

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM Nr. 06 September 2021

Radfahren in Stadtteilen

Weitere Themen:

- Radentscheid
- Verkehrssicherheit
- Wetterau Hoch3
- Kurztrips am Niederrhein





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



rausgepickt:



6
ADFC Forderungen
zur Wahl



22
Schmerzgrenze



30
Mit
Mittelblatt zum
Rausnehmen...



46
Kidical Mass



48
Wilde
Weiten
Wetterau

ADFC INTERN

- 4 Einladung zur Vollversammlung
- 5 Editorial
- 6 Bundestagswahl 2021

INFRASTRUKTUR

- 8 Wenn nicht hier, Wo dann?
- 14 Bochum - Baufortschritt RS1!?
- 18 Auf der Suchen nach dem RS1

VERKEHRSSICHERHEIT

- 20 Fragen an die Polizei
- 22 Wo liegt die Schmerzgrenze?
- 24 3 Fragen an den OB...?!

INITIATIVEN

- 28 RadEntscheid: Neustart
- 30 Unterschriftenliste RadEntscheid

RUND UMS FAHRRAD

- 31 100 Jahre Radfahren in Bochum II.
- 39 Fahrrad-Podcast: Update
- 43 Buchtipp: Copenhagenize
- 46 Kidical Mass Aktion

RAD TOUREN

- 48 WETTERAU HOCH³
- 52 Radtouren am Niederrhein
- 56 Termine

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 58 Rücklicht
- 59 Mitglied werden...

©Titelfoto: Bernhard Raeder:
Horst, Hanne, Achim, Doris - Die vier Radler aus
Wattenscheid auf dem Freitagsmarkt



Einladung an alle Mitglieder ADFC Bochum zur Jahreshauptversammlung 2021

Die Mitgliederversammlung findet statt am:

Donnerstag, dem 28. Oktober 2021 um 19 Uhr

im Umweltzentrum Bochum, Alsenstraße 29, 44789 Bochum

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters
- III.. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2019
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2020 und 2021
 5. Bericht der Kassenprüfer
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Satzungsänderung Vorschlag: § 9 Satzung
 1. Der Vorstand besteht aus zwei gleichberechtigten Vorsitzenden, dem Finanzvorstand und bis zu 5 Beisitzern.
 2. Dem Vorstand obliegen die Führung der laufenden Geschäfte und die Durchführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung. Der Vorstand entscheidet durch Stimmenmehrheit.
 8. Bestellung eines Wahlleiters
 9. Vorstandswahlen: Wahl der zwei Vorsitzenden, des Schatzmeisters und der Beisitzer
 10. Wahl der Kassenprüfer
 11. Anträge...
 12. 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 <https://touren-terminen.adfc.de/radveranstaltung/43704-mitgliederversammlung> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen



Gerlinde Ginzel



Christoph Lotz



Ggf. neuen Termin auf der Homepage beachten!
=>(Corona Krise)

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende

Trotz, oder gerade wegen der verstärkten Nutzung während der Corona-Pandemie war das Thema Fahrrad in den letzten Monaten kontinuierlich in den Medien und dadurch wurde die Diskussion zu diesem und verwandten Themen weiter angeregt. Widersprüchlich bis ärgerlich sind die Anzahl und der Tenor der Leserbriefe, wenn es um das Fahrrad geht. Erschreckend finde ich, dass bei von Autofahrern verursachten Unfällen mit Fahrerflucht keinerlei Reaktion erfolgt. Absurd wird es, wenn das Votum für den Radverkehr als „Lobbyarbeit“ und das „Fahrrad als Luxus“ gesehen wird.

Der Duden definiert Luxus folgendermaßen: „kostspieliger, verschwenderischer, den normalen Rahmen (der Lebenshaltung) übersteigender; nicht notwendiger, nur zum Vergnügen betriebener Aufwand; Pracht, verschwenderische Fülle – Beispiel: ein solches Auto ist reiner Luxus (ist nicht notwendig) oder unter Wortbedeutung: info: „Einen eigenen Wagen halte ich für Luxus.“

Es ist Luxus, den Besitz von zwei und mehr Autos pro Familie heute als Normalität zu betrachten; zudem man davon ausgehen kann, dass ca. 50% aller Fahrten per Pkw kürzer sind als drei Kilometer. Auf kurzen Strecken im Stadtverkehr ein Fahrzeug von über zwei Tonnen zu nutzen und dafür monatlich mehr als 300 € auszugeben (statistische, durchschnittliche Kosten/

Monat/Pkw), das halte ich für Luxus. Auch in Anbetracht der nun offensichtlichen Folgen des Klimawandels, stellt sich mir die Frage, ob wir uns diesen wirklichen Luxus noch erlauben dürfen.

Im Jahr 2013 schlug der italienische Sender RAI das Fahrrad als das „am meisten demokratische Verkehrsmittel der Welt“ für den Friedensnobelpreis vor. Das Rad ist der Mobilitätsgarant in vielen Ländern der Welt. Ebenso zeigen deutsche und internationale Erhebungen, dass 60% aller Menschen am Radfahren interessiert, aber besorgt über die Bedingungen des Radfahrens sind. Die Bedingungen zu verbessern, an diesem Ziel arbeitet auch der ADFC, und die Interessen von mindestens 50% der Bürger sind nicht die von Minderheiten, das muss auch nach der Wahl in der zukünftigen Verkehrspolitik Gewicht haben.

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“ sagte schon Adam Opel. Es geht darum, von der Dystopie der „autogerechten Stadt“ wieder zur menschengerechten Stadt zu kommen, in der alle Verkehrsmittel gleichberechtigt sind und somit auch die Menschen, die gehen, radeln, mit dem ÖPNV oder Auto fahren.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel, Vorsitzende ADFC Bochum

»972 Mitglieder wollen »mehr Platz für's Rad!«

Bundestagswahl 2021 – ADFC fordert Mehr Engagement vom Bund

Der ADFC fordert von der nächsten Bundesregierung eine massive Beschleunigung der Verkehrswende. Dabei ist die Förderung des Radverkehrs und eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20% bis 2025 und 30% bis 2030 eine zentrale Forderung.

Nachdem sich der Bund lange Zeit kaum für den Radverkehr engagiert hat, wurden in den letzten Jahren Fortschritte erzielt. Dazu gehören u. a. die finanzielle Förderung von Radverkehrsprojekten bis 2023 mit 1,45 Milliarden Euro oder die fahradfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Doch die Schritte reichen nicht für eine Klima- und Verkehrswende aus. „Vom Fahrradland Deutschland sind wir, Stand heute, noch Lichtjahre entfernt. Menschen fühlen sich beim Radfahren nicht sicher. Der Ausbau der Radwege und Radschnellwege kommt kaum voran. Und der Radverkehrsanteil ist in zehn Jahren nur minimal gestiegen“, sagt Rebecca Peters, stellvertretende Bundesvorsitzende des ADFC, „die nächste Bundesregierung muss wesentlich mutiger und schneller sein, damit das Fahrradland Deutschland bis 2030 Wirklichkeit wird.“

Deshalb fasst der ADFC seine Forderungen an die nächste Bundesregierung in drei zentralen Punkten zusammen:

Eine verkehrsrechtliche Absicherung des Fahrradverkehrs in allen Rechtsnormen

Das Straßenverkehrsgesetz muss u. a. um die Vision Zero sowie Klima-, Umweltschutz- und Gesundheitsziele ergänzt werden. Gleichzeitig müssen die StVO und die Verwaltungsvorschrift angepasst werden. Tempo 30 muss als Regelgeschwindigkeit eingeführt werden. Der Begründungszwang für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen muss wegfallen. Die Richtlinien und Regelwerke wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) müssen ebenfalls angepasst werden. Ein Vorrang für Radverkehrsanlagen vor Parkstreifen ist ein zentrales Ziel.

Finanzielle Planungssicherheit für Kommunen

Sichere und zusammenhängende Radverkehrsnetze müssen überall geschaffen werden. Die Radinfrastruktur wurde über Jahrzehnte vernachlässigt, durchgän-



gige Radverkehrsnetze sind kaum vorhanden. Um für Planungssicherheit der Kommunen zu sorgen, fordert der ADFC-Aktionsplan eine gesetzliche Regelfinanzierung im Bundeshaushalt. Kommunen brauchen die Finanzierungssicherheit, wie lange sie auf Gelder zurückgreifen können, sonst gehen sie die umfangreichen notwendigen Planungsprozesse kaum an.

Die Infrastruktur ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Die bisherige Förder- und Finanzierungssystematik führt nicht zum Ziel. Der Bund soll deshalb jährlich 850 Millionen Euro bereitstellen. Das entspricht einem Drittel der im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 angestrebten 30 Euro pro Einwohner*in und Jahr.

Das Geld muss zweckgebunden für Radwegenetze, sichere Kreuzungen, Radschnellwege, Fahrradparkhäuser und den Ausbau touristischer Radfernwege eingesetzt werden. Der ADFC schlägt einen Bund-Länder-Vertrag vor, der u. a. lückenlose Radnetze verpflichtend regelt.

Mehr Personal und Wissen

Der Radverkehr braucht auf Bundesebene ähnliche personelle Ressourcen wie andere Verkehrsmittel. Für eine solide Planung ist auch eine solide Datenlage notwendig. Doch Daten für den Radverkehr sind kaum vorhanden. So könnte ein neu zu gründendes Bundesinstitut für Radverkehrsforschung bundesweit Daten erheben, zum Beispiel zum Zustand und Ausbaubedarf der Radwegenetze und zur Verkehrssicherheit.

Die neuen Radverkehrsprofessuren allein können den Bedarf an planerischem Wissen nicht decken. Hier kann ein umfangreiches Fortbildungsprogramm für „Fachplaner*innen Radverkehr“ für Verwaltungen und Planungsbüros Abhilfe schaffen.



Von hier zu uns
in dreißig Sekunden.

**Vorher schnell
applaudieren.
Und zur Garderobe.**

Sie können sich aber auch Zeit lassen und jede unserer 45 Geschäftsstellen überall in Bochum bequem zu Fuß in ein paar Minuten erreichen.

Immer nah, immer für Sie da.



**Sparkasse
Bochum**



Felgenkiller vor dem Edeka Markt

WENN NICHT HIER? WO DANN?

Radfahren im Stadtteil

Text und Bilder: Georg Puhe

FreiRad untersuchte das Mobilitätsverhalten in Stadtteilen. Neben dem Weg zur Arbeit finden die meisten Alltagswege täglich im Stadtteil statt. Zwischen einem und fünf Kilometern werden zurückgelegt. Zum Kindergarten, zur Schule, Brötchen holen, Einkaufen oder Arztbesuche sind die Hauptanlässe sich im Stadtteil zu bewegen.

Wiemelhausen/Kirchviertel

Wohnen und Leben wie in einer Kleinstadt, so kann man griffig das Lebensgefühl im Stadtteil beschreiben. Auf 5,5 Km² leben etwas über 18.000 Menschen mit einer Bevölkerungsdichte von 3.348 Menschen pro Km². Mit dem Kirchviertel hat der Stadtteil ein kompaktes Zentrum, das alle wichtigen Funktionen bietet. Lebensmittelmärkte, Metzgereien, Bäcker, Discounter, Apotheke, Kirchen, Banken, Blumengeschäfte, Textilien, Cafés und Eiscafés, Restaurants, Ärzte, Schulen ... Das Angebot ist vielfältig und spiegelt die Bevölkerungsstruktur. Wohnliche Straßen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sind begehrte Wohnquartiere, die Immobilienpreise dementsprechend höher als im städtischen Durchschnitt und das Angebot äußerst knapp. Die Entfernungen sind kurz ins Zentrum rund um die St. Johannes Kirche. ... Eben wie in einer Kleinstadt.

Es könnte ein Stadtteil zum Wohlfühlen sein, wenn der Verkehr nicht wäre. Auf einer Stadtteilkonferenz 2018 wurde genau das bemängelt: Es gibt in Wiemelhausen praktisch keine Radwege, die Erreichbarkeit des Zentrums Kirchviertel mit dem Fahrrad bleibt ein kleines Abenteuer. Die Brenscheder Straße, eine der Hauptachsen die sich von der Universitätsstraße bis zur

Markstraße durchs Kirchviertel zieht, hat nur zwischen Markstraße und Rösenacker Radwege, die aufgrund ihrer Unzulänglichkeit nicht mehr benutzungspflichtig sind. Vom Rösenacker über den Kreisverkehr bis zur Einmündung Stiepeler Straße gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30. Neu ausgebaut wurde die Stiepeler Straße, zwischen Markstraße und Brenscheder Straße als Tempo 30 Zone. Auch die Wiemelhauser Straße zwischen Friedrich-Harkort-Straße und Bruchstraße wurde neu ausgebaut und erhielt jetzt beidseitig Schutzstreifen.

Im Kirchviertel dominiert das Auto. Parkplätze gibt es, allerdings hart umkämpft. Etwa 120 PKW Stellplätze stehen im öffentlichen Raum zur Verfügung, knapp 50 stehen zusätzlich auf Privatparkplätzen bei den Lebensmittelläden zur Verfügung. Die Parkplätze sind im Kernbereich kostenpflichtig, der Parkplatz an der Stiepeler Straße Ecke Brenscheder Straße ist frei. So verundert es auch nicht, dass eine der geäußerten Wünsche auf der Stadtteilkonferenz die Einrichtung eines Brötchentarifs war, das kostenlose Parken für ein paar Minuten, um eben schnelle Einkäufe zu erledigen. Siebzehn öffentliche Fahrradstellplätze stehen vor der Sparkasse und dem REWE Markt, so genannte „Lollis“, Edeka und REWE bie-

ten zusätzlich je fünf Fahrradständer bei Edeka allerdings als „Felgenkiller“ völlig unzureichend.

Wer einmal in Kleinstädten das Leben in verkehrsberuhigten Zentren genossen hat, weiß, wie die Lebensqualität ohne den hektischen Autoverkehr gewinnt. Auf dem Marktplatz in Xanten, einer Kleinstadt mit 21.000 Einwohnern, herrscht Ruhe, die Autos bleiben außerhalb, es ist Platz für Cafés entstanden, man trifft sich und kommuniziert. Das Kirchviertel hätte mit seiner kompakten Struktur dieses Potential zur Entschleunigung.

Störend wird empfunden, wenn auf den nicht benutzungspflichtigen Radwegen auf der Stiepeler Straße auch noch Autos parken. Diese Radwege werden doch häufig genutzt, viele der von uns befragten Radfahrer fanden diese „anderen“, nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege angenehmer als auf der Straße zu fahren.

Ute M. wohnt in der Heintzmannsheide. Sie nutzt das Kirchviertel regelmäßig zur Nahversorgung, schätzt die gute Ausstattung mit Ärzten, Apotheke und Geschäften. Die knapp zwei Kilometer fährt sie immer mit dem Fahrrad. Für sie ist das Kirchviertel auch ein sozialer Ort zum Wohlfühlen, das Café ist eine Attraktion, sie genießt die Treffen im Stadtteil. Sie fährt über die Markstraße, Brenscheder Straße und nutzt oft den nicht benutzungspflichtigen ehemaligen Radweg. Leider parken hier oft Autos, dann geht's auf der Straße mit der notwendigen Vorsicht weiter. Fast 3.000 Kilometer legt sie im Jahr mit dem Rad zurück. Für's Kirchviertel wünscht sie sich mehr sichere Radwege, sichere Abstellanlagen zum Anschließen des Fahrrades fehlen ihr an einigen Stellen, mit dem Rad fährt man direkt zum Geschäft, parkt nicht unbedingt an den beiden zentralen Abstellanlagen. Schön wären weniger Autos im Kirchviertel. Es fehlt ihr an einem „frühabendlichen Nachtleben“



Ute M. beim Einkauf mit Radl

im Stadtteil, an mehr Treff- und Kontaktmöglichkeiten. In jedem Falle bietet das Fahrrad mehr Möglichkeiten sich zu treffen und zu begegnen.

