist zum Einschlafen bequem! Das Rad steht von alleine – ein Ausbalancieren entfällt völlig. Das Anfahren erledigen die Beinmuskeln alleine völlig entspannt und schneller als PKW oder Pedelec.

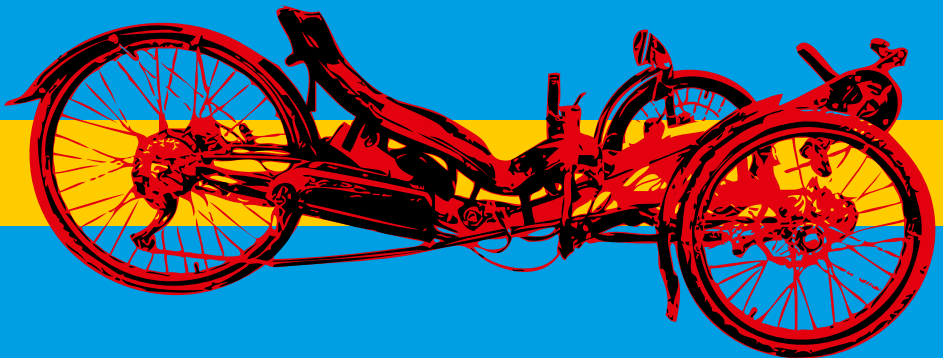
Die Wendigkeit erinnert an alte KETTCAR-Zeiten. Die Fahrbahnbeschaffenheit ist weitgehend uninteressant – selbst Bordsteine bis etwa 6 cm könnten unvermindert überfahren werden. Physikalische Grenzen gelten gleichwohl, wie mir die alten Strassenbahnschienen auf der Alleestrasse kürzlich durch einen überraschenden Drift wieder in Erinnerung gerufen haben. Mit einem Zweirad hätte das einen üblen Sturz ergeben – das Dreirad fuhr nach Rangieren sofort weiter.

Der geringe Windwiderstand ermöglicht weite Tagestouren – mehrfach mit ca. 25 kg Gepäck über 140 km – und auch ohne Motor mit höheren Geschwindigkeiten als Pedelecs. Nicht umsonst sind Liegeräder schon seit Jahrzehnten von Fahrradrennen ausgeschlossen.

Angemerkt sei, dass nicht ganz so sportlich ausgerichtete Liegedreiräder mit etwas höherem Sitz und Motorunterstützung für gleichgewichts- und/oder körperbeeinträchtigte Menschen die Möglichkeit des autarken Fahrradfahrens eröffnen, wie FreiRad 08/2022 auf den Seiten 34–35 berichtet wurde.

Nein – ich halte es nicht für zu gefährlich!

Die direkt um mich herum befindlichen PKW stellen weitgehend keine für Fahrradfahrer besondere Gefährdung dar. Das Dreirad wirkt wesentlich grösser und breiter und ist daher



optisch ein deutlich erkennbares Hindernis für Autofahrer. Tatsächlich ist das Dreirad mit 76 cm Spurbreite nicht wesentlich breiter als ein "Normalrad" mit Lenkerbreite 60–70 cm.

Zudem besteht direkter Blickkontakt zu den meisten Autofahrern, was beim „Normal-Rad“ oft durch das Dach verhindert wird. Enorm hilfreich ist zudem die mühelose Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs – ohne „Schulterblick“ dank grosser, direkt einsehbarer Rückspiegel. Gleiches gilt für die enorme Wendigkeit – keine Sturzgefahr bei plötzlichen Ausweichmanövern, zur Not auch mal auf den Bordstein hinauf.

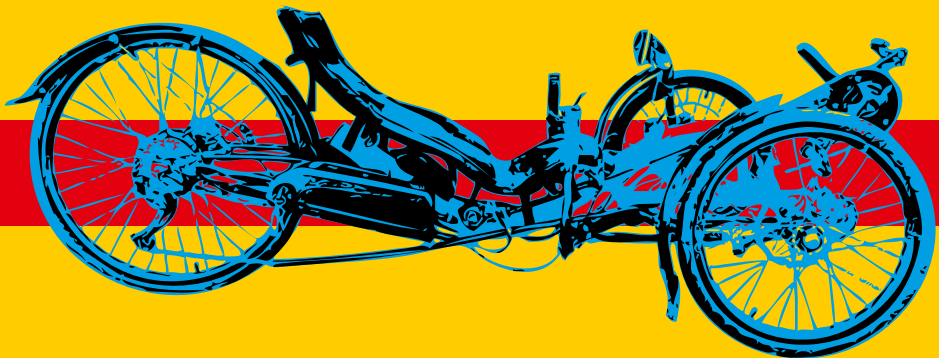
Für die übrigen PKW erfordert das Liegeradfahren natürlich vorausschauendes, eindeutiges und sichtbares Fahrverhalten – im Gegensatz zu vielen Zweiradfahrern lade ich PKW-Fahrer nicht zum Unterschreiten des vorgeschriebenen Mindestseitenabstandes von 1,50 Meter durch weit rechts fahren ein, sondern fahre unmissverständlich mittig auf meiner Fahrspur. Das auffällige LED-Rücklicht ist grundsätzlich immer eingeschaltet.

Die Abbiege-Unfälle setzen m. E. immer zwei Verursacher voraus, natürlich den PKW/LKW-Fahrer, aber auch den die Gefahr nicht beachtenden Fahrradfahrer.

An Kreuzungen rechne ich grundsätzlich mit PKW/LKW, die meinen Fahrweg kreuzen und verringere das Risiko für mich durch Rechtsabbieger, die mich übersehen, indem ich entweder vor oder nach dem PKW/LKW fahre. Für sichereres Queren sind an manchen Kreuzungen Vorschaltampeln für Radfahrer installiert. Durch zügiges Anfahren sind hier die Gefahren minimiert. Vorausschauendes und defensives Fahren sind in solchen Verkehrssituationen notwendig.

Zu meiner Person

Ich fahre seit 20 Jahren diverse Liegeräder (2- und 3-rädrig) trotz Ruhestand immer noch recht schnell, insgesamt ca. 30.000 km, bergab durchaus sicher mit bis knapp über 60 km/h, keine Unfälle, 2 Stürze mit nur dicken Blutergüssen, welche mit einem NormalRad mindestens Brüche und Krankenhausaufenthalt verursacht hätten, „Stress“ mit PKW-Fahrern höchstens einmal in 2 Monaten.



Schienen-Nahverkehr mit dem Faltrad

Bericht eines überzeugten ADFC-Mitglieds

Text: Raphael Kleine | Fotos: Bernhard Raeder

Vor einigen Jahren wurde ich wegen eines längerfristigen Schadens an meinem PKW zum Pendeln mit der Bahn "verdonnert". Überrascht von der in meinem Fall guten Verbindung habe ich aber schnell Gefallen am Reisen mit der Bahn gefunden. Den PKW ließ ich immer öfter stehen. Die Zeit, die man in der Bahn für Lesen, Entspannen, etc. nutzen kann, ist für mich ein echter Pluspunkt.

Nur der Anschluss am Zielort, gerade in ländlicher Gegend, stellt sich häufig nicht optimal dar – sprich, die letzten Kilometer zwischen Bahnstation und Zielort können die Freude trüben. Und hier hat sich für mich die Anschaffung eines gebrauchten Faltrads als sehr gute Entscheidung herausgestellt. Man kommt mit der Bahn an und kann ohne Wartezeiten direkt zum Ziel pedalieren: Eine willkommene Abwechslung, vor allem nach meistens längerem Sitzen im Zug.

Auf meinen Bahnreisen fällt mir immer wieder auf, dass ein Faltrad das Interesse der Mitreisenden auf sich zieht. Man sieht den Leuten förmlich an, wie sie den Entfalt-Vorgang nachzuvollziehen versuchen – Stichwort Fahrrad-Origami. Es entstehen immer wieder kurze Gespräche über die Praktikabilität eines solchen Rades. Dies sowie ähnliche Nachfragen im Freundes- und Kollegenkreis zeigen mir, dass ein gewisses Interesse am Thema besteht. Deshalb habe ich hier die wichtigsten FAQ sowie Antworten basierend auf meinen Erfahrungen zusammengestellt.



Ist Bahnfahren mit einem Faltrad nicht umständlich bzw. unbequem?

Ich habe nur zur Zeit des 9 Euro Tickets die Fahrten am Wochenende als „nicht zu empfehlen“ erlebt. Wenn der Zug komplett überfüllt ist, ist natürlich ein weiterer Fahrgast mit Faltrad nichts, was die Stimmung verbessert.

Grundsätzliche Voraussetzung für ein entspanntes Reisen mit Faltrad ist, dass dies seinem Namen auch gerecht wird. Je kompakter das Rad faltbar ist, desto weniger muss man sich um das Handling Sorgen machen. Das Gewicht von typischerweise 11–13 Kilogramm ist natürlich nicht Handtaschen-Niveau, man trägt das Rad aber immer nur wenige Meter. Zudem gibt es einige Modelle, welche man rollen kann.