Weitmar-Mark

Weitmar-Mark ist der südlichste Teil Weimars im Übergang zu Stiepel. Dominiert wird das Viertel durch die Markstraße zwischen Königsallee und Heinrich-König-Straße. Als um die Jahrtausendwende Bochum fahrradfreundlicher werden wollte (1999 erstes Radverkehrskonzept) wurde die Mark- und Heinrich-Königstraße rückgebaut und mit Radfahrstreifen versehen, so dass über die Ost-West-Achse das Geschäftsviertel gut erreichbar ist. Für die schmalere Karl-Friedrich-Straße reichte es nur für einen schmalen Schutzstreifen, auf der Kemnader Straße sieht man Richtung Süden bis zur Krockhausstraße Relikte einer weißen Markierung auf dem Gehweg, im weiteren Verlauf Richtung Stiepel nur einen ehemaligen schmalen rot gepflasterten Weg auf der linken Gehwegseite, der für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben ist. Der Aufbruch, der auf der Markstraße und Heinrich-König-Straße nach den Maßstäben der damaligen Zeit sichtbar ist, hat die Nord-Süd-Achse fast

gar nicht erreicht. Lediglich bei den Abstellanlagen wurde in letzter Zeit investiert. Mehr als 20 „Lollies“ verteilen sich vor Geschäften und Freiflächen.

Katrin Ploschke hat sich vorgenommen, nachhaltiger zu leben. Sie will möglichst oft auf das Auto verzichten und macht im Viertel alles mit dem Rad. Sie verläßt gerade ihre Einkäufe bei DM und ihren kleinen Sohn auf das Lastenfahrrad. Auf ihren Wegen sind es Lücken im Radwegenetz und oft genug schlechte Beläge, die sie bemängelt. Besonders stört sie, dass manche Verbindungswege nicht freigeschnitten werden, so dass der Sohn mit seinen nackten Beinen auf dem Rücksitz den Brenneseln nicht ausweichen kann.

Unbekümmerter geht die Pensionärin Sabine B. mit den Gegebenheiten für den Radverkehr um. Sie ist eigentlich täglich in Wiemelhausen, Weitmar und Stiepel unterwegs. Sie fährt seit 20 Jahren ausgiebig Rad, früher mit ihrem verstorbenen Mann, heute allein oder ihrem Sohn, mit dem sie Touren zur Nordbahntrasse, Baldeney-

see oder Harkortsee unternimmt. Seit 10 Jahren mit dem E-Bike, „sonst würde ich die 60 Kilometer nicht mehr schaffen“. Sie sieht keinen Anlass, groß zu beklagen, sie komme überall hin, Angst beim Radfahren habe sie keine. Mit Bezug auf Leserbriefe in der WAZ gibt sie mir zu verstehen, dass sie manche Forderungen der Radszene für überzogen hält, „die denken immer nur an sich, es gibt ja auch noch Fußgänger“.

Eine ganz andere Sicht auf die Zustände hat Werner G., dessen langjährige Erfahrungen als Alltagsradler und ehemaliger Aktiver im ADFC eine große Enttäuschung über die seiner Auffassung nach völlig unzureichenden Fortschritte zur Förderung eines sicheren Radverkehrs in Bochum hervorbrachte. Zu lange fehlte in der Verwaltung ausreichend Personal und Sachverstand für Radverkehrsförderung, jahrzehntelang habe es kein wirkliches Mandat zur Herstellung einer in sich konsistenten Radinfrastruktur gegeben. Sein Wunsch: Senkt alle Bordsteinschwellen, „damit ich

Manchmal gehört die Straße mir... Wenn sich Autofahrer gelassen zeigen!



LollyPops: Besser Abstellen am REWE Markt

mich nicht auf die Fresse lege. Mehr brauche ich nicht!“ In dem Punkt ähnelt er Sabine B, die auch überall ihre Wege findet. Als ich ihm von ihr erzähle, meint er, „die braucht keinen Tiefbauer, die findet auch so ihre Wege“.

Frauke Ahlers wohnt seit einem Jahr wieder in Bochum, im Bereich der Krockhausstraße, und benutzt für die Nahmobilität das Rad. Auf dem Weg nach Hause kommt es ihr entgegen, dass sie auf dem Bürgersteig fahren darf. Auch sie erlebt, wie kaputt manche Straßen sind. „Die Karl-Friedrich-Straße kann man doch nicht fahren!“ Für die Wege ins Ehrenfeld, wo sie früher gewohnt hatte, sucht sie Schleichwege zur Springorumtrasse. Die Königsallee fährt sie dann allerdings nicht hinunter in die Stadt. Als ich ihr erzählte, die Stadt betrachte die im Seitenbereich auswärtsführende Spur zwischen Schauspielhaus und Famstraße auch für die Gegenrichtung für den Radverkehr geeignet, schaut sie mich entgeistert an. Sie lächelt unsicher, als ob ich sie hochnehmen wollte.

Was zeigen die wenigen Gespräche? Die Angesprochenen fahren Rad trotz aller Widrigkeiten, die unterschiedlich wahrgenommen werden. Gemeinsam beklagen sie das Zuparken von Radfahrstreifen. Einen Mann, den ich vor DM ansprach, fragte ich, ob seine Frau auch im Viertel Rad führe. Das sei ihr zu gefährlich, sagte er mir. Der durchtrainierte Alltagsradler mit sportlichem E-Bike, der nach eigenen An-

gaben mit allem klar kommt, wenn er pro Jahr seine 10.000km fährt, hatte hierzu einen konkreten Vorschlag. Wollte man mehr Radfahrer auf die Straße bringen, solle man alle Radverkehrsanlagen rot ausgestalten, damit sich auch unsichere oder ältere Menschen besser orientieren könnten. Das würde wahrscheinlich auch dem Sohn von Katrin Ploschke helfen, wenn er mit zehn Jahren nicht mehr auf Gehwegen fahren darf. Seine Mutter tut heute schon alles, um ihn frühzeitig heranzuführen. Genau für diese Generation planen und bauen wir heute, damit sie wirklich eine Wahl haben, auf welche Art und Weise sie mobil sein wollen.

Die Radverkehrsanteile in den beiden beobachteten Stadtteilen dürften dem städtischen Durchschnitt entsprechend bei etwa 7 % - 10 % liegen. Da ist deutlich Luft nach oben. Gerade die hier zurückgelegten Kurzstrecken eignen sich hervorragend für die Nutzung des Fahrrades. Dazu müsste aber die angebotene Infrastruktur einladender für den Radverkehr gestaltet werden. Dass es geht, kann man in vielen Kleinstädten erleben.

Katrin Ploschke mit Kind



WENN NICHT HIER WO DANN?

Mit dem Rad ins

Text und Bild: Georg Puhe
Interview von Gerlinde Ginzel
und Georg Puhe



Das Bermuda3Eck ist das wohl bekannteste Kneipenviertel in der Region. Etwa vier Millionen Besucher kommen pro Jahr, 60 Kneipen bieten etwa 7.000 Sitzplätze für Besucher. Das Dreieck liegt eingerahmt zwischen Südring, Viktoriastraße und Bahngleisen. Dementsprechend ist es für den Radverkehr sehr schlecht erreichbar, der Südring hat bisher keine Radverkehrsanlagen und die der Viktoriastraße sind völlig unzureichend. Dafür gibt es ein großes Parkhaus mit 543 Parkplätzen am Konrad-Adenauer-Platz. Kerkwege und Kreuzstraße, die das Bermuda3Eck queren, bieten einige Längsparkplätze. Mit Fahrradabstellanlagen sieht es dagegen äußerst bescheiden aus: Vor dem Parkhaus gibt es 10 Fahrradboxen „Dein Radschloß“, vorwiegend belegt. Für die Boxen entfielen die Fahrradabstellbügel, die hier vorher standen, nur noch acht der sogenannten Lollies stehen neben den Boxen. In der Kreuzstraße und im Kerkwege gibt es nochmal etwa 8 Lollies. Die Kortumstraße ist Fußgängerzone. Das Bermuda3Eck lädt Radfahrer kaum zum Besuch ein.



Bochumer Gastronom Christian Bickelbacher kann auch »Fahrrad«

Christian Bickelbacher, Vorstandsmitglied der ISG Bermuda3Eck e. V. (Immobilien- und Standortgemeinschaft) sprach mit FreiRad über die Erreichbarkeit der Kneipenmeile. Er selbst ist begeisterter Fahrradfahrer, der jährlich ca. 5.000 Kilometer mit dem Rad fährt und seinen

Arbeitsweg und seinen Arbeitsweg über die Königsallee in die City täglich radelnd zurücklegt. Aus eigener Erfahrung kennt er die Schwierigkeiten, den Standort zu erreichen: „Ab Wasserstraße fahre ich auf der Königsallee, mittig auf der rechten Spur, das würde ich meinen Kindern nicht zumuten.“ Für die Firma hat er 11 E-Bikes geleast, die von den Mitarbeitern genutzt werden. „Für die Fahrten zum Arbeitsplatz fällt der Nutzungsgrad doch noch recht gering aus“, stellt Christian Bickelbacher fest, „mit dem Rad ins Bermuda3Eck zu fahren ist wegen der

fahrradunfreundlichen Infrastruktur sehr unsexy.“ Vielleicht liegt es am Mangel sicherer und einfach erreichbarer Abstellplätze, vielleicht liegt es auch an der schlechten Erreichbarkeit des Quartiers für den Fahrradverkehr. „Ich fände es gut, wenn das Bermuda3Eck an den zukünftigen RS1 angeschlossen und ins Knotenpunktnetz aufgenommen würde“, sagt Bickelbacher. Aber da bleibt noch das Problem mit dem Abstellen. Im Gespräch entstand dann die Idee, im Parkhaus 8 am Konrad-Adenauer-

Platz gesicherte und bewachte Fahrradabstellplätze einzurichten, ein Gedanke, den er sehr schnell aufnehmen und mit dem Parkhausbetreiber diskutieren wolle. Diese müssten, wie die Motorradplätze, bewacht und kostenpflichtig sein. Auch am Parkplatz hinter dem Bratwursthäuschen ließen sich zusätzliche Fahrradabstellplätze einrichten. Um viel stärker auch Touristen ins Bermuda3Eck zu locken, müsste die Fahrradinfrastruktur deutlich ausgebaut werden. „Ich würde die Stadt grüner machen, Radspuren auf der Viktoriastraße

anlegen, mehr Grün anbieten,“ sinniert Christian Bickelbacher über die Zukunft des Dreiecks. „Im Bereich Kerkwege und Kreuzstraße schlägt die ISG einen Shared Space vor, abends ohne PKW.“ In der Vision Bermuda3Eck 2030, wie sie bei der Stadt vorgestellt wurde und seitens der Stadt eine Zusammenarbeit bestätigt wurde, sind bereits viele Vorschläge enthalten: Ein städtebaulicher Entwurf zeigt einen Rahmenplan zur Neugestaltung der Viktoriastraße mit wichtigen Elementen wie Verkehrsberuhigung, Platz zum Flanieren und Ankommen, Schaffung eines Erlebnisraums, die Überwindung der Zäsur Kerkweg, Kreuzstraße

aber auch Viktoriastraße, Schaffung neuer Wegebreiten insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer und weitere Außenbestuhlung in den so entstehenden neuen Räumen.

Für die notwendige Verkehrswende böte das Bermuda3Eck erhebliches Potential. Der Freitagsmarkt am Springerplatz macht es vor. Ein inzwischen auch schon wieder zu geringes Angebot an Fahrradabstellplätzen lockt jede Menge Fahrradfahrer freitagsnachmittags auf den Platz.



In den Seitenstraßen des Bermuda-Dreieck ist noch etwas Platz



Buntes Gedrängel herrscht zum Freitagsmarkt am Springerplatz



Bochum und der Bau des RS1: Eine (un-)endliche Geschichte

Bestandsaufnahme August 2021:
Text Ralf Böhm, Georg Puhe,
Fotos Ralf Böhm,
Abb. Stadt Bochum

Von Gelsenkirchen kommend, endet der RS1 vor der Brücke Parkstraße an der Bochumer Stadtgrenze...

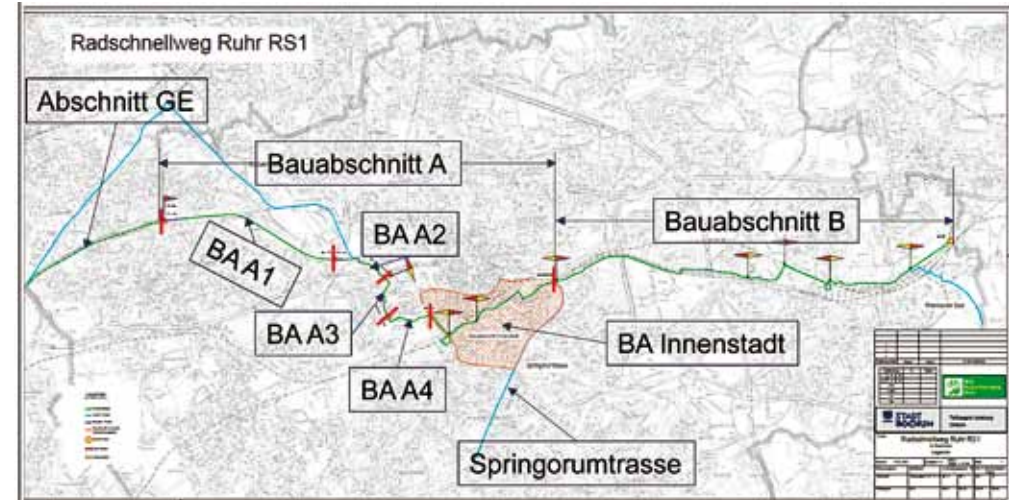
Der Radschnellweg Ruhr, RS1, wird geplant und -stückchenweise- in den Ruhrgebietsstädten gebaut. Im Juni wurden 2,9 Kilometer in Gelsenkirchen fertiggestellt, Dortmund hat einen ersten Abschnitt im Kreuzviertel in Arbeit und erste Abschnitte als Fahrradstraße gebaut. Die Idee des RS1 wurde beim RVR 2010 entwickelt, 2014 wurde die Machbarkeitsstudie für den etwa 100 Kilometer langen Schnellweg vom Rhein in Duisburg bis Hamm für's Fahrrad vorgestellt.

Etwa 17 Kilometer werden über das Bochumer Stadtgebiet verlaufen, aktuell werden einige Streckenabschnitte geplant bzw. gebaut. Etwa 600 Meter zwischen Westpark und Bessemer Straße im sogenannten Grünen Rahmen sind im Bau, die Ausbauplanung in Günnigfeld läuft, hier kann 2022 gebaut werden und an der Führung durch die Innenstadt wird weiterhin geplant, noch wurde trotz Vorankündigungen keine Trasse der Öffentlichkeit vorgestellt.

Vorwort der »Machbarkeitsstudie RS1« von 2014
„Längere Distanzen können direkter, bequemer und schneller zurückgelegt und so neue Zielgruppen für den Radverkehr gewonnen werden. Mit dem Radschnellweg Ruhr wird eine Infrastruktur geschaffen, die der ruhrgebietstypischen

Siedlungsstruktur und den neuen Mobilitätstrends Rechnung trägt. Staus können reduziert, der Öffentliche Personennahverkehr entlastet und – nicht zu vergessen – die Gesundheit kann gefördert werden.“

Die kurzen Teilstücke werden keinen Menschen auf das „Alltagsrad/Alltagspedelec“ bringen, um z.B. von Essen oder auch Gelsenkirchen 6-12 Kilometer zu radeln und den Pkw zuhause stehen zu lassen. Es kostet schon so genügend Überwindung, Wir haben uns ja fast alle daran gewöhnt, Alltagsstrecken mit dem eigenen Auto zu fahren, egal ob sie drei Kilometer lang sind oder zwölf. Da muss es umsteigewilligen Menschen einfach, bequem und sicher gemacht werden, damit sie ihre Alltagsverkehre mit Rad zurücklegen.



RS1 – Routenführung von Stadtgrenze Gelsenkirchen bis Dostmund, Abschnitt A und B

Wie läuft die Umsetzung in Bochum?

Am Dienstag, 3.8.2021 führten Vertreter des ADFC Bochum auf Einladung der Stadt Bochum ein Informationsgespräch mit der verantwortlichen Teamleiterin „RS1“, Frau Katja Hüskes. Es wurden die Bauabschnitte A (Günnigfeld bis Innenstadt) und B (Bochumer Osten bis zur Stadtgrenze BO/DO) besprochen und der weitere geplante Fertigstellungsablauf skizziert und diskutiert.

Brücke Parkstraße:

Die 2,9 Kilometer lange fertiggestellte RS1 Strecke in Gelsenkirchen endet vor der Brücke Parkstraße an der Stadtgrenze zu Bochum. Diese, wie auch die sogenannte „Asthmabrücke“ in Höhe Sommerdellenstraße werden wahrscheinlich im ersten Quartal 2022 abgerissen. Über die Parkstraße wird eine neue Brücke nach „RS1-Standard“ mit einer Spannweite von ca. 20 Metern und einer Breite von mindestens 7,50 Meter errichtet. Im Zuge dieser Baumaßnahme werden auch Fahrbahn, Gehwege und Kanal unterhalb der Brücke erneuert. Nach Abbruch der „Asthmabrücke“ wird vor Beginn der RS1-Strecke ein provisorischer

Weg an der Stelle der Brücke angelegt, damit die Ortsteile Südfeldmark und Günnigfeld weiterhin verbunden.

Nach Abstimmung der Entwurfsplanung mit dem Fördermittelgeber Land NRW und einem vorgeschalteten „Sicherheitsaudit“ geht es an die Ausführungsplanung mit anschließenden Ausschreibungen für den Bau der Strecke in Günnigfeld. Auch ist noch zu klären, wer federführend für den Bau sein wird, bisher hat die Stadt nur die Planungshoheit vertraglich von Straßen NRW für die freie Strecke in Günnigfeld übernommen. Es besteht die Hoffnung, dass Ende 2022 mit den eigentlichen Bautätigkeiten begonnen werden kann – „besser spät als nie“.



Einige wesentliche Entscheidungen sind aber jetzt schon im Zusammenhang mit diesem Bauabschnitt getroffen worden: Die Kreuzung mit der Blücherstr. (Abb. S.15) wird zu einem „ampelgeregelten Knotenpunkt“ ausgebaut, wobei dem Radverkehr nach Möglichkeit ein Vorrang vor dem kreuzenden Kfz-Verkehr ampeltechnisch eingeräumt werden wird!

Es werden höchstwahrscheinlich insgesamt drei Verbindungen zur bestehenden Erzbahntrasse geplant und realisiert:

2. Da das Brückenbauwerk A40 mit einer Spannweite von mindestens 175 Metern und einer Breite von mindestens 7,50 Meter sowohl die Darpestraße als auch die A 40 überbrücken soll und nach Meinung der Stadt Bochum noch einige Zeit „auf sich warten lässt“, wird es ab der Darpestraße zwei Umfahrungen der BAB geben: Zum einen über die Darpestraße zur schon bestehenden Auffahrtsrampe zur Erzbahntrasse. Zum anderen über den breiten Weg abgehend



Die Querung des Kabeisemannweges könnte sowohl für Fußgänger und Radler in dem Zusammenhang bevorrechtigt gestaltet werden.



„Links“ (Dornengebüsch) stößt die aufgelassene Bahnstrecke auf den Kabeisemannsweg, „rechts“ ist die Erzbahntrasse zu sehen.

1 In Höhe des „Kruppwaldes“ Richtung Kabeisemannsweg, wie im Plan dargestellt.



von der Darpestraße zur Wattenscheider Straße Höhe A40, dann Richtung BO-Zentrum, um dann wieder in Richtung

Am Maarbach auf die geplante RSI Strecke zu münden. Die Stadt Bochum hält einen Zeithorizont von mindestens 5-7 Jahren für den Neubau der A 40 Brücke für realistisch.

3. In dem Bereich den Brücken der Erzbahntrasse Porschestraße und folgende soll die dritte und letzte Anbindung an die Erzbahn geschaffen werden. Hier ist ein deutlicher Höhenunterschied zu überwinden. Gerade hier im Bereich rund um den Maarbach muss für die endgültige Linieneinstellung des RSI noch immer einiges geklärt werden: Reaktivierung des dortigen Tunnelbauwerkes, Grundstücksfragen, Erwerb von Flächen. Südlich der Weidestraße durch den Grünzug mündet der RSI auf die Gahlensche Straße; hier endet der Bauabschnitt A2 und A3 beginnt als sog. Ortsdurchfahrt: Hier ist Bochum allein zuständig – was die Sache aber auch nicht

einfacher macht: Grundstücksfragen, Teilflächenkäufe mit dem Eigentümer Thyssen-Krupp sind zu klären, Stichwort: Schmalere Zick-Zack-Kurs vor dem Tunnel Alleestraße. Die zweite Tunnelröhre unter der Alleestraße soll wieder befahrbar gemacht werden. Hier wird man wahrscheinlich zunächst mit einem Provisorium mit der bestehenden Tunnelröhre leben müssen, bis die zweite wieder „reaktiviert“ wird

Nach dem Tunnel mündet der RSI in die Stahlhauser Straße. Diese und die Windhausstraße werden zu Beginn des 1. Quartals 2022 zu Fahrradstraßen nach RSI-Standard umgebaut und -markiert. Am Torhaus 7 geht es dann von der Windhausstraße in den „Grünen Rahmen“, welcher als erster Bauabschnitt des RSI auf einer Länge von ca. 600 Metern Ende 2021/Anfang 2022 fertiggestellt sein wird.

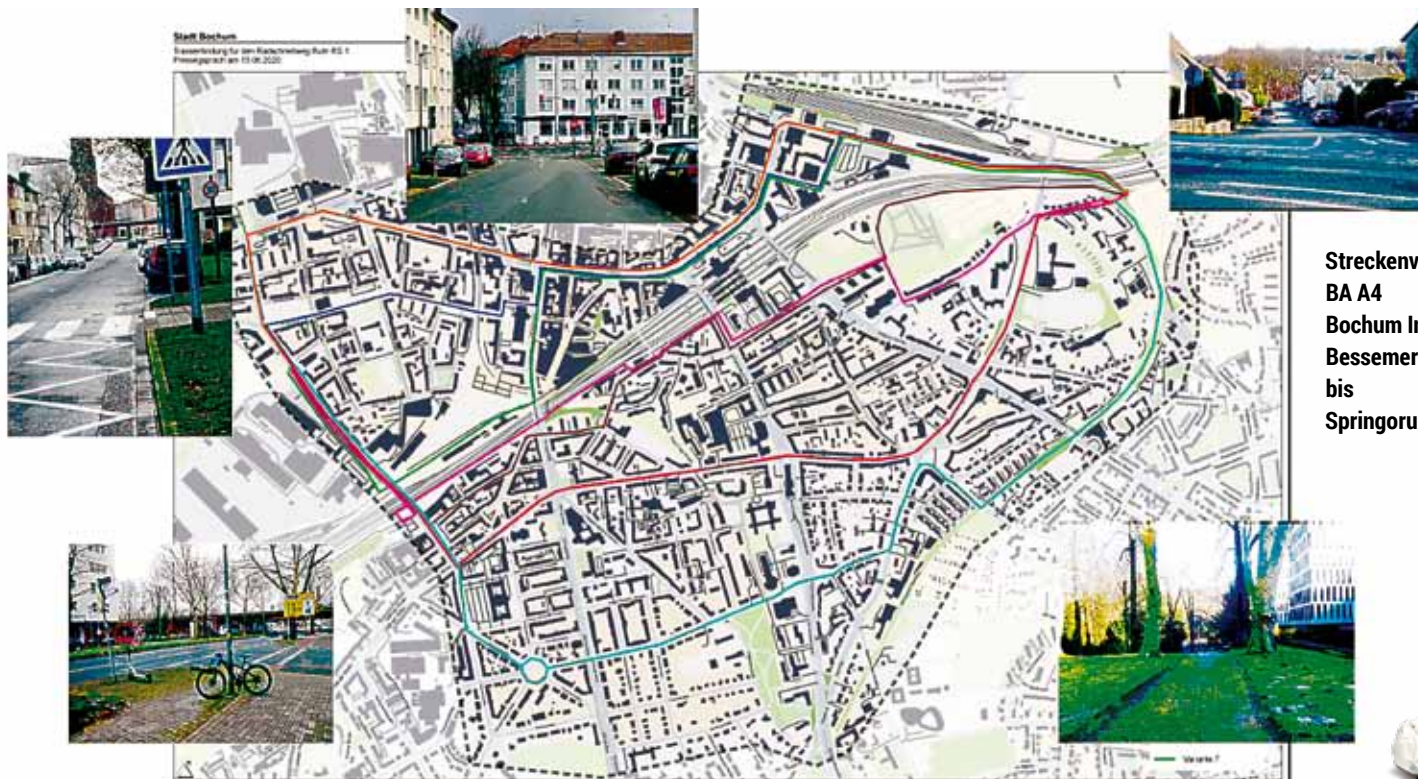


Torhaus 7 auf dem Neubauweg zur Bessemer Straße

Und nun die spannende Frage: Wie geht es ab der Bessemer Straße weiter, wie geht es durch Bochums Innenstadt?

Im zweiten Halbjahr diesen Jahres, so die Stadt Bochum, werden zwei bis drei Vorrangrouten auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Bedingt durch die vielen Vorschläge aus der Bevölkerung und auch der beteiligten Verbände im Juni/ Juli 2020 sowie auch coronabedingt konnte der engagierte Zeitplan des beauftragten Ingenieurbüros (bernard-

Gruppe) leider nicht eingehalten werden. Jetzt und auch nach Bekanntgabe hängt die letzte Entscheidung von weiteren Gesprächen mit u.a. der DB ab, welchem der drei Vorschläge letztendlich der Vorrang gegeben wird. Städtebauliche Fragen und die Lösung von Führungen in Knotenpunkten sind zu klären. (siehe=> Abb. nächste Seite)



**Streckenvarianten
BA A4
Bochum Innenstadt:
Bessemer Straße
bis
Springorum Trasse**

Und der Bochumer Osten?

Hier wird momentan noch auf den Streckenverlauf aus der Machbarkeitsstudie aus 2014 hingewiesen. Erst, wenn die Innenstadtroute fest steht und die Planung für diese begonnen hat, wird mit der Überplanung für die Route im Bauabschnitt B (bis zur Stadtgrenze DO) begonnen.

Auch der Übergabepunkt des Rad-schnellweges an der Stadtgrenze ist zwischen den Städten Dortmund und Bochum noch nicht besprochen und somit auch noch nicht festgelegt worden.

Allerdings wird in Vorgesprächen mit der DB sondiert, wie es mit Flächen und dem Tunnel am nördlichen Ende der Springorumtrasse weiter gehen kann, und ob diese für eine mögliche Ver- bzw. Anbindung der Springorumtrasse und des RS1 zur Verfügung gestellt werden.

Bei all diesen zu einem Teil sehr vagen Planungen stellt sich uns die Frage: Wann sind die etwa 17 Kilometer RS1 in Bochum in Gänze fertig?

Die Stadt Bochum wollte keine Antwort darauf geben; wir befürchten: Auch 2030 wird noch geplant und gebaut!?



Raphael Dittert am Ende der Ausbaustrecke im Westen Gelsenkirchens

Auf der



Suche nach dem RS1...



Mittwoch, 7.7.2021: Zusammen mit einem ADFC-Vertreter fuhren Martina Foltys-Banning (verkehrspolitische Sprecherin, Ratsmitglied), Raphael Dittert (Vorsitzender des Ausschusses Mobilität und Infrastruktur, Ratsmitglied) und Fabian Krömbling (Bezirksvertreter), von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, KREISVERBAND BOCHUM & WATTENSCHIED die fast fertige RS1 Trasse in GE und die geplante Streckenführung in BO von der Stadtgrenze bis zur Bessemer Str.



„Reger Gedankenaustausch auf der „Asthma-Brücke“ in Günnigfeld

Fotos: Privat/ADFC-BO

Fragen an die Polizei

Das Gespräch führten
Jens Matheuszik und Georg Puhe

Polizei Bochum: Prävention und Repression zur Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrenden

Verkehrsdirektion
Polizeipräsidium Bochum
v. l.: Frank Nows, Tobias Krampen
und Werner Koltermann



Seit etwa einem Jahr ist Frank Nows neuer Leiter der Direktion Verkehr im Polizeipräsidium Bochum und damit zuständig für die Städte Bochum, Herne und Witten. Gemeinsam mit seinem Stellvertreter, Werner Koltermann, führte FreiRad ein Gespräch über die Vision Zero und den starken Anstieg der Unfallzahlen im Radverkehr.

Frank Nows weiß wovon er spricht. Er hat mehrere Fahrräder, u. a. ein Pedelec und fährt mehrere Tausend Kilometer im Jahr mit dem Rad, manchmal auch aus Herbede zur Arbeit ins Polizeipräsidium. Dabei nutzt er lieber die ruhigeren Wege, abseits der Hauptstraßen. Das Fahren an großen Verkehrsachsen gefällt ihm nicht so gut. In unserem Gespräch berichtete er von der Radverkehrsinfrastruktur, die er in Urlauben erfahren hat, u. a. in Bozen, mit eindeutig markierten Radwegen, die

von allen Verkehrsteilnehmern akzeptiert sind oder auch von holländischen Städten, wie z. B. Groningen. Hier sind Radfahrende gut geführt und haben eigenständigen Raum zur Verfügung. „In Bochum ist es manchmal etwas schwierig und unkomfortabel“, berichtet er aus eigener Erfahrung. Ein weiteres Problem sieht er in der zunehmend heterogenen Verkehrsstruktur. Sehr unterschiedliche Menschen mit unterschiedlichsten Zugängen bewegen sich im Verkehr, neben dem herkömmlichen Fahrrad zunehmend auch Pedelecs, Rennräder, Kinder auf Fahrrädern und neuerdings auch E-Scooter und versicherungspflichtige E-Räder, die 40 km/h fahren dürfen. Oft sind individuelle Fahrfehler Ursache für Alleinunfälle. Mangelnde Aufmerksamkeit und das fehlende Antizipieren von Verkehrssituationen führen häufig zu Unfällen. Die Mischung aus Radverkehr und motorisiertem Verkehr erfordert höchste Aufmerksamkeit aller

Beteiligten. Sogenannte Alleinunfälle wie z.B. Stürze auf Straßenbahnschienen gehören leider zu den typischen Radunfällen.

Im März wurde der Verkehrsunfallbericht 2020 vorgestellt. NRW weit hat Bochum immer noch die wenigsten Verletzten pro 100.000 Einwohner. Die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrenden hingegen steigen rapide. „Das ist immer ein Stachel im Fleisch, wenn die Unfallzahlen steigen“, sagt Frank Nows. „Unser strategischer Schwerpunkt ist es, die Unfallzahlen im Radverkehr zu minimieren.“ Der Bereich Verkehrsunfallprävention ist inzwischen mit zwei E-Bikes und einem Lastenrad ausgerüstet. „Wir suchen den Dialog mit den Radfahrern auf Augenhöhe, z. B. bei Aktionen unter anderem auch auf der Springorumtrasse. Gute Gespräche mit Fahrradfahrern bringen oft Einsicht in Fehlverhalten“, sagt Werner Koltermann. Aber Verstöße auf dem Rad werden auch gehandelt. „Zu unserer neuen Strategie gehört sowohl Prävention, das Gespräch, Aufklärung und Ermahnung als auch die Repression, massive Fehlverhalten zu sanktionieren.“ Häufige Fehlverhalten und

damit potentielle Unfallursachen sind die falsche Nutzung von Radwegen, Fahren auf der falschen Seite, Fahren auf Gehwegen und zu hohe Geschwindigkeiten auf gemeinsamen Geh- und Radwegtrassen.

Werner Koltermann weist auf ein weiteres wichtiges Element der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei hin: „Wir analysieren das Unfallgeschehen und machen uns ein detailliertes Bild der Unfallursachen.“ „Uns ist klar, hätte der Radfahrer ein besseres Angebot, gäbe es weniger Verstöße und Unfälle“, sagt Frank Nows. Infrastruktur, die nicht nur aus Farbe besteht, kann beispielsweise „Dooring“-Unfälle effektiv verhindern. Mit der Stadt zusammen erarbeitet die Polizei u. a. in der Unfallkommission Verbesserungen und Entschärfungen von unfallträchtigen Situationen. „Die Verkehrsraumgestaltung ist ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrssicherheit, ein attraktiver Verkehrsraum trägt auch zur Senkung der Unfallzahlen bei.“ Der vorhandene Verkehrsraum erfordert von allen Beteiligten Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme, es geht nur „gemeinsam mit Rücksicht“.

Anzeige

BALANCE

Fahrradladen
Balance

Mo - Mi 10 - 19
Do - Fr 10 - 20
Sa 10 - 18

Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum
balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck



ADFC-Aktive montieren ein Ghostbike am Gefahrenpunkt in Gerthe zum Gedenken

Wo liegt die Schmerzgrenze?

Text Bernhard Raeder, Fotos ADFC Bochum

Die Zahl der in Bochum verunglückten Radfahrenden nimmt von Jahr zu Jahr zu!