In der Bahn angekommen ist es empfehlenswert, das Rad an einer geeigneten Stelle anzuschließen und sich dann ohne Rad einen Platz zu suchen – eine Ausnahme stellt eine sehr leere Bahn dar. Für das Anschließen empfiehlt sich z.B. der Fahrrad-Mehrzweckbereich; gefaltet blockiert man hier auch keinen Platz für Reisende mit Fahrrad-Ticket. Ich bevorzuge aber grundsätzlich die Haltestangen im Ausgangsbereich oder die Gepäckbereiche. Hier empfiehlt sich das Anschließen mit einem Spiralschloss, da dieses ein wenig Spannung aufbaut, welche das Rad ausreichend fixiert und so gegen kippen sichert (siehe Fotos). Alternativ reicht hier natürlich auch ein kurzer Spanngurt in Kombination mit einem z.B. Bügelschloss.

Falträder sind doch verdammt teuer! Rechnet sich das denn?

Natürlich sind wirklich kompakte Räder nicht günstig; schnell liegt der Neupreis bei 2.000 Euro. Ich habe damals mit einem gebrauchten R+M Birdy für 700 Euro gute Erfahrungen gemacht und bin dies bis vor kurzem ohne Probleme gefahren.

Eine Vergleichsrechnung: Löst man eine Fahrradticket (durchschnittlicher Preis liegt bei ca. 5 Euro), hätte man bei meinem Invest von ca. 700 Euro 140 Fahrten mit seinem „normalen“ Rad machen können. Bei angenommenen 8 Fahrten im Monat hätte sich die Anschaffung eines Faltrades also nach 1,5 Jahren gerechnet.

Ich persönlich finde die Garantie der entspannten Fahrrad-Mitnahme wichtiger als

eine schnelle Amortisierung. Die Unsicherheit, ob man das „normale“ Rad mitnehmen kann – oder schon alle Kapazitäten erschöpft sind, würde mich stressen.

Ist das Fahrverhalten eines Faltrades nicht...klapprig?

Falträder sind auf Grund der kleinen Laufräder etwas nervöser im Fahrverhalten und daher auf die ersten Meter ungewohnt zu fahren. Aber bisher war jeder, der mein Rad gefahren ist, positiv überrascht vom angenehmen Handling. Man muss also keinerlei akrobatische Fähigkeiten mitbringen.

Für lange Touren, v.a. über Feldwege oder Kopfsteinpflaster, gibt es ganz klar bessere Lösungen. Hier haben die kleinen Laufräder wenig Potential, Unebenheiten auszugleichen. Der Komfort ist bei einem Tourenrad mit großen Laufrädern ganz klar höher.

Zudem ist, wenn man ein Faltrad mit Nabenschaltung wählt, die Anzahl der verfügbaren Gänge begrenzt. Mein Rad hat eine 6-Gang-Nabenschaltung; eine 70km Radtour durch das Sauerland will man damit nicht unbedingt machen.

Aus meiner Sicht punktet ein Faltrad vor allem als Alltags-Begleiter für die Stadt, wenn man wie ich häufig mit den Öffentlichen pendelt oder aber sein Rad nicht auf der Straße stehen lassen möchte z.B. bei der Arbeit.

Hat man mit dem Zugpersonal häufig Diskussionen ob ein Fahrrad Ticket benötigt wird?

Dies lässt sich mit einem klaren „Nein“ beantworten. Auf der Website der Deutschen Bahn ist folgende Definition zu finden: „Ein zusammengeklapptes Faltrad oder Kinderäder mit einem Raddurchmesser bis 16 Zoll können im Zug wie Gepäck untergebracht

werden. Hierfür stehen z. B. Gepäckregale und Mehrzweckbereiche zur Verfügung.“

Damit verbunden ist die Befreiung von der Ticketpflicht für das Rad. Streng genommen müsste man sich bei jedem Verkehrsverbund informieren, welche Regeln zutreffen. Aus meinen Erfahrungen der letzten 5 Jahre kann ich aber sagen, dass ich nie Diskussionen mit dem Zugpersonal hatte.

Ich hoffe, der eine oder andere Punkt war für Euch interessant. Falls Ihr Interesse habt, weitere Fragen zu dem Thema zu stellen oder das Handling eines solchen Rades selbst zu erleben, würden wir uns freuen, Euch an dem unten genannten Termin zu unserem Info-Tag begrüßen zu können.

Infoabend Faltrad

Wann: 13. April 2023, 18:30 Uhr

Wo: Alsenstraße 27, 44789 Bochum

Veranstaltungsinhalt:

- ▶ Pendeln mit den Öffentlichen – Ein kurzer Erfahrungsbericht
- ▶ Handling: Faltvorgang und Fahrverhalten diverser Räder selbst erleben
- ▶ Unterstützung der Veranstaltung durch Fachhändler Balance: Welches Rad ist für mich das richtige?



GRÜNE MOBILITÄT BRAUCHT DEINEN KONTOWECHSEL



Zeige auch du Haltung mit dem GLS Girokonto: damit dein Geld ausschließlich sozial und ökologisch wirkt – konsequent nachhaltig und transparent. [glsbank.de](https://www.glsbank.de)

GLS Bank
das macht Sinn

DeutschlandTicket

Warum dauert das nur so lange?
Wieso gibt es doch wieder viele
unterschiedliche Regeln?

Text und Fotos: Jens Matheuszik



Nachdem es doch eine Nachfolgelösung zum 9-Euro-Ticket geben sollte, wurde von der Ampelkoalition das sogenannte DeutschlandTicket vorgeschlagen und dann auch von den Bundesländern (die eigentlich zuständig sind) nach einigen Verhandlungen akzeptiert. Doch noch gibt es das DeutschlandTicket nicht und das hat Gründe...

Für viele war das 9-Euro-Ticket im vergangenen Jahr ein Erfolg. Wer jedoch als Pendlerin oder Pendler auf die Kombination Bahn und Fahrrad angewiesen war und nicht nur touristische Freizeitstrecken fuhr, der bekam die Schattenseiten des Angebots mit. Denn überfüllte Züge machten auf manchen Strecken die Mitnahme des Rades

faktisch unmöglich, obwohl beim oft genutzten Abo-Ticket wie dem Ticket 2000 die Fahrradmitnahme inklusive war.

Nach dem 9-Euro-Ticket: lange nichts...

Das 9-Euro-Ticket war von Anfang an zeitlich begrenzt und es sollte keine Fortsetzung geben. Doch der politische Druck war aufgrund des Erfolges zu groß und im Endeffekt war das sogenannte DeutschlandTicket geboren, das ursprünglich zum 1. Januar 2023 starten sollte. Da eine Dynamisierung (= Preiserhöhung!) von Anfang an in den Überlegungen mitbedacht wurde, war eine Bezeichnung mit den 49,- Euro im Namen eher verpönt. Jetzt gibt es das DeutschlandTicket, wo durch den Namen wenigstens klar wird, wo es gilt.

DeutschlandTicket: An sich beschlossen, aber...

Doch nur die Entscheidung für das DeutschlandTicket alleine reichte nicht. Neben diversen Differenzen zur Finanzierung zwischen Bund und Ländern, die dann für's erste gelöst wurden, gab es vor allem viele Diskussionen zu den genauen Modalitäten. Diese sind – Stand heute – auch noch gar nicht abgeschlossen. Man erinnere nur an die politische Vorgabe, dass es das DeutschlandTicket nur digital geben soll. Es soll aber in einigen Regionen Deutschlands auch Verkehrsunternehmen und -verbände geben, die nicht mit digitalen Angeboten (ob auf einer Chipkarte oder dem Handy) sondern noch mit Papiertickets arbeiten...

Größter Kritikpunkt am DeutschlandTicket aus Sicht vieler Radelnder ist, dass eine Fahrradmitnahme nicht möglich ist.

Inzwischen ist als Starttermin der 1. Mai 2023 vorgesehen. Ab dann soll man mit dem DeutschlandTicket bundesweit mit Bus und Bahn fahren können. Schon jetzt kann man bei der Bogestra das DeutschlandTicket vorbestellen und es ist nicht verkehrt, das bei „seinem“ Verkehrsunternehmen vor Ort zu machen, damit dieses auch durch die Ticketverkäufe profitiert.

Natürlich ist der Ärger groß, dass die Nachfolgelösung zum DeutschlandTicket nicht direkt im Anschluss an das 9-Euro-Ticket oder zum 1. Januar 2023 (wie mal ursprünglich geplant) startete.

Die Frage, warum das nicht so einfach geht, wie beim 9-Euro-Ticket, liegt auf der Hand. Die Antwort, dass man das nicht vergleichen kann, folgt aber sofort. Denn das 9-Euro-Ticket war zeitlich begrenzt und daher wurde im Sommer des 9-Euro-Tickets oftmals mehr als ein Auge zugedrückt. Da war es – ohne etwas zu unterstellen – dem Kontrollpersonal in Nordfriesland (Stichwort: Sylt) vermutlich egal, ob das Ticket, was einem da aus Bayern gezeigt wurde, auch wirklich gültig war oder nicht. Wenn man überhaupt in diesem Zeitraum kontrolliert wurde, denn es konnte der Eindruck entstehen, dass weniger als sonst kontrolliert wurde.

Keine Fahrradmitnahme beim DeutschlandTicket!

Größter Kritikpunkt am DeutschlandTicket aus Sicht vieler Radelnder ist, dass eine Fahrradmitnahme nicht möglich ist. Die gab es beim regulären 9-Euro-Ticket zwar auch nicht, aber wer ein Aboticket hatte, das die Mitnahme des Fahrrads erlaubt, konnte das auch mitnehmen und zahlte auch nur



Neues Fahrradticket im VRR (zum DeutschlandTicket) für 29,- Euro

Zum Start des DeutschlandTickets wird es beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) auch ein Fahrrad-Monats-tickets im Abonnement für 29,- Euro geben.

Bisher gab es beim VRR (im Gegensatz zu den anderen Verbänden in NRW) ein solches Monats-ticket nicht. Denn das

9,- Euro, denn für den Zeitraum des 9-Euro-Tickets wurden die Preise aller Abotickets auf 9,- Euro gesenkt. Das geht leider regulär beim DeutschlandTicket nicht.

Exkurs: ADFC-Beschluss zur besseren Kombination von Rad und Bahn

Auf der ADFC-Bundeshauptversammlung 2022 wurden einige Forderungen zur besseren Vernetzung von Rad und Bahn beschlossen – auch im Angesicht des damals schon in der Diskussion befindlichen DeutschlandTickets. So sprachen sich die Delegierten des ADFC zunächst für eine grundsätzlich kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Nahverkehrs-zügen aus. Zusätzlich wurde auch ein Ausbau der Kapazitäten für die Fahrradmitnahme, der Anzahl der Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen, eine Erleichterung für die Buchung von Fahrradtickets im Fernverkehr und die Schaffung von Fahrradverleihsystemen in allen Pendlerstädten gefordert.

war nicht erforderlich, da die Abotickets im VRR die Fahrradmitnahme schon inklusive hatten.

Das neue Fahrradticket wird jedoch erstmal nur im VRR-Raum gültig sein – auf eine mindestens NRW-weite Gültigkeit konnte man sich noch nicht einigen.

DeutschlandTicket: Nicht gut für alle...

Es gibt viele Menschen, für die das DeutschlandTicket nicht wirklich geeignet ist. Einerseits die, denen 49,- Euro im Monat schlicht und ergreifend zu teuer ist.

Andererseits die Abokunden, die die bisherigen Leistungen im jeweiligen Aboticket (Ticket 1000/2000, BärenTicket, SemesterTicket) wie die Fahrradmitnahme benötigen.

So kostet das reguläre Ticket 2000 für eine Stadt wie Bochum im monatlichen Abonnement derzeit 83,43 Euro. Wenn man also nur in Bochum das Ticket 2000 durch das DeutschlandTicket ersetzen will UND sein Fahrrad mitnehmen möchte, zahlt man demnächst (49 + 29 =) 78,- Euro pro Monat. Ja, man spart damit etwas Geld, man kann aber damit nach Sylt fahren...



Noch ganz anders sehen die Rechenbeispiele aus, wenn man abends oder am Wochenende jemanden mitnehmen will – mit den Abotickets kein Problem, beim DeutschlandTicket ist das ausgeschlossen. Wer in seinem Gültigkeitsbereich des Abotickets bleibt kann nach 19 Uhr und am Wochenende noch eine weitere erwachsene Person und bis zu drei Kinder mitnehmen. Insofern ist das DeutschlandTicket unter Umständen gerade für Familien deutlich unattraktiver.

DeutschlandTicket und bundesrepublikanischer Flickenteppich an Lösungen

Eigentlich sollte das DeutschlandTicket für einheitlichere Regelungen sorgen. Die Überwindung des Tarifdschungels im „heiligen Reich der rund 120 Tarif- und Verkehrsverbände in ganz Deutschland“ durch das 9-Euro-Ticket war ja auch eine der Errungenschaften.

Im Prinzip gilt das auch beim DeutschlandTicket. Doch die starren Vorgaben in Bezug auf die Mitnahme von Personen, Fahrrädern usw. sorgen dafür, dass der Flickenteppich wiederauflebt. Denn viele Bundesländer haben erkannt, dass es nicht einfach nur das DeutschlandTicket geben sollte. Da diese abweichenden Regelungen meistens auf die Bundesländer bezogen geregelt sind, hat sich wenigstens die Zahl der Flicker dadurch gesenkt...

Ursprünglich wollte **Hamburg** einfach – wie damals beim 9-Euro-Ticket – alle teureren Abotickets auf 49,- Euro im Preis absenken. So hätten bisherige Mitnahmeregelungen (für Hund und Rad) im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ihre Gültigkeit behalten. Diesen Passus findet man inzwischen nicht mehr auf den Informationsseiten des HVV. Dafür gibt es immer noch die – oft mit dem Stichwort Sozialticket verbundene – Möglichkeit, für finanziell Schwächere knapp 25,- Euro weniger im Monat zahlen zu müssen.

In **Hessen** ist ein 365-Euro-Jahresticket geplant. Dieses können neben finanziell Schwächeren auch Auszubildende, Schülerinnen und Schüler und über 65-Jährige bekommen.

Im **Saarland** gibt es ein solches Angebot wie in Hessen für Auszubildende, Freiwilligendienstleistende sowie Schülerinnen und Schüler. Das gilt aber bundesweit, denn hier bekommen die entsprechenden Personen einfach einen entsprechenden Landeszuschuss (von 18,60 Euro) auf das DeutschlandTicket. Auch in **Mecklenburg-Vorpommern** sollen das Azubi-Ticket und das geplante Seniorenticket in das DeutschlandTicket einbezogen werden. In **Niedersachsen** soll es für Jugendliche ein 29-Euro-Monatsticket geben; hier will man aber erst noch abwarten. **Baden-Württemberg** ist hier weiter, denn hier soll schon zum 1. März das JugendticketBW als 365-Euro-Jahresticket starten – was aber nur im Ländle und nicht im ganzen Deutschland gilt.

In der Hauptstadt **Berlin** gab es als Überbrückung zum DeutschlandTicket die weitreichendsten Varianten: So wurde für den Tarifbereich A+B (also die gesamte Stadt Berlin) durch den Berliner Senat für die Abotarif eine Rabatt auf ein 29-Euro-Monatsticket beschlossen. Finanziell schwächere Personen bekommen dieses Ticket für 9,- Euro im Monat. Inwiefern es diese beiden Varianten weiterhin gibt, werden die anstehenden Koalitionsgespräche ergeben.

In **Bayern** wurde durch die Landesregierung ein 29-Euro-Ticket für Studierende und Auszubildende angekündigt – ähnlich wie im Saarland. Jedoch muss man dieses Versprechen vor dem Hintergrund der kommenden Landtagswahlen in Bayern sehen. Denn schon im aktuellen Koalitionsvertrag wurde das 365-Euro-Ticket für die großen Städte erwähnt – aber bis heute nicht mal konkret geplant.

Und **Nordrhein-Westfalen**? Während die Tariflandschaft in vielen Bundesländern (siehe oben) blüht, haben wir in NRW eher eine Wüste. Außer dem reinen DeutschlandTicket gibt es hier derzeit keinerlei Planungen für abgestufte Ticketvarianten. Das man es anders machen kann, wenn man will, zeigen die vielen anderen Beispiele.

Nachtrag (kurz vor Redaktionsschluss): Inzwischen will NRW doch etwas machen. Da sind beispielsweise spezielle Regelungen für die Semestertickets der Studierenden im Gespräch. Denn hier droht sonst ein Wegfall der rechtlichen Grundlage für die Semestertickets: Das Semesterticket muss jede Studentin, jeder Student bezahlen – egal, ob es genutzt wird oder nicht. Laut der bisherigen Rechtsprechung ist dieses solidarische Zwangsmodell aber nur gerechtfertigt, wenn dadurch ein deutlich günstiger Preis erreicht wird als gegenüber den normalen Tickets. An den Universitäten in NRW kostet das Semesterticket pro Monat zwischen 30 und 40 Euro – was somit durch die Einführung des DeutschlandTickets nicht mehr deutlich günstiger wäre, so dass die solidarische Finanzierung des Semestertickets gefährdet wäre.

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.

Entspannt radeln in den Niederlanden

Ein kleiner Erfahrungsbericht über eine ganz andere Infrastruktur

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

Viel rot weist dem Fahrradfahrer in den Niederlanden den Weg. Aber auch dem Autofahrer zeigt das rot auf der Fahrbahn, dass er hier nicht alleine unterwegs ist. *Fietssnelwege* sind bereits mit einer Länge von 300 Kilometern in den Niederlanden befahrbar, auch sie vorwiegend mit rotem Asphaltbelag. Dafür wird dann auch mal eine separate Brücke über die Waal angebaut, wie in Nijmegen, die nur dem Fahrradverkehr zur Verfügung steht.