Das Radfahren ist in Bochum in den letzten Jahren deutlich gefährlicher geworden. Die jährliche Unfallbilanz der Polizei Bochum spricht hier eine deutliche Sprache. Verunglückten 2019 in Bochum noch 243 Rad- und Pedelec-fahrende, so waren es 2020 bereits 313. Insgesamt verdoppelte sich diese Verunglücktenzahl in den letzten 5 Jahren.

Diese Entwicklung ist auch deshalb bemerkenswert, weil der erste Eindruck, den die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2020 vermittelt, ein anderer ist: „Die Unfallzahlen sind 2020 um etwa 11 Prozent gesunken. Das Risiko, im Straßenverkehr in NRW zu verunglücken, ist auf unseren Straßen in Bochum, Herne und Witten im Landesvergleich am geringsten - bezogen auf die Einwohnerzahl.“ Leiter der Direktion Verkehr Frank Nows, sprach von einer ermutigenden Entwicklung, dennoch sei „jeder Unfall einer zu viel“. Und Polizeipräsident Jörg Lukat ergänzte: „Deswegen werden die Kolleginnen und Kollegen auch weiterhin konsequent einschreiten, wenn sie Verkehrsverstöße fest-

stellen und auch die präventiven Aktionen weiter ausbauen - besonders im Bereich der Fahrrad- und Pedelec-fahrenden“. (Pessemitteilung Polizei Bo 21.03.21)

Das hohe Maß an Verkehrssicherheit, das insgesamt seit

Jahren für Bochum konstatiert wird, führt die Polizei auf verschiedene Maßnahmen zurück, unter anderem auf „zielgruppenspezifische Präventionsarbeit“. Es ist zu fragen, wie erfolgreich diese in Bezug auf Rad- und Pedelec-fahrende angesichts der Unfallentwicklung ist. Auch wenn die pandemiebedingte Zunahme des Radverkehrs zu eine Zunahme von Radunfällen geführt haben mag, so konstatiert auch die Polizei einen negativen Trend seit 2017.

Wie reagiert man in Bochum nun auf diesen der allgemeinen Unfallentwicklung seit Jahren gegenläufigen Trend? Mit welcher Strategie geht die Polizei gegen diesen „Stachel im Fleisch“ (Frank Nows) vor? „Zu unserer neuen Strategie gehört sowohl Prävention, das Gespräch, Aufklärung und Ermahnung als auch die Repression, massive Fehlverhalten zu sanktionieren“, so Frank Nows im Gespräch mit dem ADFC. Massives Fehlverhalten wie falsche Nutzung von Radwegen, Fahren auf der falschen Seite, Fahren auf Gehwegen und zu hohe Geschwindigkeiten auf gemeinsamen Geh- und Radwegtrassen werde eben auch sanktioniert.

Zielgruppenspezifische Prävention setzt detaillierte Kenntnisse des spezifischen Unfallgeschehens voraus. Nach Werner Koltermann, Stv. Leiter der Direktion Verkehr im Polizeipräsidium Bochum, mache man sich ein detailliertes Bild der Unfallursachen.

Eine genaue Analyse der Personenschadensunfälle in der Beteiligungsgruppe Rad müsste nach Meinung des ADFC folgende Sachverhalte umfassen:

Zunächst wäre zu unterscheiden zwischen Radfahrem und Pedelec-fahrem. Die Verunglücktenzahlen unterscheiden sich hier gravierend. In NRW ist beispielsweise von 2018 zu 2019 die Zahl der verunglückten Radfahrer zurückgegangen, die der verunglückten Pedelec-fahrerinnen aber um 28% gestiegen. Laut Destatis hat sich dieser Trend im Folgejahr weiter verschärft: die Zahl der Unfälle mit Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung ist im ersten Halbjahr 2020 geringfügig von 34.858 auf 33.343 gesunken, die Zahl der Pedelec-Unfälle aber hat sich drastisch erhöht: von 4.252 im ersten Halbjahr 2019 auf 6.227 in 2020, das macht eine Zunahme von 48 Prozent. Während bei allen anderen Verkehrsarten die Anzahl

der Getöteten sank, kamen 2020 fast sieben Prozent mehr Pedelec-fahrerinnen und -fahrer ums Leben als zuvor. Bei den Schwerverletzten nahm die Zahl sogar um 50 Prozent zu. Wie sehen die Zahlen für Bochum aus? Welche Unfallursachen dominieren hier?



Weiter wäre nach den Unfallbeteiligten zu unterscheiden: a) den sog. „Alleinunfällen“, b) Unfällen zwischen Fußgängern/-Innen und Radelnden und c) Unfällen zwischen Kfz-Führern/-Innen und Radelnden.

Zu a) Bei knapp 20 Prozent der polizeilich erfassten Unfälle ist kein Unfallgegner im Spiel (Destatis). Bei diesen sogenannten Alleinunfällen gibt es natürlich individuelle Fahrfehler, es kommen aber auch Radfahrende beispielsweise durch mangelhafte Infrastruktur zu Fall – also durch Schlaglöcher, Baumwurzelaufrüchte, Abbruchkanten oder Hindernisse auf dem Radweg. Es wäre wichtig zu wissen, ob solche oder andere relevante „begleitende Ursachen“ bei der Angabe der Unfallursache

Wiederkehrendes Ärgernis auf der Unistraße



chen in den Unfalltexten auftauchen. Die Rubrik für zwei Angaben hierzu existiert.

Zu b) wie häufig kommt es zu Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrerinnen oder Radfahrern? Man hat den Eindruck, dass dieses Segment die Unfallprävention der Bochumer Polizei stark beschäftigt. WAZ 21.4.21: „Radstaffel der Polizei Bochum kämpft gegen Raser auf Trassen“. In einer älteren Untersuchung für Berlin lag der Anteil bei 6%. Wie hoch ist der Anteil in Bochum?



Was bewirken aufklärende, verbindliche Worte?

Zu c) An rund 65.200 Fahrradunfällen mit Personenschaden bundesweit war eine zweite Verkehrsteilnehmerin oder ein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt, in 73,9 Prozent der Fälle war dies eine Autofahrerin oder ein Autofahrer. In diesen Fällen trugen sie zu mehr als 75% die Schuld an dem Unfall. Autofahrerinnen und Autofahrer für die Gefährdung von Radfahrerinnen und Radfahrer zu sensibilisieren wäre daher ein sinnvoller Ansatz einer Unfallprävention. Analog zu Kampagnen

von Polizeibehörden in verschiedenen Städten NRW im letzten und vorletzten Jahr wurde von uns angeregt, den Seitensicherheitsabstand zu Radelnden und „überholenden Kfz“ in einer gemeinsamen Aktion mit dem ADFC Bochum öffentlichkeitswirksam zu thematisieren. Geeignete Stellen gäbe es in Bochum genug. Autofahrer in die Unfallprävention von Radfahrern einzubeziehen wäre auch in Bochum angeraten.

Die der Öffentlichkeit zugängliche Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Bochum weist solche Informationen nicht aus. Schaut man in die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes werden zu vielen dieser Punkte detaillierte Angaben ausgewiesen. Sie beruhen alle auf den Unfallberichten, die sie von den Polizeibehörden der Länder bekommen. Die Daten liegen also weitgehend vor, sie sollten für Bochum ausgewiesen werden, um allen Beteiligten verlässliche Ansatzpunkte der Prävention zu liefern.

Die oben gestellte Frage, wie Bochum auf den negativen Trend der unfälle mit Radfahrerbeteiligung reagiert, richtet sich auch an die Stadt Bochum. In welche Richtung hier zu denken ist, macht eine Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft für Berlin aus dem Jahr 2013 deutlich:

„Wie die Auswertung der Unfalldiagramme und der Abgleich mit den örtlichen Situationen zeigte, entsprach die Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur an den 20 Unfallhäufungsstellen oftmals nicht den Empfehlungen des aktuellen Regelwerks. Es handelt sich dabei meist um typische Probleme auf die bereits in den entsprechenden straßenplanerischen Regelwerken und Empfehlungen (u. a. RASt 2006, RiLSA 2010, ERA 2010, EFA 2002) hingewiesen wird und für die an selber Stelle entsprechende Vor-

gaben oder Maßnahmenvorschläge genannt werden.“ (udv.de/Uko39/Bln-FG-RF)

Es wäre nicht verkehrt, solchen Zusammenhängen auch für Bochum umfassender nachzugehen. Der interaktive Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder zeigt das Unfallgeschehen auf regionaler Ebene: Wo passieren in meiner Stadt die Unfälle, wo gibt es Häufungen. Solche werden für unsere Stadt in der Unfallkommission von Polizeibehörde und Tiefbauverwaltung punktuell besprochen und gegebenenfalls Maßnahmen ergriffen. Die Hans-Böckler-Straße macht das Dilemma hierbei aber deutlich: Der Radfahrstreifen bergab zum Kortländer ist inzwischen rot eingefärbt, die Straßenbahnschienen sind für bergauf radelnde Personen noch immer eine Falle! Unsere Gesprächsteilnehmer im Tiefbauamt waren alle wohl zu lange Messdiener, weshalb sie von der Litanei: „Zu wenig Personal für Planung, zu wenig Geld für Instandsetzung!“ einfach nicht loskommen. Gespannt darf man sein, welchen Stellenwert Radverkehrssicherheit im neuen Radverkehrskonzept für Bochum bekommen wird. Wie lange gilt noch die Feststellung des Alltagsradlers Frank Nowis: „In Bochum ist es manchmal etwas schwierig und unkomfortabel“?

Halten wir fest: den Unfallursachen der seit Jahren deutlich steigenden Radfahrunfälle in Bochum muss gezielter nachgegangen werden, die Ergebnisse der Analyse müssen offen gelegt werden. Das Problembewusstsein ist bei allen Beteiligten vorhanden, die Maßnahmen müssten auf allen Ebenen aber effektiviert werden. Der ADFC bietet hierfür seine Unterstützung an.

Das Überqueren von Schienen jeder Art braucht alle Aufmerksamkeit und einen stumpfen Winkel. Hier an der Hans-Böckler-Straße



Radfahrer gerät in die Schienen und stürzt

Ein 57-jähriger Radfahrer ist in der Innenstadt in Straßenbahnschienen geraten, gestürzt und schwer verletzt worden. Der Bochumer war laut Polizei am vergangenen Freitagabend gegen 19 Uhr auf der Hans-Böckler-Straße in Richtung Bongardstraße unterwegs. Zeugen aussagen zufolge wollte er in Höhe der Hausnummer 20 einen vor ihm fahrenden Radfahrer überholen. Dabei kam er mit den Rädern in die Schienen und stürzte nach vorne über den Lenker.

Ein Rettungswagenteam brachte ihn zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus. Für die Dauer der Unfallaufnahme war die Hans-Böckler-Straße in beide Richtungen gesperrt. Das Verkehrskommissariat klärt den genauen Unfallhergang. Um Fahrradfahrer zu schützen, sollen demnächst Gummilippen in die Straßenbahngleise eingebaut werden.

Aktuell aus der WAZ Bochum 16-08-2021

Drei Fragen an OB Thomas Eiskirch

– die aber leider nicht persönlich beantwortet wurden...

1. Herr Eiskirch, 2019 haben Sie in einem Interview für unser Magazin *FreiRad* gesagt, „Fahrradfahren wird einfach in Bochum“. Die deutlich zunehmende Radfahrgemeinde fragt sich wann denn endlich? Die sichtbaren Anstrengungen reichen bei weitem nicht aus, die Potentiale auszuschöpfen.

2. Die Corona Pandemie hat den Trend zum Fahrradfahren noch mal deutlich angeheizt. Muß nicht auch auf Seiten des Infrastrukturausbaus deutlich mehr in Personal und Finanzen investiert werden? - RS 1 z. B. bisher in Bochum von den 17 Kilometern kein Meter fertiggestellt.

3. Die Unfallzahlen von Fahrradfahrern sind leider deutlich angestiegen. Mit welchen Maßnahmen reagiert die Stadt auf die Zunahme?

Der ADFC hatte am 30.07. Gelegenheit, im Rahmen der Sommergespräche einen ausführlichen Austausch zur Entwicklung des Radverkehrs in Bochum zu führen. Drei zentrale Fragen überreichten wir dem OB, die er zusagte, schriftlich zu beantworten. Leider blieben die Fragen bis zum Redaktionsschluß trotz mehrmaliger Ankündigung unbeantwortet. Sobald die Antworten eingehen, werden wir sie auf der Homepage www.bochum.adfc.de veröffentlichen. Beim Sommergespräch gab es nichts Neues zu berichten. Die Frage nach höherem Tempo in der Umsetzung ergab die Antwort, dass mehr nicht machbar sei, die Frage nach mehr Raum auf Straßen für den Radverkehr, z. B. durch temporäre Maßnahmen und Spurnutzungen für den Fahrradfahrer wurde beantwortet mit dem Satz: „Da macht die Politik nicht mit.“

Wie es mit der Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Bochum läuft, haben wir deshalb aus zwei Presseinformationen entnommen. Am 18. Juni 2021 gab die Stadt die Pressemitteilung „Neue Radwege in Bochum“ raus.



Fahrradstraße in Weitmar

Hier die wichtigsten Punkte:

🚲 Am ersten Abschnitt des RS 1 wird seit 2018 gebaut, die 600 Meter lange Strecke wird voraussichtlich Anfang 2022 fertig, Etwa 16,4 Kilometer fehlen dann noch.

🚲 Ausbau der Blankensteiner Straße zwischen Hattinger Straße und Heinrich-König-Straße läuft zur Zeit.

🚲 Bis Oktober soll die 2020 beschlossene Markierung von Radfahrstreifen „Auf der Heide“ umgesetzt sein. Ein Novum in Bochum, etwa 50 Stellplätze am Fahrbahnrand entfallen hier.

🚲 Die Markstraße zwischen Höfe- und Hanielstraße wurde mit Radfahrstreifen in diesem Jahr ergänzt.

🚲 Auf der Berliner Straße werden zwischen Probst-Hellmich-Promenade und Steeler Straße Radfahrstreifen ergänzt.

🚲 Der Regionalverband Ruhr wird die Route der Industriekultur im Norden der Stadt in diesem Jahr weiter sanieren.

🚲 Ein neuer Geh- und Radweg verbindet nun in Dahlhausen die Lewacker Straße mit dem Otto-Wels-Platz.

🚲 Der Ausbau der Hattinger Straße zwischen Königsallee und

Hüttenstraße mit Radfahrstreifen ist im Bau. Bis 2022 wird es aber noch dauern, bis dieser Abschnitt fertig ist.

🚲 Baubeginn auch auf der Castroper Straße in diesem Jahr zwischen Ostring und Klinikstraße. Bauzeit etwa zwei Jahre.

🚲 Baubeginn soll auch für den neuen Kreisverkehr in Weitmar Mark sein, die Kernader Straße wird neue Radfahrstreifen bekommen.

Im weiteren werden einige Maßnahmen aufgelistet, die in der Planung sind und in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Die Pressemitteilung der Stadt schließt mit dem Satz: „Es wird bereits viel getan und das Tempo wird sich weiter steigern, um das ehrgeizige Ziel von 100 Kilometern Radwegen in Planung und Realisierung bis 2025 zu schaffen.“

In einer weiteren Pressemitteilung vom 10.07. kündigte Oberbürgermeister Thomas Eiskirch ein „Maßnahmepaket für schnelle Radverkehrsverbesserungen“ an. Knapp 70.000 € sollen bereitgestellt werden, für „diese kleinen unscheinbaren Verbesserungen, die uns und allen Radfahrenden das tägliche Leben überall in der Stadt sukzessive leichter machen“, meint Thomas Eiskirch. Aus den hunderten von Mängeln im Mängelmelder der Radwege hat die Verwaltung 16 meist bauliche Maßnahmen herausgesucht. Weitere Anlehnbügel am Stadtpark, am Alten Bahnhof Langendreer oder in der Innenstadt, Beseitigung von Wurzelschäden auf der Springorum Trasse bis hin zu Komfortsteigerungen am Knoten Alte Wittener Straße/Wittener Straße und Umgestaltung der Kreuzung Lothringen Trasse und Werrastraße mit besseren Sichtbeziehungen gehören zu diesen Maßnahmen.

Der Kommentar – Es fehlt der „Wumms“

Jeder Leser kann sich selbst ein Bild machen vom Fortschritt für eine Verbesserung des Radverkehrs. 70.000 € für ein paar Mängelbeseitigungen, um deren Auswahl der Mängel aus der langen Liste im Mängelmelder und die Finanzierung der Durchführung sich der Oberbürgermeister selbst gekümmert hat, veranschaulicht, wie es um die Umsetzung der beschlossenen Radverkehrsziele bestellt ist. Nur zum Vergleich: Die gesicherten Radfahrstreifen auf der Uni-Straße, die mit Bordsteinen von den Kfz Spuren abgetrennt wurden und seit dem viele Radfahrer ärgern, haben mehr als 80.000 € gekostet. Von „Wumms“ mit dem Olaf Scholz das Konjunkturpaket der Bundesregierung im letzten Sommer ankündigte, kann in Bochum für die Förderung des Radverkehrs keine Rede sein. Aber ein „Wumms“ wäre notwendig, politisch gesteckte Ziele und vor allem auch eine Verkehrswende zur Erreichung der unbestritten notwendigen Klimaziele hinzubekommen. Wir sind gespannt auf die Beantwortung der Fragen.

Georg Puhe



Parkplatz statt Radfahrstreifen: Markstraße



Inside PopUp-Radweg

– Wie erklär' ich's den Genehmigungsbehörden

Text und Bild: Pe Sturm
sturm@fairsicherungsbuero-bochum.de

Der Versammlungsleiter der beiden PopUp Radweg-Demonstrationen auf der Allee-straße im Mai und im Juni, Pe Sturm, hat in einem Bericht seine Erlebnisse und Erfahrungen über die Organisation der beiden Aktionen festgehalten:

PopUpRadwege sind in Bochum eine ganz spezielle Philosophie, die von den Protagonist:innen verstanden werden muss, damit sie von den Ahnungslosen als das genutzt werden können, was sie sind: Abgesperrte Wege für Radfahrende, um sich dort sicher zu fühlen. Klingt einfach. Ist jedoch von der Theorie in die Praxis nicht von allen Mitspieler:innen leicht umzusetzen.

In der Umsetzung haben wir als Randwende mittlerweile Routine. Zehn Helfer:innen sind vonnöten, um zwei Kundgebungsplätze einzurichten und etwa 1.100 m PopUpRadwege innerhalb von 20 Minuten mit Pylonen auszustatten. Aber die Theorie hat es in sich.

Zur Organisation des ersten PopUpRadweges benötigte ich drei Anläufe, um mithilfe der Bochumer Polizei den Antrag im Sinne des Versammlungsrechtes so zu stellen, dass er für einen PopUpRadweg stimmig war. Für Uneingeweihte ist der Unterschied zwischen einem PopUpRadweg und einer Demonstration nicht erkennbar. Bei der Anmeldung zum 16. Mai reagierte die zuständige Mitarbeiterin der Polizei als Fahr-

radfahlerin. Sie schaute sich mit dem Rad die Wegstrecke vor Ort an, machte sich schlau zum Thema PopUpRadweg und schaffte es, Formulierungen für diese neue Form der Demonstration zu finden, die im Einklang mit dem Versammlungsrecht stehen, so dass wir als Radwende einen solchen Weg installieren konnten. Weil dies meine erste offiziell angemeldete Demo war, und ich den Hang zum Perfektionismus habe, schaute ich mir die Straße an drei Sonntagen an, und kontrollierte die letzten vier Tage vor der Demo, ob die Verwaltung die absoluten Parkverbots-schilder auch aufgestellt hatte.

Im Vorfeld lief alles prima und die Polizei sorgte am 16. Mai dafür, dass ab 20 Minuten vor Veranstaltungsbeginn die rechte Fahrspur für uns komplett frei geparkt war. Zur Organisation des zweiten PopUpRadweges lief auf der Verwaltungsebene einig-schiefl. Meine Ansprechperson bei der Polizei wechselte. Und die Bochumer Verwaltung war mit der Order, Parkverbots-schilder aufzustellen, überfordert.

Am 27. Mai 2021 ging das Schreiben an das betreffende Amt raus, aber niemand fühlte sich zuständig. Ich nehme es auf meine Kappe, dass ich dies im Vorhinein nicht kontrolliert habe. Eine Stunde vor dem Start der Aktion rief ich die Polizei an und ab 13:24 Uhr konnten wir das Problem vor Ort diskutieren. Der Kompromiss, der

mit Hilfe der Polizei gefunden wurde, war für die Autofahrerinnen lehrreich. Sie wurden von einem Polizeifahrzeug ausgebremst und verhielten sich sehr korrekt auf der Strecke.

Zurück zur Philosophie. Ein PopUp Radweg ist keine Demonstration im klassischen Sinne. Es ist kein Aufzug (Demo), keine Kundgebung, keine Mahnwache und auch kein Korso. Der Einsatzleiter der Polizei vor Ort ging davon aus, dass ausschließlich die Teilnehmer:innen der Kundgebung vom Rathausplatz zum Jahrhunderthaus fahren würden, um dann dort den Wendehammer zu benutzen, um dann an der Ampel links wieder über die Alleestr. in die Innenstadt zurückzuradeln. Seine Frage lautete: „Was machen die Radfahrer, wenn sie unten am Jahrhunderthaus angelangt sind?“

„Keine Ahnung. Entweder sie fahren geradeaus Richtung Wattenscheid, oder sie biegen nach links ab, weil sie ins Ehrenfeld wollen oder sie fahren nach rechts in den West Park, um auf der Erzbahntrasse vielleicht bis zum Gelsenkirchener Zoo zu fahren“, war meine Auskunft. Der gewissenhafte Einsatzleiter konkretisierte seinen Vorschlag: „Sie machen ihre Kundgebung und wir fahren mit einem Polizeiauto vorne weg, dann folgen sie mit ihren Fahrrädern und am Ende des Zuges setzt sich wieder ein Streifenwagen dahinter. Sie fahren vor, biegen rechts am Jahrhunderthaus ab, nutzen den Wendehammer und an der Ampel fahren sie wieder stadteinwärts.“ „Können wir so machen,“ erwiderte ich, „das hat aber nichts mit dem zu tun, was in der Realität passieren wird.“

Er blieb skeptisch, ließ sich aber darauf ein, uns nicht wie bei einer Demonstration üblich, zu begleiten. Nach einer halben Stunde war er ein PopUpRadweg-Fan. Er versprach mir, einen 5-Zeiler zu schreiben, der den zukünftigen Einsatzleiter:innen auf polizei-deutsch erklärt, was ein PopUpRadweg eigentlich ist.

Ein großes Lob an die teilnehmenden Radfahrenden! Ich habe noch nie so eine

vorbildliche Gruppe gesehen, die absolut vorschriftsmäßig vom Rathausplatz zur Alleestraße fuhr. Auch die Querungen über die Ampeln erfolgte auch noch nach Stunden schiebend. Danke dafür.

Warum PopUpRadwege immer nur so 2-3 Stunden? Wir könnten Sondernutzungsrecht bei der Stadt Bochum beantragen, was ich auch bereits schon durchgeführt habe. Das Ergebnis: zum einen müssten wir 2.500 € an Kosten tragen und zum anderen hat uns der Krisenstab der Bochumer Verwaltung dieses Sondernutzungsrecht verwehrt, weil es in Corona-Zeiten zu gefährlich ist. Für vertiefenden Informationsbedarf steht der Autor gern zur Verfügung.



PopUp auf der Bochumer Alleestraße



Text und Bilder: RadEntscheid

Unter diesem Motto, sammeln die Aktiven des RadEntscheid Bochum derzeit Unterschriften für eine bessere Radinfrastruktur in Bochum.

Was ist eigentlich ein Radentscheid? Bei einem Radentscheid, handelt es sich um ein Bürger*innenbegehren. Solche Bürger*innenbegehren, ermöglichen den Einwohner*innen einer Stadt, sich aktiv in die Kommunalpolitik einzubringen und werden in immer mehr Städten von Initiativen genutzt, um die Verkehrswende voranzubringen.

Die Initiator*innen müssen hierzu zunächst konkrete Forderungen formulieren, danach schätzt die Stadtverwaltung die ungefähren Kosten, die bei der Umsetzung anfallen würden. Anschließend kann das Sammeln der Unterschriften losgehen. Wenn die benötigte Anzahl der Stimmen zusammengekommen ist, wird das Begehren dem Rat der Stadt vorgelegt.

Der Rat hat nun zwei Möglichkeiten: Er kann das Begehren annehmen und alle Forderungen umsetzen, oder das Begehren mehrheitlich ablehnen. Wenn das Begehren abgelehnt wird, kommt es zu einem Bürgerentscheid, also einer Abstimmung aller wahlberechtigten Bürger*innen an der Wahlurne.

Was fordert der RadEntscheid Bochum genau ?

Der RadEntscheid hat sieben konkrete Forderungen aufgestellt, um die Situation der Radfahrer*innen in Bochum zu verbessern. So sollen in den nächsten neun Jahren 180 km neue Radwege vor allem auf dem Innenstadtring und den Radialen (den Hauptstraßen die vom Ring abgehen) entstehen, die in ihrer Gestaltung den aktuellen Regelwerken und ERA-Empfehlungen entsprechen. Weiter sollen Gefahrenstellen analysiert und beseitigt werden, sowie drei Kreuzungen pro Jahr so umgestaltet werden, dass



Fahrraddemo »Bochum steigt« auf am 8. August 2021: ca. 120 am Zielpunkt VfL Fußballstadion

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zügig und vor allem sicher vorankommen. Auch fordert der RadEntscheid mehr Abstellanlagen für alle Arten von Fahrrädern und die Erstellung von Radschulwegplänen, damit auch Schüler*innen in Zukunft sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können.

Was treibt die Aktiven im RadEntscheid Bochum an?

Viele Gründe sprechen für eine Förderung des Radverkehrs zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, vom Umwelt- und Klimaschutz über gesundheitliche Vorteile bis hin zur Lebensqualität in der Innenstadt durch weniger Lärm und Abgase. Auch die Mitglieder des RadEntscheid haben ganz individuelle Gründe mitzuwirken: Birgit etwa will „Entscheidungen aktiv mitgestalten, statt mich nur über „die Politik“ zu ärgern“, Christoph möch-

te „endlich sicher und angstfrei in Bochum Radfahren“ und Jörg sorgt sich, dass: „Bochum dabei ist, die Verkehrswende zu verpassen.“

Unterstützt werden die Aktivist*innen außerdem von einem sehr breiten Netzwerk aus Initiativen, Kirchen, Kultureinrichtungen, Gastronomie und Handel.

So gehören neben dem Schauspielhaus Bochum, die evangelische Hochschule, die Evangelische und Katholische Kirche Bochum, natürlich diverse Fahrradläden, die GLS-Bank und viele weitere zum Unterstützerkreis. So schreibt das Schauspielhaus: „Radfahren in Bochum? Ja, auf der Erzbahntrasse, dem Springorumweg oder an der Ruhr gibt es tolle Freizeitstrecken. Aber in der Stadt? Nein! Entweder keine Radwege, oder solche, die sich plötzlich im Nichts verlieren. Dafür mehrere Spuren für Autos

Kostenschätzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen im Radentscheid

Allgemeine Erläuterungen

Bei der Schätzung der Ausbaurkosten sind alle maßnahmenbezogenen Sachkosten, die für die Umsetzung notwendig sind, berücksichtigt worden. Dabei wurde abgeschätzt, welche Ausbauförmungen mit welchem Anteil für den Neubau von Radverkehrsanlagen sowie für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Anwendung kommen können.

Die Kostenschätzung der Sachkosten berücksichtigt weder Lebenszykluskosten noch Abschreibungskosten. Auch eventuelle Rückzahlungen von Fördermitteln, da die Bindefristen für die Förderung noch nicht abgelaufen sind, wurden nicht mit eingerechnet.

Die Personalkosten berücksichtigen nur den zusätzlichen Personalbedarf zum derzeitigen Personalstand für die Planung und Durchführung der Maßnahmen. Mittelbare Personalmehrbedarfe für die Querschnittsverwaltung und für die behördlichen Genehmigungen (z.B. verkehrsbehördliche Genehmigungen) sind nicht eingerechnet worden.

Bei der Erstellung dieser Kostenschätzung wurde nicht geprüft, ob die Umsetzung der Vielzahl der Maßnahmen im bestehenden Straßenraum unter Aufrechterhaltung des Verkehrs in einem Zeitraum von 9 Jahren überhaupt möglich ist.

	Zusammenfassung					Gesamtkosten für die 9 Jahre
	Städtische Ausgaben	Projektförderung Bund / Land	Förderung NRW-KAG nominal	Förderung NRW-KAG realistisch	demnach durch Bürger*innen zu tragende Anliegerbeiträge	
Sachkosten	245.000.000,00 €	65.000.000,00 €	<i>47.500.000,00 €</i>	18.000.000,00 €	77.000.000,00 €	405.000.000,00 €
Personalkosten	22.500.000,00 €	- €			- €	22.500.000,00 €
Gesamt	267.500.000,00 €	65.000.000,00 €	<i>47.500.000,00 €</i>	18.000.000,00 €	77.000.000,00 €	427.500.000,00 €

Erläuterungen zur Ermittlung der Förderquoten aus den Landes- und Bundesprogrammen für kommunale Verkehrsinfrastruktur

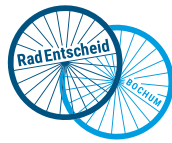
Es ist fraglich, ob Zuschüsse in der geplante Höhe von Land und Bund zur Verfügung gestellt werden können. Bei der Ermittlung der Förderquote des Landes wurde berücksichtigt, dass die effektive Förderquote niedriger ist als die in den Programmen beschriebene nominelle Quote. Diese beträgt bei den großen Fördertöpfen des Landes zwischen 40 und 80 %. Nach unseren Erfahrungen muss außerdem noch berücksichtigt werden, dass die Fördertöpfe auch weiterhin begrenzt sind, so dass nicht für jede dem Grunde nach förderfähige Maßnahme auch entsprechende Fördermittel zur Verfügung stehen. Aufgrund von nicht förderfähigen Kosten wie Baunebenkosten und Projektnebenkosten sowie Abzüge für die KAG Beiträge, sind durchschnittlich nur 35 % der Kosten für Querschnittsumgestaltungen tatsächlich förderfähig. Für sonstige Fördermaßnahmen liegt die effektive Förderquote bei 50%.

Erläuterung zur Ermittlung der Förderquote bei den Anliegerbeiträgen

Gemäß der 5. Gesetzesänderung zum kommunalen Abgabengesetz (KAG) können 50 % der Anliegerbeiträge beim Land NRW als Zuschuss beantragt werden. Allerdings sind die für diese Förderung jährlich bereitstehenden Mittel auf 65 Mio. für das gesamte Land NRW begrenzt. Da diese Gesetzesänderung erst zum 01.01.2020 eingeführt wurde, liegen zur Zeit noch keine Erfahrungen vor, in welcher Höhe die Bochumer Bürger*innen tatsächlich Förderung pro Jahr durch das Land erhalten werden. Das nominale Fördervolumen von 47,5 Mio€ über 9 Jahre entspricht 8,1 % der gesamten Landesförderung. Es ist unwahrscheinlich, dass solch ein hoher Prozentsatz jährlich nach Bochum fließen wird, da auch alle anderen Städte und Gemeinden von dieser Förderung profitieren wollen. Optimistisch geschätzt wird eine jährliche Fördersumme von 2,0 Mio. € angenommen. Dies entspricht einem Anteil von 3 % der jährlichen Landesmittel (Der Bevölkerungsanteil Bochums an der Gesamtbevölkerung NRW beträgt nur 2%). Bei ausbleibender Landesförderung sind die KAG-Beiträge vollständig von den Anliegern zu tragen. Diese Tatsache ist durch den von-bis-Betrag bei den Anliegerbeiträgen in der Kostenzusammenstellung berücksichtigt.

Bürger*innenbegehren

RadEntscheid Bochum



Die Unterzeichnenden beantragen, folgende Frage zum Bürger*innenentscheid zu stellen:

Soll die Stadt Bochum die folgenden sieben verkehrspolitischen Ziele in den nächsten neun Jahren umsetzen?

Begründung: Das Fahrrad kombiniert viele Vorteile: Es ist gesund, leise, platzsparend, kostengünstig und klimaneutral. Da in Bochum eine gute Radinfrastruktur oft nicht vorhanden ist, ist das Radfahren in Bochum weder sicher noch komfortabel. Wir möchten hier einen Kurswechsel einleiten und fordern daher den systematischen und nachhaltigen Ausbau der Radinfrastruktur in Bochum.