Eine Radtour durch die Niederlande führte uns von Goch, nahe der Grenze bis nach Almere, einer 1975 neu gegründeten Stadt auf dem südlichen Teil des Flevolandpolders etwa 25 Kilometer östlich von Amsterdam. Inzwischen ist sie die acht größte Stadt der Niederlande mit etwa 220.000 Einwohnern. Die knapp 300 Kilometer gen Westen durch die Niederlande und zurück nach Goch waren entspannt zu radeln. Und es lag nicht nur an der flachen Topografie, die ohne E-Bike locker zu bewältigen war. Es lag ganz besonders an der fahrradgerechten Infrastruktur, die uns immer einen sicheren Weg vorzeichnete. Die rote Farbe spielte dabei eine ganz große Rolle, markierte sie doch unsere Fahrbahn, die für



Waalbrücke bei Nijmegen

die Fahrradfahrer. Autos sind vielerorts nur „zu Gast“, das Fahrradstraßenschild benennt es so anschaulich.

Man hat das Gefühl, Fahrradverkehr wird immer mitgedacht: Häufig steht dem Fahrradverkehr eine eigenständige Fahrbahn neben dem Autoverkehr zu. Da, wo große Straßen zu queren sind, wird der Radverkehr auch mal durch Unterführungen ohne anhalten zu müssen durchgeführt. Kreuzungen in Städten haben meistens ein eigenes Design,

die Fahrbeziehungen des Fahrradfahrers werden immer mitgedacht, markiert und mit eigenen Ampelschaltungen signalisiert.

Die Niederlande gelten als Fahrradnation. Die Niederländer lieben aber auch Autos: 517 Kfz pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner ist nur unwesentlich weniger als die Kfz Dichte in Deutschland mit 575 Fahrzeugen. Die Nutzung des Kfz für die



Fahrradhighway in die City bei Almere

täglich zurückzulegenden Wege ist allerdings mit 43 % schon deutlich geringer als bei uns mit 56 %. Die uns begegnende Fahrradfreundlichkeit ist den Niederländern nicht angeboren, sondern wurde hart erkämpft: Bis in die 1970er Jahre nahm der Trend zum Autoverkehr zu. Erst als die Niederländer auf die Straße gingen, um gegen die hohe Zahl von toten Kindern im Straßenverkehr zu protestieren, begann eine Kehrtwende. Bis zu 500 Kinder kamen in dieser Zeit bei Verkehrs-

unfällen mit Autos ums Leben. Eine landesweite Protestwelle „*Stop de Kindermoord*“ ging durchs Land. Und die Ölkrise 1973–1974 unterstützte die Fahrradnutzung. Die Forderung der Bürgerinnen und Bürger, die hohe Unfallquote mit vielen Toten zu senken, bewirkte das Umdenken der Politiker und Verkehrsplaner. In den Städten wurde Autoverkehr eingeschränkt zugunsten einer

fahrradtauglichen Infrastruktur. Nicht nur deutlich sicherer ist das Fahrradfahren geworden, auch deutlich lebenswerter erscheinen uns die niederländischen Städte. Sie mit dem Fahrrad zu durchqueren ist ein Genuss. Wir konnten es erleben z.B. in Arnheim, mit einem unterirdischen Kreisverkehr für Fahrradfahrer, Airborneplein.

Der Fahrradverteiler abseits der Autoströme beherbergt in seiner Mitte eine Gedenkstätte zur Luftlandeoffensive der Alliierten 1944. Auch Nijmegen, die Universitätsstadt, ermöglicht die Durchquerung mit dem Fahrrad mitten durch die Stadt, vorbei an den riesigen Fahrradstationen am Bahnhof, vorbei an den Universitätsgebäuden mit tausenden von abgestellten Fahrrädern. Hier fährt man Fahrrad, weil man es bequem und sicher kann und

deshalb trägt auch kaum ein Niederländer einen Helm beim Radfahren. Man hat das Gefühl, im Verkehr akzeptiert zu werden als gleichrangiger Verkehrspartner.

Fahrradfahren in den Niederlanden ist entspannend und das hat seinen Grund in den Investitionen in die Infrastruktur seit den 1970er Jahren. Um Vergleichbares hier zu erzielen, ist viel zu investieren. Nur mit erheblichen Protesten in den 1970er Jahren ist der Umstieg in den Niederlanden gelungen.

Genußradeln in Frankreich

Text und Fotos: Willi Caelers



Steilküste in der Normandie

Seit 2013 unternimmt eine Gruppe von ursprünglich 8, jetzt noch 7 Radlerfreunden, die sich aus der Montagsrunde gebildet hat, im Spätsommer eine einwöchige Tour nach Frankreich. Zielgebiete sind das Pas-de-Calais, wohin wir 2 Touren unternommen haben und die Normandie, die 8 Mal unser Ziel war. Beide Regionen sind mit Auto und Fahrradanhänger in 6, bzw. 8 Stunden gut zu erreichen.

Dort mieten wir ein Ferienhaus, von wo aus wir Sternfahrten unternehmen, die etwa 70 bis 90 km lang sind. Uns überrascht immer wieder, wie komfortabel, gemütlich, gut ausgestattet und preiswert diese Unterkünfte sind. Dort verpflegen wir uns selbst, genießen dank eines engagierten eingespielten Küchenteams Spezialitäten der französischen Küche, starten mit den Rädern direkt nach dem Frühstück zu den Touren, stärken uns bei einem Picknick zur Mittagspause mit Baguettes und Leckereien, Käse, Pasteten und Wurst vom Metzger, genießen einen Kaffee in einem der Landcafés und erholen uns in unserer Unterkunft von den Anstrengungen des Tages mit einem (mit-

gebrachten) frischen Fiege Pils oder einem Glas leckeren französischen Weins, oft mit interessanten Gesprächen in gemütlicher Runde am prasselnden Kaminfeuer.

Touren im Pas-de-Calais

Hier befanden sich die Unterkünfte während der 2 Aufenthalte in den Dörfern Audembert und Wierre-Effroy, zwischen Calais und Boulogne, ein paar Kilometer von der Küste entfernt gelegen. Diese Region mit dem Parc naturel régional des deux Caps, dem Cap Blanc Nez und dem Cap Gris Nez und dem hügeligen Hinterland ist nur etwa 450 Kilometer von Bochum entfernt und bietet Radfahrern attraktive Touren und Ziele. Höhepunkte sind die beiden Caps, die 100 m über dem Meeresspiegel liegen und von denen man grandiose Blicke auf die abwechslungsreiche Küstenlandschaft mit ausgedehnten Sandstränden, Dünen und Steilküste, auf die auf der anderen Seite des Kanals liegenden Kreidefelsen von Dover und das hügelige Hinterland hat. Auch die Städte und Dörfer haben einiges zu bieten. Boulogne sur Mer ist der wichtigste französische Fischereihafen, es ist spannend zu erleben, wie der Fang im Hafen an Land gebracht und zum Teil direkt an zu den Fischkuttern gehörenden Ständen verkauft wird. In der Oberstadt befindet sich die Altstadt, die von einer mächtigen Stadtmauer umgeben ist, in der sich zahlreiche Baudenkmäler befinden und die von der Kathedrale mit einer imposanten Kuppel gekrönt wird.

Calais ist der wichtigste Fährhafen nach Dover, fast ohne Unterbrechung erreichen Fähren aus Dover den Hafen und starten in Gegenrichtung über den Kanal. Sehenswert

ist auch das Rathaus, im Garten davor steht die berühmte Rodin-Skulptur „Die Bürger von Calais“. Auch die Dörfer haben einiges zu bieten. Zum einen charmante Fischerdörfer direkt am Meer mit kleinen Häusern, in denen sich jetzt häufig gemütliche Fischrestaurants befinden, zum anderen auch Dörfer im Landesinneren mit interessanten Baudenkmälern und lebhaften Märkten.

Die Anlage eines Radwegenetzes befindet sich erst am Anfang, kommt aber immer weiter voran. Dies ist deswegen kein Problem, weil sich auf den kleinen Landstraßen mit sehr wenig Verkehr wunderbar radeln lässt, auch immer wieder mit fantastischen Ausblicken auf die Küste, die Landschaft und die Siedlungen.

Diese Region ist nicht nur, aber auch wegen der guten Erreichbarkeit ein lohnendes Ziel für Radelfreunde.

Touren in der Normandie

Die Normandie ist sicherlich ein noch attraktiveres Gebiet für eine Radlergruppe, auch wenn die Anfahrt mit etwa 600 Kilometern etwas länger dauert. Deshalb war sie schon 8 Mal Ziel unserer Touren, auch die Fahrt im kommenden September wird uns dorthin führen.