Bochum ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW). Wir fordern, dass die Stadt Bochum das Leitbild der AGFS NRW zur Richtschnur des eigenen Handelns macht. Ziel ist die »Transformation der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume« zugunsten des Umweltverbundes aus Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und dem ÖPNV. Dabei dürfen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nicht in Konkurrenz zueinander stehen. Wir sind uns sicher, dass mit der Umsetzung unserer sieben Forderungen eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität einhergeht, weil mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet ist, Umwelt- und Klimaschutz sowie die Gesundheit gefördert werden und weniger Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr entstehen.

1. Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen

Ab 2022 wird das Radhaupttroutennetz jährlich um mindestens acht Straßenkilometer, das Radergänzungsnetz um mindestens zwölf Straßenkilometer ausgebaut. Das Haupttroutennetz besteht aus allen Radialstraßen, dem Innenring und den weiteren Hauptverkehrsstraßen (z. B. Hellwege, Marktstraße, Wasserstraße, Berliner Straße, Zeppelindamm). Zum Ergänzungnetz gehören alle übrigen Straßen außerhalb der Tempo-30-Zonen.

Mindestens 50 weitere Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

2. Anforderungen an die Gestaltung der Radinfrastruktur

Das Haupttrouten- und Ergänzungnetz der Stadt Bochum wird auf ganzer Länge vom Fußverkehr getrennt ausgebaut. Das städtebauliche Bemessungsverfahren nach der »Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen« (kurz RAST 06) wird nachweislich und

konsequent angewendet. Das bedeutet, die Gestaltung des Straßenraumes erfolgt vom Rand aus. Dazu ist die uneingeschränkte Überprüfung des Vorbehaltsnetzes unabdingbar.

Planung und Ausbau erfolgen nachweislich gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) und Radverkehrsanlagen (ERA). Dazu gehört:

- Kfz-Stellplätze neben Radwegen müssen Sicherheitstrennstreifen haben.
- Es gelten folgende Breitenmaße für Radwege: Radschnellverbindungen 3,0 m, Radhaupttrouten 2,5 m und Ergänzungsnetz 2,0 m.
- Radfahrende werden bestmöglich vor dem Kfz-Verkehr geschützt.
- Neue oder zu sanierende Radwegoberflächen sind in Konflikt- und Kreuzungsbereichen deutlich durch rote Färbung vom übrigen Straßenraum abgesetzt.
- Geh- und Radwege sind räumlich voneinander getrennt, mindestens durch 30cm taktile Streifen.
- Übergänge (z. B. der Wechsel vom Bordstein zur Fahrbahn) sind stoßfrei auszuführen. Bestehende Radwege an Radhauptverbindungen werden überprüft und erforderlichenfalls verbessert, wenn sie den gestiegenen Anforderungen gemäß neuer StVO und neuen ERA nicht mehr genügen. Ein Prioritätenkataster ist anzulegen.

3. Sicherheit zuerst

Die meisten Fahrradunfälle werden der Polizei nicht bekannt. Gefahrenstellen müssen deshalb vorausschauend beseitigt werden, vorrangig jene durch Straßenbahngleise. Nach Unfällen mit Radfahrenden werden die Gefahrenstellen analysiert und unverzüglich beseitigt. Die Verbote von Halten und Parken auf Radwegen werden konsequent kontrolliert und Übertretungen geahndet. Die Reinigung und Instandhaltung der Radwege werden konsequent durchgeführt.

4. Kreuzungen sicher umbauen

Alle Kreuzungen sowie Einmündungen und Kreisverkehre werden auf die Einhaltung der Grundanforderungen nach den ERA überprüft und ggf. umgestaltet; Umbaupriorität haben Stellen mit besonderem Gefährdungspotenzial.

Ab 2022 werden jährlich mindestens drei Kreuzungen (gemäß den ERA) im Radhaupttrouten- und Ergänzungnetz mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für Fuß- und Radverkehr umgestaltet:

- Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz zu führen und erhalten Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich.
- Der rechte Fahrstreifen führt grundsätzlich geradeaus über die Kreuzung. Dieser darf nicht unmittelbar vor der Kreuzung in eine Rechtsabbiegespur übergehen, um geradeaus fahrende Radfahrer*innen nicht unnötig zu gefährden.
- Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz wird verringert.

- Die Signalisierung minimiert Wartezeiten für den Radverkehr. Es gibt keine Anforderungssignale (sog. »Bettellampeln«) für Radfahrende mehr.

5. Radschulwegpläne für die Schulen

Damit Kinder und Jugendliche angstfrei und sicher mit dem eigenen Rad zur Schule fahren können, werden pro Jahr für vier weiterführende Schulen Radschulwegpläne erstellt und die betroffenen Straßen gemäß den Standards aus den Forderungen 2. und 4. des RadEntscheid Bochum umgestaltet.

6. Sichere Fahrradstellplätze ausbauen

Die Stadt Bochum errichtet:

- 2.500 Stellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern oder als Fahrradboxen an Bahnhöfen mit hohem Pendelaufkommen.
- 2.800 überdachte, beleuchtete Stellplätze an Haltestellen und Schulen
- 1.500 Stellplätze in Einkaufsstraßen und städtischen Wohnvierteln
- 200 Stellplätze für Lastenräder

7. Mobilitätswende konsequent und transparent fördern

Die Stadt Bochum begleitet die Mobilitätswende aktiv mit ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehört, dass sie die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, zur Schule sowie zum Transport von Lasten und Personen bewirbt und auf die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen hinweist. Die Öffentlichkeit wird an Planung und Entwicklung verkehrspolitischer Projekte beteiligt. Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitforschung werden alle Maßnahmen evaluiert, die Bedürfnisse des Radverkehrs systematisch erfasst und die Ergebnisse transparent und zugänglich veröffentlicht. Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand des RadEntscheid wird jährlich in einer öffentlichen Dialogveranstaltung durch die Stadt Bochum vorgestellt.

Zur Ansicht der Kostenschätzung der Stadt Bochum
bitte Blatt wenden.

Vertretungsberechtigte: Birgit Isfort • Kristin Schwierz • Benedikt Edeler
Kontakt: info@radentscheid-bochum.de

Die Vertretungsberechtigten werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Unterschriftenliste - Für alle wahlberechtigten EU-Bürger*innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz Bochum

Nr.	Name, Vorname	Geboren am	Straße und Hausnummer	PLZ	Stadt	Datum	Unterschrift	Bitte freihalten!
1				44	Bochum			
2				44	Bochum			
3				44	Bochum			
4				44	Bochum			
5				44	Bochum			

Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriften-Zeile vollständig und leserlich ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine Unterführungszeichen (") bei gleichen Inhalten wie in der Zeile über Ihrem Eintrag! Ihre Daten werden ausschließlich zur Feststellung des Zustandekommens des RadEntscheid verwendet. Bitte senden Sie die Liste an RadEntscheid Bochum, c/o Botopia, Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum oder geben Sie sie in einer der auf www.radentscheid-bochum.de markierten Sammelstellen ab.



Mobiler Sammelstand an der Erzbahntrasse

und jede Menge Parkplätze. Deswegen unterstützen wir, das Ensemble, die Assistent*innen, der Intendant und viele weitere Mitarbeiter*innen des Schauspielhauses Bochum, den Radentscheid und den radgerechten Um- und Ausbau der Bochumer Verkehrswege. Damit wir und alle Fahrradfahrer*innen gut, leicht und sicher durch Bochum kommen!“

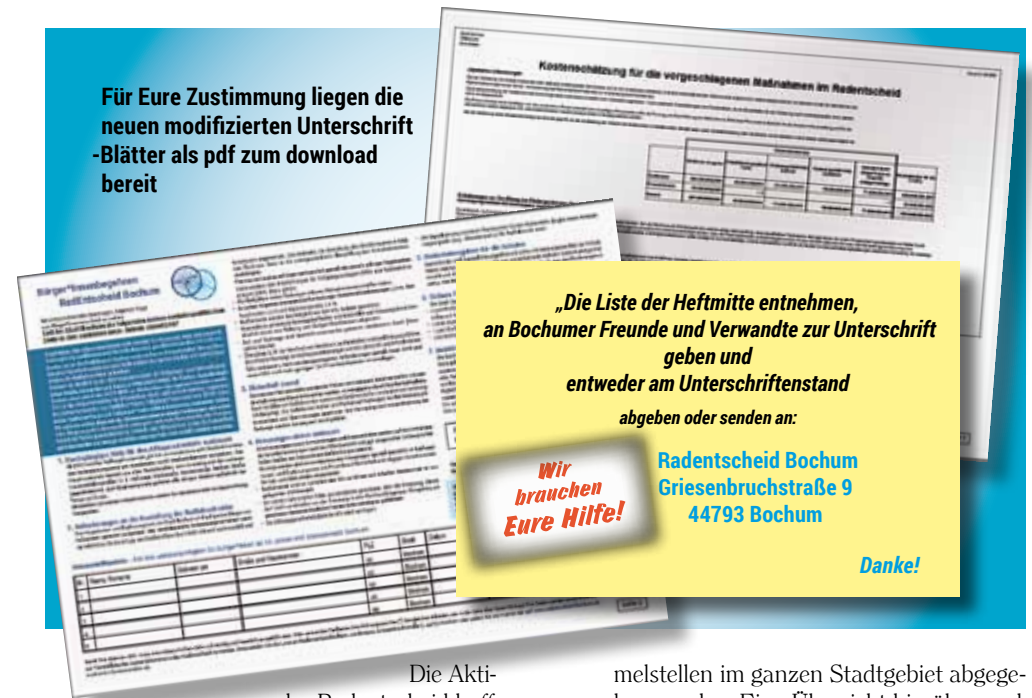
Auch von Arbeitgeber*innen bekommt der Radentscheid Unterstützung, Patchwork Ambulante Hilfen schreibt: „Als Arbeitgeber gestalten wir eine gewünschte Verkehrswende mit, indem wir unseren Mitarbeiter*innen die Möglichkeit bieten, über entsprechende Angebote Fahrräder zu leasen und eine Fahrtkostenpauschale in Höhe eines Monatstickets für das Ruhrgebiet zur Verfügung zu stellen. Mit Blick auf die infrastrukturellen Möglichkeiten der Kommune Bochum würden wir uns wünschen, dass die Verkehrsplanung weiter an innovativen und sicheren innerstädtischen Mobilitätskonzepten arbeitet. Mit dem Radentscheid Bochum sehen wir die Chance, der Kommune diesbezüglich neue Impulse zu geben.“

Und wie läuft es bisher ?

Der RadEntscheid hatte Ende Juni mit der Unterschriftensammlung begonnen, hierzu gab es eine gut besuchte Auftaktkundgebung vor dem Rathaus. In der ersten Woche wurden bereits ca. 1.200 Unterschriften gesammelt. Dann musste die Unterschriftensammlung leider erst einmal gestoppt werden, da die Stadtverwaltung einen Formfehler an der Unterschriftenliste bemängelte. Es reichte nicht, die Eckdaten der Kostenschätzung anzugeben, sondern die Stadtverwaltung forderte, jedem Unterschriftenbogen alle 4 Seiten der Kostenschätzung beizulegen. Dies lehnte der RadEntscheid als nicht praktikabel ab, als Kompromiss ist nun eine ausführliche Zusammenfassung der Kostenschätzung auf einer Seite der Unterschriftenliste abgedruckt.

Auch das ist bereits ein Novum in der Geschichte der Radentscheide. Geschadet hat es offensichtlich nicht, nach dem Neustart waren die 1.200 Unterschriften binnen einer Woche wieder aufgeholt.

Für Eure Zustimmung liegen die neuen modifizierten Unterschrift-Blätter als pdf zum download bereit



Die Aktiven des Radentscheid hoffen nun, die noch fehlenden gut 10.000 Unterschriften in den nächsten zwei Monaten zusammenzutragen. Hierfür sind diverse Aktionen wie Stände auf den Trassen und Märkten, Fahrraddemos und eine kiddical Mass-Demo, Aktionstage und vieles mehr geplant. Die Unterschriftenlisten können heruntergeladen und an den über 100 Sam-

melstellen im ganzen Stadtgebiet abgegeben werden. Eine Übersicht hierüber und viele weitere Infos gibt es hier: <https://www.radentscheid-bochum.de/>

Falls das Sammelblatt schon weg ist, im web steht ein .pdf zum download bereit =>



Anzeige

Liegezweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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











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



100 Jahre Radfahren in Bochum

Ein Zwischenbericht von Ute Leschny · Teil II



Foto: Stadtarchiv Bochum, Dia 0722-10, 1955



Bergmann Harry Ganteföhr vor der Zeche Robert Müser

Das Ende unseres Radprojektes rückt unaufhaltsam näher. Im Oktober ist es soweit, nach zwei Jahren, in denen auch das Radprojekt vielen Veränderungen und Anpassungen unterworfen war. Als unsere nachhaltigsten Hindernisse erwiesen sich die langen Schließungszeiten der Büchereien und Archive.

Auch die stark eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeiten, die uns viele Monate nur noch mittels Videokonferenzen verbanden, erschwerten unsere Arbeit erheblich. Ein persönlicher Austausch in den Gruppen war kaum oder gar nicht mehr

möglich. So brachte die Verlängerung des Projektes vom Monat Mai auf Oktober 2021 zumindest etwas Entlastung.

Der durch die Pandemie verursachte Zeitverlust führte leider auch zu einer Absage der geplanten Abschlusspräsentation, die den insgesamt 18 Einzelprojekten im Programm „Stadtteil-Historiker Ruhrgebiet“ ein gemeinsames Podium bieten sollte. Nun obliegt es den einzelnen Stadtteilforschern, eigenständig einen passenden Rahmen für die Veröffentlichung ihrer historischen Forschung zu suchen und geeignete Formate für die Veröffentlichung ihrer Ergebnisse zu erarbeiten.

Für das Radprojekt „100 Jahre Radfahren in Bochum“ sind bislang folgende Präsentationsformate konkret geplant:

- 📖 **eine einführende Veranstaltung zum digitalen OSM-Kartenwerk**
- 📖 **Erläuterung des aktuellen digitalen OSM-Radwegenetzes**
- 📖 **Erläuterung der historischen Karten (OSM-Layer zu den 60er und 80er Jahren)**
- 📖 **Auswertung und Vergleich der drei Zeitschichten**

Die textlichen Ergebnisse der historischen Forschung zum Radwegenetz sollen digital und, wenn möglich, als Zusammenfassung in einer Broschüre veröffentlicht werden.

Was haben wir bislang erreicht?

Die Kartierung des Bochumer Stadtgebietes und die digitale Darstellung des aktuellen Radwegenetzes über das offene Kartenwerk OpenStreetMap wird voraussichtlich termin-

gerecht abgeschlossen. Dank der fleißigen Kartierungsarbeit von 4 Radlerinnen, die 6 Bereiche kartierten und 12 Radlern, die 14 Bereiche untersuchten, konnte das gesamte Bochumer Stadtgebiet mit seinen rund 300 Einzelblättern auf sein aktuelles und historisches Radwegenetz hin untersucht werden. Neben fahrradbezogen organisierten Bürgerinnen und Bürgern waren auch nichtorganisierte Bochumer sehr engagiert an der Kartierung beteiligt. Das war die OpenStreetMap-Gruppe Bochum, die eben jene Einzelblätter in die Datenbank von OpenStreetMap überführte. Die erhobenen Daten kommen nicht nur dem GLS-Radprojekt, sondern allen zu Gute, die OpenStreetMap als Datenbasis nutzen. Das sind u.a. der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Regionalverband Ruhr (RVR) und die dazugehörigen Kommunen, wie die Stadt Bochum, aber auch Nutzer*innen von Apps, wie Komoot, Apple Maps und der von der von OpenStreetMap-Gruppe Bochum empfohlenen App "OsmAnd.

Kartierungsbeispiele aus dem Bereich Querenburg



Unsere historische Recherche konnte nur einen Teil der überaus vielschichtigen Bochumer Fahrradgeschichte beleuchten, dennoch war die Aufgabe spannend: Sie brachte uns viele neue Erkenntnisse und überraschende Zusammenhänge, besonders mit vergleichbaren Entwicklungen in den benachbarten Ruhrgebietsstädten.

Als Teil des schwerindustriell geprägten Ruhrgebietes sind die städtebaulichen Entwicklungen in Bochum besonders akzentuiert abzulesen:

Im Ruhrgebiet der 60er Jahre war die Benutzung des Fahrrads im Berufsverkehr noch die bevorzugte Form der Mobilität. Hunderttausende benutzten das Zweirad für ihren täglichen Weg zur Arbeit. Eine Zählung des Verkehrsaufkommens an der Dorstener Straße (Zeche Hannover-Hannibal) belegt für das Jahr 1954 mit 25,01% Radfahrern und 36,73% Fußgängern, dass Fußgänger und Radfahrer bis in die 60er Jahre den Verkehrsalltag dominierten. Später verschwand das Rad fast völlig aus dem Stadtbild und wurde schließlich auch öffentlich nicht mehr wahrgenommen. Im Focus der Planer standen die Nahverkehrsbetriebe und das private Automobil.

Interessanterweise wurde das Fahrrad zu Beginn seines Siegeszuges mit den gleichen Attributen versehen wie später das Auto:

...es war ein Symbol für Freiheit, Fortschritt und Individualität.

Starken Einfluss nahmen später amerikanische Vorbilder, die das Auto als zeitgemäße Form der Mobilität etablierten. Mit dem Auto als Symbol für Macht und erreichbaren Wohlstand entwickelte sich auch der politische und gesellschaftliche Wille, die Straßen diesem zukünftigen Zustand anzupassen.

Strukturellen Gründe, wie etwa die Nordwanderung des Bergbaus und fehlende Verkehrsverbindungen in Nord-Südrichtung, waren somit nicht allein verantwortlich für den Niedergang des Fahrrades. Auch gesellschaftliche und politische Leitbilder waren maßgeblich für das Tempo und die Selbstverständlichkeit, mit der das Auto Mittelpunkt der städtischen Verkehrsplanung wurde. Nach dem zweiten Weltkrieg gab es nur noch wenig wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Fragen nach dem Nutzen des Radwegebbaus und seines verkehrsentlastenden Potentials.

Seit Jahren erfährt das anspruchlose und zuverlässige Fahrrad erneut eine wachsende Wertschätzung, die allerdings noch nicht an seine Blütezeit in den 50er Jahren heranreicht.



Entspanntes Radeln in der Siedlung Rosenberg, o.J.

Foto: Stadtarchiv Bochum, Dia 0973-16f

Diese neue Akzeptanz ist deutlich sichtbar im Freizeit- Alltags- und Berufsverkehr. Auf der Suche nach aktuellen stadtplanerischen Konfliktlösungen eignet sich der Umstieg auf das Fahrrad auch in Bochum zur nachhaltigen Verringerung vieler Umweltprobleme, die vom motorisierten Individualverkehr verursacht werden. Dazu

ge- und Beschilderungsplan Bochum“ dokumentiert wurde. Auftraggeber der Studie, die damals bereits ein schnell und günstig realisierbares Lösungskonzept erarbeitete, war der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWV).



Ein Zeitungsartikel in der WAZ vom 1. Juli 2021 rief Bochumer Bürgerinnen und Bürger auf, von persönlichen Erlebnissen in der Zeit von 1920 bis 1970 zu erzählen. Gesucht wurden Berichte von Zeitzeugen und überlieferte schicksalhafte Erinnerungen, wie auch historische Fotos und altes Kartenmaterial. Auch Angaben zu Verwendung der verfügbaren Fahrräder, z.B. auf der Flucht, bei der Versorgung in Kriegs- und Nachkriegszeiten oder bei der Bewältigung der Arbeitswege waren relevant. Rückblicke auf Freizeitaktivitäten, Sport und Radreisen zu einer Zeit, als der

Stadtarchiv Bochum, Nr. 07027-03

Alt-Bochum, Langendreer, Hof Friemann o.J.

ist es jedoch unabdingbar, eine gleichberechtigte und sichere Infrastruktur für die Radlerinnen und Radler zu schaffen.

Unsere Kartierung der Radwege hat in Bochum jedoch einen auffälligen Nachholbedarf feststellen können, so wie er bereits vor 30 Jahren im Pilotprojekt „Radwe-

urlaub mit dem Rad noch nicht so populär war, zeugen ebenfalls von der Vielseitigkeit der guten alten Drahtesel.

Weitere Beiträge und Materialien werden gern noch entgegengenommen. Kontakt über:

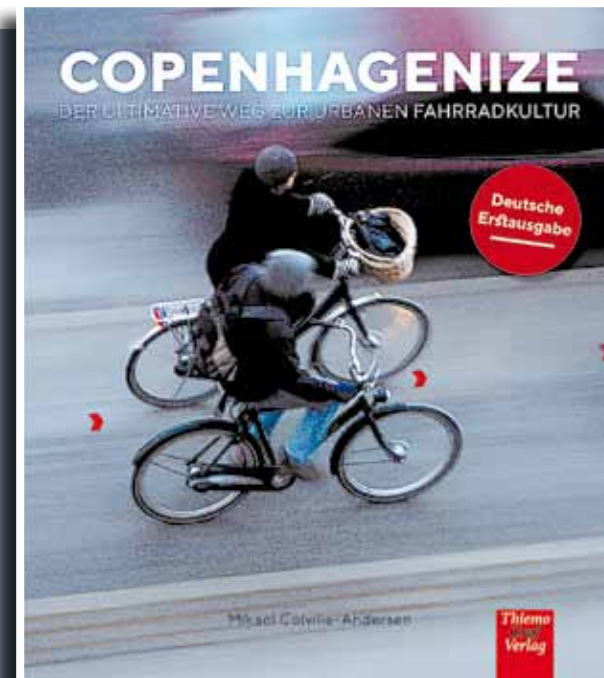
ginzle@adfc-bo.de

uleschny@historische-Radwege.de

BUCHTIPP:

Von Martin Krämer

Jüngst auf deutsch erschienen ist ein wunderbares Buch von Mikael Colville-Andersen, der als Experte für Mobilität und Stadtplanung weltweit Kommunen berät. Er fasst in dem sehr schön gestalteten Buch mit tollen Radfotos eindrucksvoll zusammen, warum das Rad das städtische Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts ist und was dafür in Kommunen geschehen müsste.



Seine These ist, dass Städte mit Nachholbedarf von den Erfahrungen aus radfreundlichen Städten wie Kopenhagen lernen können, was sich als gute Infrastruktur herausgestellt hat. Daneben liefert er allen Radfreund*innen gute Argumente gegen die Mythen, die Radverkehr als vermeintlich nicht umsetzbar erklären.

Zentral ist für ihn: Eine Mobilitätswende funktioniert nur, wenn der Straßenraum neu verteilt wird. Ohne also gute Infrastruktur auf bestehenden Straßen zu schaffen, wird es nicht gelingen. Radfahren muss einfach, sicher und angenehm sein. Das bedeutet u.a. einheitlich gestaltete, selbsterklärende Radwege. Dazu gehören ebenso die konsequente Trennung von Rad-, Fuß- und Autoverkehr. Beim Ausbau solle sich an den Bedarfen der Radfahrenden orientiert werden. Dazu gehören „Wunschlinien“, die Radfahrende

nutzen, wenn sie von A nach B fahren. Die Ergebnisse seiner Studien deuten an, dies sind vor allem die kürzesten Wege, auf denen ein sicheres Fahren ohne Absteigen möglich ist.

Wenn wir mit diesen Ideen auf die Situation in Bochum schauen, scheint noch sehr viel zu tun zu sein. Genau deswegen lohnt es sich, das Buch zu lesen. Mit diesen realen Utopien aus Kopenhagen und den Niederlanden liesse sich ein langfristiges Konzept für die Mobilitätswende in unserer Stadt entwickeln.

Für Mikael Colville-Andersen muß die Radinfrastruktur praktisch und funktional sein, um sicher zu stellen, dass man schnell und einfach an sein Ziel kommt. Sie muß zum Radfahren „verführen.“



Anzeige

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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

Tipp: Fahrradpodcasts **UPDATE**

von Jens Eschmann

Die ersten drei Fahrrad-Podcasts wurden schon in der FreiRad Nr. 1 vorgestellt. Da immer wieder neue Inhalte dazukommen, wurde es Zeit für eine aktualisierte und erweiterte Fassung.

Podcasts sind Audioinhalte, die jederzeit über den Internetbrowser oder über Apps abgerufen werden können. Es können Inhalte sein, die schon in einem Radioprogramm gesendet wurden (zum Beispiel Antritt) oder Inhalte, die nur für das Hören über das Internet produziert wurden (zum Beispiel Von Rädern, Fahrrad.io). Es gibt natürlich viel mehr als die unten beschriebenen Fahrradpodcasts; viele sind allerdings sehr spezialisiert, z.B. auf das Rennradfahren, Mountainbiking, Radwandern oder Bikepacking. Nachfolgend fünf Fahrrad-Podcasts, die für viele FreiRad-LeserInnen hörenswert sein dürften.

Von Rädern

Zwei Fahrradaktivisten aus Wuppertal und Münster berichten über aktuelle Themen der Radverkehrsförderung, besonders in Großstädten. Themen waren z.B. der Fahrradklimatest des ADFC, die verschiedenen Möglichkeiten der Lastenradförderung, Umweltpuren, der grüne Pfeil für Radfahrer, Fahrradstellplätze, Critical Mass, Berichte von der Messe Fahrrad Essen und der Cyclingworld Düsseldorf uvm. Die Folgen

erscheinen oft zu bestimmten Anlässen, aber im Durchschnitt alle zwei bis drei Wochen und dauern zwischen knapp 40 und gut 100 Minuten. Man spürt das Engagement der beiden sehr gut vernetzten und informierten Podcaster und bekommt auch interessante Einblicke die Möglichkeiten, aber auch die Schwierigkeiten kommunaler (rad)verkehrspolitischer Arbeit. Die Blogs der beiden Sprecher sind ebenfalls sehr lesenswert!

<https://www.nrwision.de/mediathek/sendungen/von-raedern/>

<https://pedalkultur.blog/>
<https://www.talradler.de/>

»Antritt« auf Detektor.fm

Einmal im Monat erscheint eine neue Folge von Antritt auf detektor.fm, einem in Leipzig beheimateten Internetradio. Feste Rubriken sind die „Ausfahrt des Monats“, in der Hörer über eine auf die ein oder andere Weise besondere Radtour berichten oder „Klingeln bei Klötzer“, wo der Technikexperte des Tour-Magazins sehr fundiert auf unterschiedlichste Fragen der Fahrradtechnik eingeht. In fast jeder Folge gibt es mindestens ein längeres Interview zu hören, oft mit Akteuren der Zweiradindustrie, die sehr interessante Einblicke in die Produktentwicklung geben, aber auch zu fahradhistorischen oder verkehrspolitischen Themen. Die Folgen dauern meist zwischen 60 und 80 Minuten; manche Folgen gehen auch über zwei Stunden und mehr, wenn ein Interviewgast spannende Dinge zu berichten hat.

<https://detektor.fm/serien/antritt>



Fahrrad.io

Schon seit 2010 existiert der Fahrradpodcast fahrrad.io. Er wird aufgenommen von zwei fahrradbegeisterten Brüdern in Stuttgart und Köln, die sich den unterschiedlichsten Themen der Fahrradwelt widmen. Nebenher gibt es auch immer das ein oder andere „fahrradfremde“ Thema, was den Podcast nicht weniger sympathisch, aber nicht unbedingt kürzer macht – selten ist eine Folge kürzer als 100 Minuten. Sehr praktisch: In den „shownotes“ zu den Folgen werden alle besprochenen Themen sehr vorbildlich verlinkt; so findet man ohne langes Suchen weitere Informationen, z.B. zu einem vorgestellten Fahrradmodell. Die Themen sind sehr vielfältig – ein gewisses Interesse an Fahrradtechnik sollte aber dennoch vorhanden sein. Oft geht es um Neuerungen bei einzelnen Fahrradkomponenten, um digitale Anwendungen am Rad, auch mal um „Mikromobilität“ und elektrische Tretroller, aber auch Fragen fahrradfreundlicher Infrastruktur werden immer mal wieder thematisiert.

www.fahrrad.io

Radfunk neu

Der „Radfunk“ ist ein Fahrrad-Podcast des Deutschlandfunks, der seine Premiere bei einer Themenwoche „Fahrrad“ des Deutschlandfunks im Jahr 2019 hatte. Nach

einem Jahr Pause ging es dann erfreulicherweise mit frischen Folgen weiter, wenn auch nicht regelmäßig. Anders als bei den bisher vorgestellten Podcasts geht es in jeder Folge um jeweils ein einzelnes Thema, das aus verschiedenen Blickwinkeln und in unterschiedlichen journalistischen Formaten (Interview, Diskussionsrunde, Befragungen, Feature...) eingehend beleuchtet wird. Die Themen sind sehr vielfältig und reichen von den Rechten von Radfahrenden über Tipps für das Radfahren im Winter bis zu Fragen der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Extrem interessant fand ich persönlich zum Beispiel Episode 12 („Das gelobte Land“) zur Infrastruktur in den Niederlanden. Die meisten Episoden haben eine Länge zwischen 60 und 80 Minuten.

<https://www.deutschlandfunk.de/radfunk>

Podcast der Radwende Bochum neu

Sogar zu Bochumer Fahrradthemen gibt es inzwischen einen eigenen Podcast! Drei Aktive der Radwende Bochum berichten in circa dreimonatigem Abstand über aktuelle Themen der Radwende und stellen verschiedene Initiativen vor. Wer noch nicht weiß, was die Radwende genau ist, braucht einfach nur die erste Episode anhören ;-)

<https://soundcloud.com/user-35994828/>
[YouTube-Kanal „Radwende Bochum“](https://www.youtube.com/channel/UC...)

BROWSER

- + Einzelne Beiträge innerhalb der Sendung können oft direkt aufgerufen werden; Beiträge die weniger interessieren, werden einfach übersprungen.
- + Funktioniert mit jedem Computer, Tablet und Smartphone; eine zusätzliche App muss nicht installiert werden.

APP

- + Automatische Benachrichtigung bei neuen Folgen
- + Folgen können heruntergeladen und später ohne Internetverbindung (z.B. im Zug) angehört werden. Das geht auch im Browser, ist dort aber aufwändiger.
- + Persönliches Hörprogramm „an einem Ort“ anstatt verteilt über mehrere Fenster / Tabs im Internetbrowser
- + Die meisten Apps schlagen Podcasts mit ähnlicher Thematik zum Hören vor; so entdeckt man immer wieder neue Inhalte, ohne gezielt danach suchen zu müssen



Internetbrowser oder Podcast-App?

Beide Varianten haben Vorteile. Wer öfter unterwegs ist und sowieso ein Smartphone oder Tablet für Musik, Radio oder Videoinhalte nutzt, greift am besten zu einer App. Davon gibt es jede Menge (kostenlose), sowohl für Android als auch für iOS (mein ganz persönlicher Favorit: Player FM). Doch auch das Hören über den Browser kann Vorteile bieten.

Fazit

Alle vorgestellten Podcasts kann ich unein-

geschränkt empfehlen. Durch die Podcasts bekommt man manchmal auch Einblicke in Fahrradthemen, die man in einer Fahrradzeitschrift vielleicht überblättert hatte, die aber in einem Interview, in dem man die Akteure selbst hört, auf einmal sehr interessant werden können. Vielleicht schreckt die Länge der Episoden zunächst etwas ab – praktisch an Podcasts im Vergleich zum „linearen“ Radio ist aber, dass die Beiträge jederzeit pausiert und später weiter gehört oder auch einzelne Inhalte übersprungen werden können.