Zweimal schon waren wir in Beauficel, einem Dorf etwa 40 Kilometer östlich von Rouen im Forêt de Lyons, einem der größten und schönsten Buchenwälder Frankreichs, in direkter Nachbarschaft von Lyons la Forêt, das zur Gruppe der schönsten Dörfer Frankreichs zählt mit einer mittelalterlichen Markthalle, in der es jeden Sonntag einen lebendigen Markt gibt, mit zahlreichen Fachwerkhäusern und einem schönen Marktplatz, wo wir auf einer Cafétérasse unsere Touren ausklingen ließen. Die romantische Atmosphäre dieses Ortes ließen ihn schon öfter zu einer Kulisse für Spielfilme werden, zum Beispiel „Madame Bovary“ von Claude Chabrol. Beeindruckend sind



Die Gruppe entspannt sich am Meer

auch die Kulturdenkmäler wie die Abbaye de Mortemer, in der wir eine außergewöhnliche Theaterperformance erlebten, das Château von Vascoeuil mit einem herrlich in die Landschaft eingebetteten Skulpturenpark und Ausstellungen bekannter Künstler und das romantische Dörfchen Gerberoy, das auch zu den schönsten Dörfern Frankreichs gehört. Erwähnenswert ist auch die Tour nach Rouen, direkt an der Seine gelegen mit der gotischen Kathedrale, die Monet immer wieder gemalt hat, mit dem „Vieux Marché“, auf dem Johanna von Orléans auf den

Scheiterhaufen umkam, der „Gros Horloge“, einer großen Uhr in einer Altstadtgasse, dem „Aitre St. Aclou“, einer Begräbnisstätte aus dem Mittelalter und zahlreichen gut erhaltenen Fachwerkhäusern, Kirchen und Denkmälern. Eine Tour führte uns durch das Seinetal nach Les Andelys mit einer mächtigen Burgruine hoch über der Seine.

Bouelles ist ein kleines Dorf in der Nähe von Neufchâtel, im Pays de Bray, einem von zahlreichen Flüssen und Bächen durchzogenem Gebiet, in dem wir einmal 2 Ferienhäuser bewohnten. Hier genossen wir nicht nur den herzhaften Neufchâtel-Käse, auch die Touren durch die hügelige Landschaft mit immer wieder beeindruckenden Panoramen, auf Teilen des Radweges Paris-London, der zwischen Gournay en Bray und der Hafene-

stadt Dieppe auf einer ehemaligen Bahntrasse schon fertig gestellt ist, der London und Paris auf einer durchgehenden Strecke mit der Fährverbindung Dieppe-Newhaven verbinden wird und der sehr komfortabel ausgebaut wird mit überdachten Picknickplätzen, Cafés in ehemaligen Bahnhöfen und sauberen Sanitäranlagen.

Nur circa 40 Kilometer westlich von Bouelles entfernt liegt Bois Heroult, das wir auch schon 2 Mal besucht haben mit der wohl schönsten Unterkunft, einem

ehemals zu einem Schloss gehörenden Bauernhof mit einem großen zum Teil zum Schloss gehörendem Park und einer wundervollen Terrasse mit Blick in den Skulpturenpark, den der Schlossherr zu einem komfortablen Ferienhaus ausgebaut hat. Dort beeindruckte uns der wichtige Markt im Dorf Buchy, der dort immer montags im ganzen Dorf mit einer alten Markthalle stattfindet. Auch von dort besuchten wir nochmals Rouen, Lyons la Forêt, Vascoeuil und Gerberoy, Ziele, zu denen sich Touren immer wieder lohnen.

In Puys, einem Vorort von Dieppe, lag unsere Unterkunft oberhalb des Strandes, so dass wir direkt von der Terrasse abends spektakuläre Sonnenuntergänge beobachten konnten. Von dort aus erlebten wir die quirlige Hafenstadt Dieppe, radelten entlang der Küste nach Varengeville mit einer über dem Meer gelegen romanischen Kirche und einem Friedhof, auf dem das mit einem von ihm selbst gestalteten Mosaik geschmückte Grab des Malers Georges Braque liegt und

nach Veules les Roses, einem Küstenort mit dem kürzesten Fluss Frankreichs, an dem mehrere erhaltene Wassermühlen und typisch normannische mit Stroh gedeckte Hütten liegen. Das Hinterland ist bekannt für den Anbau von Leinen und wird von der „Véloroute du Lin“ durchzogen.

Im letzten Jahr waren wir in Ypreville-Biville, wo wir in einem alten Schloss „residierten“. Von dort radelten wir zu der imposanten Kreideküste mit kleinen Badeorten am Meer, die so schön sind, dass uns

In diesem Teil der Normandie gibt es noch viel zu entdecken, so dass uns die nächste Tour im September 2023 wieder dorthin führen wird.

der steile Anstieg auf die Hochfläche bei der Rückfahrt wenig störte. Etretat ist der Küstenort mit der wohl imposantesten Steilküste Frankreichs, Yport ein kleines Fischerdorf, das von mächtigen Kreidefelsen eingerahmt wird und Fécamp eine lebendige Hafenstadt. Wir genossen auch die Tour nach Caudebec en Caux, einem direkt an der Seine gelegenen Städtchen, wo wir bei strahlendem Sonnenschein am Seineufer picknickten, die filigrane Kathedrale und die alte Abtei St. Wandrille besichtigten. In diesem Teil der Normandie gibt es noch viel zu entdecken, so dass uns die nächste Tour im September 2023 wieder dorthin führen wird.

Die Tage in Frankreich bieten eindrucksvolle Erlebnisse. Die gemütlichen komfortablen Unterkünfte, die herrlichen Landschaften sowohl an der Küste als auch im Landesinneren, die typischen Dörfer und Städte, die einladenden Cafés und Restaurants, die kulinarischen Spezialitäten, das meist schöne Wetter, die abwechslungsreichen Touren und nicht zuletzt unser gutes Verständnis untereinander und die interessanten Gespräche – all das trägt dazu bei, dass wir die Tage in Frankreich so richtig genießen können. Und deshalb freuen wir uns alle schon jetzt auf die nächste Tour im September 2023!

ADFC-Tourenvorschlag

Bergbau und Strukturwandel

Text: Theo Albers | Fotos: Theo Albers und Bernhard Raeder

In dieser Artikelserie möchte ich ausgewählte Touren in und um Bochum vorstellen. Es sollen nicht nur die eher bekannten Strecken vorgestellt, sondern auch Alternativen aufgezeigt werden. Die Touren sind von mir ausprobiert und teilweise auch im Rahmen geführter Radtouren durchgeführt worden. Sie können auf der Homepage und dem Komoot-Account des ADFC Bochum eingesehen und heruntergeladen werden.

Auf der heute vorgestellten Tour geht es zuerst über den Parkway EmscherRuhr, der vom Kemnader See bis zum LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg führt, nach Dortmund Bövinghausen, dann nach Castrop-Rauxel und Herne und zum Schluss über die Lothringen Trasse zurück nach Bochum. Die angesteuerten Ziele sind Zeugen des Bergbaus und Beispiele für den Strukturwandel im Ruhrgebiet.

Die Tour startet in Bochum Querenburg am Buscheyplatz Richtung Ölbachtal, wo wir auf den Parkway EmscherRuhr stoßen, dem wir Richtung Bochumer Norden folgen. Im Bereich des Ümminger Sees variiert unsere Route etwas, in Bochum Werne stoßen wir jedoch wieder auf den ausgeschluderten Weg.

In Bochum Gerthe verlassen wir den Parkway EmscherRuhr und fahren nach Dortmund Bövinghausen, wo wir einen Abstecher zum sehenswerten LWL-Industriemuseum Zeche Zollern II/IV machen. Zurzeit müssen wir an dieser Stelle noch über den Bövinghauser Hellweg an den beiden markanten Wassertürmen vorbeifahren. Eine parallele Radstrecke befindet sich zurzeit in Planung.

Weiter geht es über eine stillgelegte Bahnstrecke, die Teil der Grünen Acht ist, nach Castrop-Rauxel. An der Landmarke Schwerin vorbei geht es zur Bergehalde der Zeche Graf Schwerin mit der begehbaren Sonnenuhr und dem „Geokreuz“, von der man einen fantastischen Überblick über das Ruhrgebiet hat. Es folgt der Hammerkopfturm der Zeche Erin III, ein besonderes Industriedenkmal inmitten eines Keltischen



Bergehalde der Zeche Graf Schwerin



Siedlung Teutoburgia in Herne-Holthausen

Baumkreises. Dieser wurde in Anspielung auf die irische Heimat des Zechengründers angelegt. Er ist eine Art Kalender und überträgt Eigenschaften und den Charakter von Bäumen auf die Menschen, die in der jeweiligen Zeitspanne im Jahr geboren wurden.

Anschließend durchqueren wir das ehemalige Rennbahngelände und den Stadtgarten der Stadt Castrop-Rauxel. Auf dem Marktplatz bietet sich eine Pause an, die man auch in einem der zahlreichen umliegenden Lokale verbringen kann.

Durch den Erinpark geht es zum Kunstwald und der Siedlung Teutoburgia in Herne-Holthausen, die als eine der schönsten Bergarbeitersiedlungen im Ruhrgebiet gilt. Hier sollte man sich ruhig die Zeit nehmen, kreuz und quer durch die Siedlung zu fahren und die wunderschönen Häuser bestaunen, die sich trotz der architektonischen Ähnlichkeit deutlich voneinander optisch unterscheiden und ein äußerst abwechslungsreiches Ortsbild zeigen.

Weiter geht es zur Akademie Mont Cenis auf dem Gelände der ehemaligen gleichna-

migen Zeche. Auf dem Gelände der Gründungsschichtanlage der Zeche Mont-Cenis steht heute ein riesiger 180 Meter langer, 75 Meter breiter und 15 Meter hoher Kasten aus Glas, die sogenannte „Mikroklimahülle“, getragen von 56 Fichtenstämmen aus dem Sauerland. Im Inneren befinden sich einzelne Gebäudegruppen der Fortbildungsakademie des Landes NRW mit Tagungsräumen und einem Hotel. Auch hier ist eine Pause gut möglich, in der man auch einen längeren Blick in das interessante Gebäude werfen sollte.

Über den Gysenbergpark und den nördlichen Grüngürtel der Stadt Bochum erreichen wir die Lothringentrasse, über die es zurück zum Ausgangspunkt geht.

Die Rundtour hat eine Länge von 52 km, wobei 380 Höhenmeter zu bewältigen sind.



Komoot GPS Daten zur Tour

Unterwegs in Stadt, Land, Geest

Drei Regionen, drei Seen: Der Rundkurs der 3-Seen-Tour garantiert Abwechslung pur

Text: Katharina Moormann (Oldenburger Münsterland e.V.)

Thüsfelder Talsperre (Foto: Willi Rolfes)

Gestartet wird in Oldenburg. Hier lohnt es sich, dein Rad einmal abzustellen, um die Innenstadt zu erkunden. Oldenburg besticht durch eine lebendige Fußgängerzone mit auffällig vielen inhabergeführten Fachgeschäften. Bummle durch die City und begib dich in die kleinen Nebenstraßen. Sie sind Zeugen alter Stadtgeschichte und laden ein, an den Tischen der Cafés und Restaurants Platz zu nehmen. Statte danach der St. Lamberti-Kirche und dem Oldenburger Schloss einen Besuch ab.

Beeindruckend ist die Fassade des Schlosses, in der sich 400 Jahre europäische Baugeschichte widerspiegeln. Nur wenige Schritte entfernt bietet der Schlossgarten als grüne Oase Ruhe und Entspannung vom Stadttreiben. Anschließend geht's raus auf's Land! Von der Innenstadt aus erreichst du die 3-Seen-Route über die sogenannten „Speichen“ der Route um Oldenburg. Somit kannst du bequem in Bad Zwischenahn, Friedrichsfehn oder Wardenburg in die Route einsteigen.

Von hier starten wir Richtung Süden auf den 261 Kilometer langen Rundkurs, der über den Dümmer See und die Thüsfelder Talsperre bis an das Zwischenahner Meer führt. Zuerst radeln wir durch die Wildeshauser Geest. Gleitet dahin und genießt die Flussläufe der Hunte und Lethe, den Tillysee und das Naturschutzgebiet Benthullener Moor. Einen auffälligen Kontrast dazu bildet der wellige Geestrücken. Auch kulturhistorisch gibt es in Wardenburg mit der gastronomisch genutzten alten Wassermühle, dem Glockenturm sowie den Museen Alte Ziegelei und dem Moor- und Bauernmuseum viel zu entdecken. Weitere Besonderheiten an der Strecke, zum Teil verbunden mit kleinen Abstechern, sind das Barneführer Holz, die Osenberge, der Biohof Bakenhus und das Gut Sannum mit Hofladen und Café in Huntlosen.

Versäume nicht unterwegs die mehr als 5000 Jahre alten Großsteingräber zu besuchen, um die sich spannende Geschichten und Mythen ranken.



Großsteingrab „Fisbeker Braut“ bei Wildeshausen (Foto: Dorothea Jacob)

Anschließend gelangen wir ins Oldenburger Münsterland, ein Zusammenschluss der Landkreise Cloppenburg und Vechta. Über Vechta fährst du entlang des Südlohner Moors bis zum Dümmer See. Erste Höhenmeter bewältigst du in der Dammer Schweiz, wo der Bergsee und der Mordkuhlenberg zu einem Zwischenstopp einladen. Kurze Verschnaufpause, die atemberaubende Aussicht genießen und weiter geht's! Nach Dinklage, wo die Burg Dinklage, die älteste Wasserburg der Region, inklusive Burgwald und Tiergehege auf dich wartet. Daraufhin führt dich die Tour ins schöne Hasetal, bis du die Seen- und Heidelandschaft der Thülsfelder Talsperre erreichst. Am Ostufer locken Badestrände. Rund herum führt der Erlebnispfad. Zeit für eine kurze Erkundungstour!

Anschließend fahren wir durchs Vehneemoor bis ans Zwischenahner Meer. Bei der Umrundung des Zwischenahner Meeres hältst du Ausschau nach einem Unikum: Im Ort hält sich schon lange das Gerücht, im

Meer lebe ein Wels mit 3,50 Meter Länge. Von hier geht's südwärts zurück nach Wardeburg – geschafft!

Mit dem E-Bike ist die Rundtour in vier Tagen zu schaffen. Bei 5 bis 6 Tagen bleibt mehr Zeit für einen Tagesausflug in die Stadt Oldenburg als auch für die spannenden Ausflugsziele entlang der Strecke.



**GPS Daten der
3-Seen-Tour in
Komoot**



**Mehr Infos zu Stadt,
Land, Geest unter
stadt-land-geest.de**



www.stadt-land-geest.de

STADT. LAND. GEEST.

Radeln nach Zahlen – mehr als 2000 km individuelles Radeln im **Oldenburger Münsterland** und dem **Naturpark Wildeshauser Geest** mit Anbindung an die Fahrradspeichen der **Stadt Oldenburg** versprechen Fahrradspaß pur.

Je nach Tageslaune, Wetter und Kondition planen Sie unkompliziert und individuell die nächste Radtour. Durch eine abwechslungsreiche flachwellige Landschaft sind viele Ausflugsziele, wie beispielsweise das Museumsdorf Cloppenburg, das Pestruper Gräberfeld und das Schloss Oldenburg entlang der Radwege zu entdecken.

Fußgängerzone Oldenburg

Eine große Bummelzone mit jeder Menge Geschäften, Gastronomie, Sehenswürdigkeiten und Herzlichkeit.

Oldenburger Schloss

Die einstige Residenz von Grafen und Herzögen ist heute Teil des Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte.

Schlossgarten Oldenburg

Ein idealer Ort zum Entspannen. Die rund 16 Hektar große grüne Oase liegt mitten im Zentrum und ist von idyllischen Spazierwegen durchzogen.

Museumsdorf, Cloppenburg

25 Hektar historisch ländliche Haus- und Kulturlandschaft Nordwestdeutschlands. Und zum Abschluss ein Stück Kuchen im Dorfkrug!

Mordkuhlenberg, Damme

Hier geht's hoch hinaus! Der Blick über die „Dammer Schweiz“ ist grandios. Perfekt für Ihre Ver-schnaupause!

Hollener See, Ramsloh

Die „Oldenburgische Seenplatte“: Karibische Gefühle gibt's z.B. am Hollener See, Heidesee Holdorf oder der Thülsfelder Talsperre.

Klosterruine Hude

Als Sühne für einen unaufgeklärten Mord wurde im Jahre 1192 ein Kloster gestiftet. Die Ruine beeindruckt noch heute.

Pestruper Gräberfeld, Wildeshausen

Das Pestruper Gräberfeld mit seinen über 700 Hügelgräbern ist zur Zeit der Heideblüte ein besonderer Genuss.

Ozeanbrücke, Harpstedt

Die 175 m lange Ozeanbrücke überspannt das idyllische Delmetal und ist ein schöner Ort für eine kurze Radlerpause.

Eine Kooperation von:



Naturpark
Wildeshauser Geest



Monatlich feste Termine

ADFC Information und Beratung

Persönlich im Umweltzentrum

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

Oder telefonisch unter 0234/33 38 54 55

(Aufzeichnungen vom AB werden weitergeleitet)

Aktiventreffen im Umweltzentrum

Jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Radlerstammtisch im Café Ferdinand

Ganzjährig jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr

Stadterkundung/Stammtisch Touren

zweistündig, Start vor dem Café Ferdinand

Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 17:00 Uhr

Ab März bis einschließlich September

Donnerstagsrunden

(statt der Dienstagsrunden)

Start am Buscheyplatz, Unicenter, 11:00 Uhr

Variable Termine (März – Sept. 2023)

Radtouren – Veranstaltungen – Events

Alle Angaben ohne Gewähr; 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.

7. Hattinger Fahrradfrühling 2023 mit vielen Aktionen und Touren / März – Juni

Der ADFC Hattingen hat wieder einmal ein buntes Programm mit vielen Radtouren und anderen Veranstaltungen ins Rollen gebracht; u. a. zwei Termine für die Fahrradkodierung. Ansprechpartner: ADFC Hattingen, Robert Dedden, 02324/61432, (E-Mail: robert.dedden@adfc-en.de)



Eröffnung des 17. International Cycling Film Festival

Donnerstag, 16. März – Samstag, 18. März
Flottmann-Hallen, Herne



Wieder ein tolles Programm mit Pedalkino und CM zum Hauptfestival, Programm und Zeiten unter: https://cyclingfilms.de/?page_id=340

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 30. März, 11 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Von Querenburg ins Naturschutzgebiet Elbschebach Witten Bommerholz, Länge 45 km, schwer, Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 13. April, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Bladenhorst – Suderwich – Mont-Cenis Herne,
 Länge ca. 57 km, mittelschwer, Leitung:
 Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Faltrad-Info-Veranstaltung**Donnerstag, 13. April, 18:30 Uhr**

Umweltzentrum, Alsenstraße 27
 Faltrad-Praxis - selbst testen: Pendeln mit
 den Öffentlichen – Ein kurzer Erfahrungs-
 bericht, Faltvorgang und Fahrverhalten
 diverser Räder selbst erleben, Unterstützung
 der Veranstaltung durch Fachhändler
 Balance: Welches Rad ist für mich das richtige?
 Raphael Kleine (E-Mail: r.kleine@posteo.de),
 Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Das Fahrrad im Kurzfilm**Samstag, 15. April, 19:00 Uhr**

Gebläsehalle, Henrichshütte Hattingen
 LWL-Industriemuseum
 Gernot Mühge, einer der Initiatoren des
 International Cycling Film Festivals (ICFF)
 zeigt die schönsten Fahrradfilme und ver-
 wandelt die Gebläsehalle der Henrichshütte
 in eine Hochburg der Fahrradkultur:
 Ökologisch, künstlerisch, schräg – und in
 jedem Fall hochgradig unterhaltsam.

2. ADFC Cargo Bike Race Hattingen**Sonntag, 16. April, ab 11:00 Uhr**

Henrichshütte Hattingen, LWL-Industrie-
 museum
 Die Henrichshütte in Hattingen wird
 zur Rennstrecke für Lastenräder! Der
 kurze knackige Rundkurs verlangt den
 Lastenradpilot*innen alles ab. Spannende
 Rennaction hautnah erleben. Mit ADFC
 Infostand und Fahrradcodierung. Ansprech-
 partner: ADFC Hattingen, Robert Dedden,
 02324/61432, Anmeldung: [https://touren-
 termine.adfc.de/radveranstaltung/90140-
 2-adfc-cargo-bike-race-hattingen](https://touren-

 termine.adfc.de/radveranstaltung/90140-

 2-adfc-cargo-bike-race-hattingen)

Familientour im Frühling**Sonntag 16. April, Startzeit s. Homepage**

Wasserturm, Jahrhunderthalle
 KIDS TO KNIRPS – von der Jahrhunderthalle
 zur Zeche Hannover,
 Länge ca. 10 km gesamt, Leitung: Steph
 Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

E-Bike-Festival in Dortmund**Freitag, 21. – So. 23.04. an der Reinoldikirche**

In der Dortmunder Innenstadt heißt es zum
 sechsten Mal „E-Mobilität erleben“. Große
 Ausstellung rund um die Reinoldikirche und
 in der Fußgängerzone mitten in Dortmund.

ADFC Landesversammlung NRW 2023**Samstag, 22. April**

Wissenschaftspark in Gelsenkirchen


Donnerstagsrunde**Donnerstag, 27. April, 11:00 Uhr**


Buscheyplatz, Unicenter
 Schiffshebewerk Henrichenburg, mit Besuch
 des LWL Museum oder Mittagspause
 möglich, teils durch den Wald. Anmeldung
 erforderlich. Länge ca. 50–70 km, Leitung:
 Ute Markhofer (markhofer@adfc-bo.de)

Mitgliederversammlung des Adfc Bochum**Donnerstag, 27. April, ab 19:00 Uhr**

Ort: Haus der Begegnung, Alsenstraße 19a,
 44789 Bochum, Einlass ab 18:30 Uhr.
 Die Tagesordnung ist im Heft veröffentlicht.

Liegezeiwäder
Liededreiwäder
Lastenwäder





tri-mobil

Fahrradspezialitäten

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

Pazifikrouten – mit dem Rad auf der anderen Seite der Welt unterwegs

Donnerstag, 27. April, 19:30 Uhr

Stadtbibliothek Hattingen, Reschop Carrée 1
Reiseblogger Jürgen Lachmuth berichtet in einem Medientvortrag von einer neunmonatigen Radreise über drei Kontinente. Eine Veranstaltung der Stadtbibliothek Hattingen im Rahmen des 7. Hattinger Fahrradfrühlings. Dauer ca. 90 Minuten, Eintritt: 5 €, Ansprechpartnerin: Beatrix Stracke, 02324/204 3562

7. Hattinger Fahrradfrühling 2023 – Infostand mit Fahrradcodierung

Samstag, 29. April, 9:00 bis 18:00 Uhr

Reschop Carré, Hattingen
Kurz vor dem Start des Stadtradelns stellt sich der ADFC Hattingen vor und bietet Informationen rund ums Fahrrad an. Ansprechpartner: ADFC-EN, Robert Dedden, 02324/61432 (robert.dedden@adfc-en.de)

Kiddical Mass in Bochum

Samstag, 06. Mai, 14:30 Uhr

Platz vor dem Bergbaumuseum, Bochum
Zum dritten Mal in Bochum: die Fahrraddemo für Familien mit Kindern. Eine Route 1–2 km für Laufräder etc., eine Route ca. 8 km für alle. Mit Spiel und Spaß und Informationen zum Thema Fahrrad. Veranstalter: Radwende Bochum (www.radwende-bochum.de)

Radsternfahrt NRW nach Düsseldorf

Sonntag, 07. Mai

„Lasst uns ein riesiges Mai-Radfahr-Wochenende machen! Sternfahrt NRW + Kidical Mass.“ Axel Fell, Vorstand ADFC NRW. Start verschiedener Zubringer zu verschiedenen Zeiten, zentrale Kundgebung auf der Landtagswiese in Düsseldorf. Aktuelle Information und Zubringer unter: <https://www.adfc-sternfahrt.org/routeninfos-programm/>

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 11. Mai, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter
Deilbachtal, Länge 66 km, schwer, Leitung: Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 25. Mai, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter
Von Querenburg nach Castrop-Rauxel und Herne, Länge 55 km, mittelschwer, Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

AGFS-Kongress in Köln**Donnerstag, 25. Mai**

Der AGFS-Kongress findet erstmals am 25. Mai 2023 auf der polisMOBILITY in der Messe Köln statt, der Messe für eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätswende. Ausführliche Informationen zur Anmeldung, zum Programm sowie zu den Referierenden werden zeitnah auf der Website www.agfs-kongress.de veröffentlicht.

Stadtradeln**Samstag, 27. Mai – Freitag, 16. Juni**

Der ADFC Bochum stellt wieder ein eigenes Team auf. Macht mit im Team und bei unseren Touren und sammelt Kilometer fürs Stadtradeln!

Stadterkundung Spezial**Mittwoch, 31. Mai, ab 17:00 Uhr**

Café Ferdinand, Ferdinandstraße
Es geht zur Kleingartenanlage Kraut und Rüben, Führung durch Sebastian Hartung.
Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de), Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Stadtradeln-Extratour (Zwei Tage)**Samstag 03. – Sonntag 04. Juni**

EMSCHERLAND – von der Quelle bis zur Mündung in 2 Etappen: Von Holzwickede nach Recklinghausen, Übernachtung zuhause, Recklinghausen – Dinslaken
Stationen Emscherkunst, Emscherhof, evtl. mit Führung. Ca. 110 km gesamt, Anfahrten mit ÖPNV, Anmeldung erforderlich, Begrenzung auf 10 Personen. Leitung: Steph Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

USA National Best Friends Day**Donnerstag, 08. Juni, Fronleichnam, Startzeit siehe Homepage**

Bochum Hauptbahnhof
FUSSBALL IM REVIER – von Dortmund nach Herne, Länge 55 km, 260 HM, Anfahrt mit ÖPNV. Leitung: Steph Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 15. Juni, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
Ziel stand bei Drucklegung noch nicht fest.
Leitung: Ute Markhofer (markhofer@adfc-bo.de), Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

LADIES NIGHT – Abschluss Stadtradeln**Freitag, 16. Juni, Startzeit siehe Homepage**

Rathausvorplatz an der Glocke
Erkundung Skulpturenwald Rheinelbe, Biergarten Mechtenberg, Sonnenuntergang Bismarckturm Essen, Länge 30 km, 160 HM, Leitung: Steph Kotalla (kotalla@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 22. Juni, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
Allee des Wandels, Länge 70 km, mittelschwer, Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de), Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Extraschicht – Die Nacht der Industriekultur**Samstag, 24. Juni, 18:00 bis 02:00 Uhr**

In Bochum sind wieder das Eisenbahnmuseum in Dahlhausen, die Zeche Hannover, die Jahrhunderthalle und die Privatbrauerei Moritz Fiege als Spielorte dabei. Eine evtl. Radtour geben wir kurzfristig auf unserer Homepage bekannt.

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 13. Juli, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Zeche Zollverein mit Besuch der Ausstellung „Hände weg vom Ruhrgebiet! Die Ruhrbesetzung 1923–1925“, Länge 55 km, mittelschwer, Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 20. Juli, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Drei-Schlösser-Route Dortmund, Länge 60 km, mittelschwer, Leitung: Bernhard Raeder (E-Mail: raeder@adfc-bo.de)

Ferienstpass (statt Tag der Trinkhallen)**Samstag, 22. Juli, Startzeit siehe Homepage**

Rathausvorplatz an der Glocke
 „Revierromantik zwischen Büdchen und Pottkehlchen“ am Tag der Sommerfreizeit. Länge 28 km, Leitung: Steph Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 03. August, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Von Ruhr zur Ruhr, Länge 62 km, schwer, Leitung: Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 24. August, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Phönixsee, Dortmund, Länge 65km, mittelschwer, Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

Familientour zum langen Tag der Stadtnatur**Samstag, 02. September, Startzeit siehe Homepage**

Startort s. Homepage, Länge weniger als 20 km, Leitung: Steph Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de)

Fahrradsternfahrt Ruhr nach Essen**Ein Sonntag im September**

Genauer Termin stand bei Drucklegung noch nicht fest. Aktuelle Information unter: <https://fahrradsternfahrt.ruhr/?p=1501>

Donnerstagsrunde**Donnerstag, 7. September, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Grugabahn und RS 1, Länge 70 km, schwer, Leitung: Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Internationaler Parking Day**Freitag, 15. September, 16:00 – 19:00 Uhr**

Wem gehört der öffentliche Raum einer Parklücke? Dieser Frage geht der dritte Freitag im September seit 2005 als internationaler PARK(ing) Day nach. Mit Auf- und Abbau 15:00 – 20:00 Uhr, Ort stand bei Drucklegung noch nicht fest. (Zeitnahe Information siehe Homepage).

Organ and Bikes**Samstag, 23. September, 11:00 Uhr**

Buscheyplatz, Unicenter
 Auf dieser Radtour, die in Kooperation mit dem KEFB Bochum/ Wattenscheid durchgeführt wird, gibt Propsteikantor Christopher Brauckmann exklusive Einblicke in die Königin der Instrumente. Teilnahme nur mit Anmeldung. Die Anmeldung erfolgt beim KEFB Bochum/Wattenscheid. Genaueres wird auf der Homepage und im Newsletter des ADFC Bochum rechtzeitig bekannt gegeben. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.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.*

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 28. September, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Ziel stand bei Drucklegung noch nicht fest.

Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

Bochum, ich komme aus dir – eine Entdeckungstour

Sonntag, 01. Oktober, 14:00 – 18:00 Uhr

Rathausvorplatz an der Glocke

Für alle neugierigen Menschen, die Bochums City aus verschiedenen Perspektiven kennen lernen wollen: mit traditionellen und angesagten Locations, überraschender Kunst über und unter Tage, kaum beachteten Baudenkmalern als auch ökologisch nachhaltigen Strukturen. Bitte etwas Proviant mitbringen und adäquate Kleidung, je nach Wetterlage. Anmeldung über VHS Bochum, Länge ca. 15 km, für alle geeignet, Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Radtour zu Hotspots der Graffiti-Kultur

Sonntag, 22. Oktober, 14:00 – 18:00 Uhr

Rathausvorplatz an der Glocke

Auf dieser Tour steuern wir ausgewählte Highlights von Graffitis an, darunter beeindruckende Wandbilder. Seit 1998 ist Bochum eine Hochburg für legales Sprühen geworden mit vielen Freiflächen. Bitte etwas Proviant mitbringen und adäquate Kleidung, je nach Wetterlage. Anmeldung über VHS Bochum, die Tour führt auf typischen Wegen durch Bochum, Länge ca. 20 km, Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Impressum

FreiRad 09, März 2023

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:

Theo Albers, Willi Caelers, Jens Eschmann, Gerlinde Ginzler, Raphael Kleine, Martin Krämer, Jens Matheus-zik, Katharina Moormann, Georg Puhe, Bernhard Raeder, Achim Rose, Rolf Schubeius, Pe Sturm,

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

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

Titelbild: Lia von Knorre mit Cello auf der Herner Straße. Foto: Bernhard Raeder

Leserzuschriften und Beiträge

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

Wer klebt da eigentlich an was fest?

Text: Georg Puhe

Da beschließt der Rat der Stadt Bochum mit dem Leitbild Mobilität 2019 ein Umsteuern und neue Modal Split Zielwerte, eine Reduktion des MIV auf 40 bis 45 % bis 2030. Und dann kommt die Wirklichkeit, Beschluss um Beschluss, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden darf: Die Dorstener Straße muss in Hofstede vierspurig bleiben, die Königsallee erhält mit Millionenaufwand in Teilabschnitten Radverkehrsanlagen in der Minimalversion unter Beibehaltung von vier Fahrspuren für den Autoverkehr, und Parkhäuser schießen gerade wie Pilze aus dem Boden. Wer klebt da eigentlich an was fest, fragt sich der Betrachter dieses Szenarios? Wäre es nicht aufgrund des Leitbildbeschlusses richtiger, es dem Autoverkehr schwerer zu machen und dem Radverkehr sicherere und flüssigere Fahrt zu ermöglichen? Da fordern Schulen mehr Lehrerparkplätze... ja nimmt denn das Bildungsniveau immer weiter ab, so dass nicht mal mehr der Zusammenhang zwischen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Alltagsverhalten erkannt wird? Wir wissen, was zur Rettung des Klimas erforderlich ist: Die Erderwärmung muss aufgehalten werden, dazu sind die CO₂ Emissionen massiv zu reduzieren, CO₂ Neutralität ist das Ziel in allen Bereichen. Der Verkehr bleibt das große Problemfeld: Statt der erlaubten 130 Millionen Tonnen CO₂ wurden 150 Millionen Tonnen emittiert. (Agora) Wir kleben fest!

Wir kleben fest an immer breiter werdenden Autos, seit 1990 sind sie von 168 cm auf 180 cm gewachsen laut Car Institut Essen



Duisburg. Dafür benötigen Fahrzeuge Fahrbahnbreiten von 2,75 Meter bis 3,75 Meter im Schnitt. Daher kaum Platz für nachgewiesermaßen deutlich umwelt-

freundlichere Fahrräder ohne CO₂ Emissionen. Wir kleben fest an einem zunehmenden Flächenverbrauch für Kraftfahrzeuge und wir kleben fest an freier Fahrt auf Autobahnen ohne Tempolimit, obwohl ein Tempolimit auf 120 einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA) zufolge jährlich rund 6,7 Millionen Tonnen CO₂ einsparen könnte.

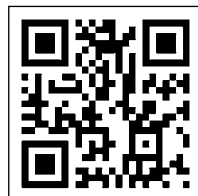
Und dann posaunt Christian Lindner, frustriert über die Wahlverluste der FDP, „Eine Politik gegen das Auto ist ganz offensichtlich nicht im Interesse der Menschen.“ Ja geht's noch? Ist etwa der Klimawandel, die Aufheizung der Erde, die klimabedingten Katastrophen rund um den Globus im Interesse der Menschen? Wer klebt hier eigentlich an was fest? Nach uns die Sintflut?

Lieber kriminalisiert man diejenigen, die auf diese Widersprüche hinweisen, als die eigenen Verhaltensweisen ernsthaft in Frage zu stellen. Wir kleben fest an den bequemen Lebensweisen und fordern, dass sie bloß so bleiben, wie wir sie immer gewohnt waren.

Wir wünschen uns Lösungsmittel, die das Festkleben verhindern. Sie sind bekannt, seit Jahren und dennoch wird das Festkleben am Tradierten gefördert. Es sei denn, unsere politischen Vertreter sind mutig und überzeugen ihre Wähler durch Entscheidungen für mehr Lebensqualität auf den Straßen und in den Stadtquartieren.

Busunternehmen Thomas Adami

- Fahrradtransferfahrten
- Firmentransferfahrten
- Ausflugsfahrten
- Mannschaftsfahrten
- Schülerspezialverkehr



Wir bringen Sie zum Fahrradfahren!



ADAMI Reisen – Ihr kompetenter und zuverlässiger Partner für erlebnisreiche Radreisen in und außerhalb von NRW. Unser flexibler Fahrradtransferservice ist ideal für Einzelpersonen, Duos oder Gruppen die entspannt und komfortabel an- und abreisen möchten. Bis zu 14 (E)-Bikes und Pedelecs können problemlos mit unseren modernen Bussen und Fahrradanhängern transportiert werden. Wir freuen uns auf Ihre Anfragen und beraten Sie gerne individuell und unverbindlich!

ADAMI Reisen • Tel.: 0234/85821
info@adami-reisen.de • www.adami-reisen.de



Willkommen in Rees am Rhein

Rees, fahrradfreundliche und älteste Stadt am Unteren Niederrhein, lädt zum „R(h)einen Vergnügen“ ein. Hauptanziehungspunkt für die Besucher ist eine der schönsten Rheinpromenaden Deutschlands. Hier kann man nach einem gemütlichen Spaziergang die vorzügliche Reeser Gastronomie mit herrlichem Blick auf den Rhein genießen. Von der geschichtlichen Bedeutung ist im historischen Stadtkern noch einiges zu erkennen. Das sind das mehrere Jahrhunderte alte, im Skulpturenpark eingebundene Bodendenkmal, unterirdische Festungsanlagen und die über 700 Jahre alte Stadtmauer mit diversen Türmen. Der erste Planetenweg am Niederrhein macht die unvorstellbaren Dimensionen unseres Sonnensystems erfahr- und erwanderbar.

Weitere Infos:

Touristen-Information, Markt 41, 46459 Rees

Tel: 0 28 51/5 15 55, Fax: 0 28 51/5 15 56

e-mail: tourist.information@stadt-rees.de