Erste Kidical Mass Bochums am 18. September 2021 - „Platz da für die nächste Generation!“

Wir wollen gemeinsam die Straßen der Innenstadt auf dem Rad erobern und ein klares Zeichen für eine kinderfreundliche und lebenswertere Stadt setzen. Organisiert wird die Veranstaltung vom Bündnis Radwende Bochum und ist Teil des bundesweiten Kidical Mass-Aktionswochenendes. In über 100 Städten finden am 18./19. September Fahrraddemos und Aktionen statt. Die Demo startet um **15.00 h** vor dem **Bergbaumuseum** (Europaplatz) mit einer kurzen Ansprache. Anschließend fahren wir mit Polizeibegleitung eine abgesicherte und familienfreundliche Strecke von rund 6 Kilometern durch die Innenstadt. Auch an Kinder auf Lauf-rädern ist gedacht; sie können eine kürzere

Runde fahren. Beendet wird die Tour wieder am Bergbaumuseum. Dort angekommen erwartet die Radfahrenden ein kleines Rahmenprogramm – zumindest wenn die dann gültigen Corona-Maßnahmen dies zulassen. Auch der ADFC wird mit einem Stand vertreten sein und unterstützt die Aktion tatkräftig. Mit der Aktion fordern wir eine Stadt, in der sich Kinder und Jugendliche überall sicher, selbstständig und angstfrei mit dem Fahrrad bewegen können. Dafür braucht es u.a. sichere (Schul-)Radwege, ein flächendeckendes Radwegenetz sowie innerorts Tempo 30 auf allen Straßen ohne Radweg. Jens Eschmann www.radwende-bochum.de www.kinderaufsrad.org

FAHRRAD-BEGEISTERUNG IM XXL-FORMAT

Erleben | Testen | Losfahren



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

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

Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945



WETTERAU HOCH³

- die andere Art, Rad zu fahren - Von Äpfelwoi und Pizza-Pommes

Text und Bild von Christoph Lotz

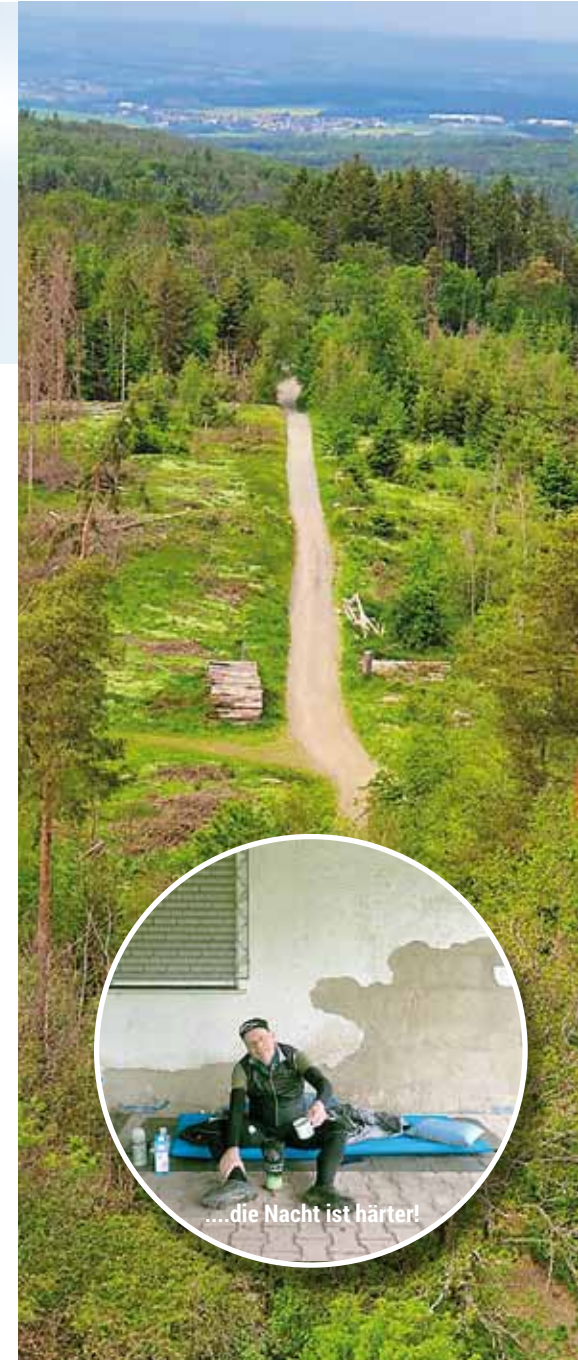
Ziel des Events war, dass die Fahrerinnen und Fahrer mit Hilfe einer Roadmap fünf Stempel- bzw. Locherstationen ansteuerten, um dort ihre ordnungsgemäße Teilnahme mittels einer Motivlochmarke zu dokumentieren. Versorgung und Übernachtung erfolgten in Eigenregie. Friedhöfe erwiesen sich dabei als wichtige Standorte einer stabilen Wasserversorgung, was allerdings nicht im Einklang mit den Friedhofsbenutzungssatzungen stand: „Wasserentnahme nur zum Zwecke der Grabpflanzenpflege gestattet!“ Eine besondere Herausforderung war die Routenführung, die über MTB-Trails, Wald- und Schotterpisten, Hochgras- und Schlammpassagen praktisch keine Rampe der Wetterau ausließ. Lohn der Plackerei war die auf jede Rampe folgende Panoramaabfahrt, die einen Weitblick über die Landschaft bescherte.

99 Fahrerinnen und Fahrer mit recht unterschiedlichen Ansprüchen waren im Staatspark Hanau am Start. Powerbiker, wie das Team von Eintracht Frankfurt Triathlon und Radsport oder einige Einzelfahrer, bretterten in 24 Stunden durch. Starkregen, Dunkelheit und Müdigkeit sowie natürliche Limitierung der Körper spielten dabei offenbar keine Rolle. Andere Fahrer peilten eine Fünftagesfahrt mit Übernachtung in Schlosshotels an oder ließen sich gar mit einem Wohnmobil supporten. Alles geht, nix muss.

Der Plan war, eine gemütliche 380 Kilometer lange Bikepackingtour verteilt auf 5.500 HM mit dem Gravelbike im Selbstversorgungsmodus mit Overnighter durch die Wetterau vom 3.- 6.6.2021 in drei Etappen zu absolvieren. Das Ruhrgebiet war mit den Teams Gravel-Punk-Ruhr (Daniel und Chris) sowie Gravelboyz (Bikingtom und Timo) vertreten.

Nach dem Startschuss verteilte sich das Peloton nach rund 15 - 25 km. Während sich die Gravel-Punk-Ruhr souverän über das wellige Terrain bewegten, hechelten die Gravelboyz der Spitze entgegen. Direkt auf der ersten Etappe waren mit dem Stenkopf (518 m) und dem Hausberg (486 m) die höchsten Anstiege zu nehmen. Gegen Abend erreichten die Gravel-Punk-Ruhr bei einsetzendem Regen Bad Nauheim. Schnell war die nächstgelegene Tankstelle für den Abendeinkauf gefunden. Da sich der anfängliche Niesel zum veritablen Starkregen ausgeweitet hatte, wurde das Abendbrot (Äpfelwoi, Laugengebäck, geräucherte Wurstware) kurzerhand stilecht in einem Bushaltestellenhäuschen eingenommen. Die Gravelboyz hingegen posteten munter Fotos von einem hippen Pizzaevent. Oberhalb von Bad Nauheim bezogen wir dann nach 116,55 km, 1.729 hm und 7:25 Std. in der Kirchner-Hütte unser erstes Nachtquartier. Kaum war die Hütte betreten, öffneten sich die Regenschleusen. Der gute Dornfelder von der Tankstelle wurde mittels Sprite veredelt, so dass wir eine solide Grundlage für die Nacht hatten.

Nach einer frosteligen Nacht entschied ich mich endlich gegen 5 Uhr, die Thermoweste, Thermoarmlinge und Thermobeinlinge anzulegen, so dass ich noch bis 8 Uhr gemütlich und nunmehr warm schlafen konnte. Daniel hatte noch gemahnt, nicht vor 8 Uhr aufzustehen. Da wusste er aber noch nicht, dass



ich fürs Satteln und Packen des Bikes rund zwei Stunden benötigen würde. Gegen 11 Uhr ging es dann endlich weiter. Bei herrlichem Sonnenschein waren vom ersten Track noch die letzten 20 km bis Ilbenstadt zu absolvieren. Der Starkregen der Nacht hatte die Wege in lehmige Schlammspisten verwandelt. Gegen Mittag Ankunft in Niederflorstadt. Hier stürmten wir den Rewe, um uns für ein kombiniertes Spätfrüh-



stück-Mittagessen sowie mit Bananenstauden und Müsliriegeln zu versorgen. Merke: Auf die Frage an die Locals, wo das Dorfzentrum sei, reagieren diese verständnislos. Jedes Kaff gilt hier als Stadt! Bei Melbach gingen die Wasservorräte zur Neige. Ein Friedhof war weit und breit nicht zu finden. Am örtlichen Sportplatz, auf dem eine Gruppe farbiger Kids zu Rapmusik pöhlte und so Bronx-Atmosphäre verströmte, war der Wasserhahn abgestellt. So sprachen wir einen Anwohner an, der uns freundlich mit Selbstgezapfen aus seinem Tiefbrunnen versorgte: „Wollt Ihr nicht lieber Bier haben?“. Weiter durch die Gluthitze des Tages. Bei Leidhecken dann der erste und einzige Platten der Tour. Ein Dorn, den ich zwei Wochen vorher nicht gefunden hatte, weil er sich im Stollen verborgen hielt, stach wieder zu. Abendbrot im Bürgerhaus von Oberflorstadt. Ein Gyrosteller, der für eine Fußballmannschaft gereicht hätte, sowie drei Becher reinen Äpfelwoi verliehen mir Superkräfte, die mich die nunmehr wieder völlig verschlammten Trails hochfliegen ließen. Offensichtlich hatte es zwischenzeitlich punktuell stark geregnet. Bei Einbruch der Dunkelheit Verpflegungsstopp an der Tankstelle in Ranstadt. Nettes Schwätzchen mit der jungen Tankwartin gehalten. Irgendwann

erzählte sie mir charmant, dass der Uropa ihres Sohns auch gerne wandern würde. Nun ja... Von dort steuerten wir im Schein der Stirnlampen Michelnau an. Dort vermuteten wir in der Nähe des Steinbruchs eine Schutzhütte. Hier verirrtet wir uns auf das Vereinsgelände des örtlichen Rockerclubs. Die Vereinsmitglieder zelebrierten in ihrer Titty Twister Bar nach eigenem Bekunden eine vereinsinterne Veranstaltung. Das Ganze wirkte allerdings eher wie eine Stehbiertparty. Nach anfänglicher Skepsis bot man uns zwar kein Kaltgetränk an, wies uns aber freundlich den Weg zu einer Schutzhütte am Sportplatz. Die Hütte am Steinbruch sei verfallen. Nach 111,52 km, 1.172 hm und 7:10:59 Std schlugen wir unser Quartier auf. Pünktlich setzte direkt der Starkregen ein. Schlummertrunk Dornfelder-Sprite, und die Nacht war unser Freund. Diesmal lautetet die Ansage: 7 Uhr aufstehen!

Frühstück mit zwei Kannen schwarzen Ostfriesentees liebevoll auf dem Gaskocher zubereitet und mit H-Milch von der netten Tankwartin veredelt an Müsliriegeln und Bananen hauchten mir wieder Lebenskräfte ein. Das Aufsatteln funzte diesmal mit 30 Minuten erstaunlich schnell. Start heute vor 10 Uhr. Bis dahin waren schon viele Wetterauhoch3ler auf ihrem Weg zum Checkpoint 3 an uns vorbeigejagt. Und weiter durch das wunderschöne H0-Märklin-Wunderland nach Stockheim zum Rewe-Markt zwecks Proviantladens. Wir passierten die Nidderauen, in denen die Störche wie Geier zu tausenden in den Bäumen hockten. Auf dem Rewe-Parkplatz stießen wir auf eine Jugendgruppe von Kolumbianern, die uns vom Radfahren in den Anden auf 4.000 hm berichtete. Es folgte der Anstieg zur Keltenburg Glauburg. Ein mystischer Ort, der einen unglaublichen Weitblick über das Land bot. Die Magie der Kelten war aus jedem Steinhaufen und Mauerrest zu spüren. Ein Kraftort! Nachmittags checkten wir beim Wasserfassen auf dem Friedhof von Bleichenbach unsere Situation. Die Strecke war bis hierhin wunderschön, würde wahrscheinlich auch weiterhin wunderschön werden. Aber angesichts der Vorliebe des Organizers, praktisch jede Rampe in der Gegend

mitzunehmen und dabei keine Geröll- und Schlammpassagen auszulassen, entschieden wir uns im Sinne der Ökonomisierung des Körnerverbrauchs vom nächsten Checkpoint in Gedern auf den Flussradweg entlang der Nidder zu wechseln. Unser Schnitt war bis dahin mit 15,4 km/h relativ bescheiden. Schließlich mussten wir ja am nächsten Tag nachmittags den Zug für die Heimfahrt erreichen. Uns wurde klar, dass wir am Sonntag eine zusätzliche Etappe von rund 30 km bis zum Ziel in Hanau werden einlegen müssen. Gegen 17 Uhr erreichten wir den Checkpoint 4 im Schloss Gedern. Wir ließen uns im Schlosscafe nieder, um bei mehreren Äpfelwoi Kräfte für die Weiterfahrt zu sammeln. Hier erreichte uns die Nachricht der Gravelboyz, dass sie das Ziel erreicht hätten. Glückwunsch! Grummel... Es folgte eine traumhafte Abfahrt von rund 20 km durch aufsteigende Nebelschwaden nach Büdingen. Offenbar war während unserer Rast mal wieder ein Starkregen runtergegangen. Hier wieder das übliche Ritual: Einkaufen für die Nacht an der Tanke und Aufstieg zur Hütte. Glücklicherweise konnte ich Daniel davon überzeugen, nicht die steile Schotterauffahrt sondern das bei Komoot gemütlich anmutende Sträßlein zu nehmen. Dass das Sträßlein

komplett aufgerissen und mit Gleisschotter geschottert war, konnte ich natürlich vorher nicht wissen. Aber nur so trafen wir auf das Sportlerheim von Calbach, das uns ein Vordach für die Nacht bot. Auch hier wieder das übliche Ritual: Kaum Quartier bezogen, brach der Starkregen los. Tagesleistung: 89,77 km, 1.207 hm, 6:01 Std.

Da das Sportlerheim direkt am Ortsrand lag, war uns schon klar, dass wir irgendwann die Aufmerksamkeit der Anwohner auf uns ziehen würden. So konnten wir morgens ein Auto beobachten, das flott den gegenüberliegenden Hang hochfuhr, plötzlich stoppte, wendete und noch flotter zurückfuhr. Prompt erschien kurz darauf das Auto an unserem Lager. Es war der Platzwart. „Seid Ihr Obdachlose?“ „Nein, wir sind Graveler auf Mission“. Zur Legitimierung zeigten wir unsere Stempelkarten vor. Das stimmte ihn milde.

Auf zum Schlussspurt zum Checkpoint 5 und zum Ziel bei Schloss Wilhelmsbad. Und geschafft! Endlich mal eine akzeptable Reisegeschwindigkeit von:

19,2 km/h, 32,95 km, 172 hm, 1:43:09 Std.



Wasser, Windmühlen und viel Wunderbares Mit der Bahn zu Radtouren am Niederrhein

Text und Fotos: Gerlinde Ginzel



Es ist Lockdown, Du hast viel Zeit
und möchtest am liebsten verreisen,
aber das geht nicht, was tun?

Abendstimmung in Rees

Diese Frage stellte sich mir im Frühjahr. In die Ferne schweifen war nicht möglich, also suchte ich mir eine Region in der Nähe, die ich noch nicht so gut kenne. Als Besitzerin eines VRR-Tickets ist es möglich einen großen Teil Nordrhein-Westfalens per Bahn zu bereisen: von Arnhem oder Venlo bis Unna-Hemmerde, von Dorsten und Haltern-Sythen im Norden bis Langenfeld (Rheinland) und Hagen-Hohenlimburg im Süden.

Nach einer Sendung des WDR über die Tulpenfelder in Straelen fielen die Würfel für den nördlichen Niederrhein. Meine Idee war es, an einem Tag mit der Bahn anzureisen, eine Tour zu unternehmen, abends zurückzufahren und an einem der folgenden Tage vom Zielpunkt der letzten Tour die nächste Etappe zu starten bis zum nächsten Ziel, immer einen Bahnanschluss vorausgesetzt. So könnte ich gefühlt eine mehrtägige Tour unternehmen, ohne irgend-

wo übernachten zu müssen. Wichtig war ebenfalls, genügend Proviant und Getränk mitzunehmen, da die Einkehr (mindestens bis Anfang Juni) nirgends möglich war.

Die erste Anreise erfolgte mit der RB10 Richtung Kleve bis Kerken-Nieukerk, weiter ging es nach Straelen mit der hübschen kleinen Altstadt und einem Marktplatz im Zentrum. Die Orientierung in der Fahrrad-Region Kreis Kleve ist sehr leicht durch das Knotenpunktsystem.

Die Tulpenfelder liegen etwas abseits in Auwel (ggf. jemanden fragen). Sie sind natürlich nicht so spektakulär wie die in den Niederlanden, aber interessant, da hier besondere Züchtungen angebaut werden, die man auch nur in gut sortierten Blumen-geschäften oder z. B. auf dem Wochenmarkt kaufen kann. Auf dem Markt in Altenbochum bin ich dann fündig geworden und habe mir einen schönen Tulpenstrauß als Erinnerung gegönnt. Auf der weiteren Tour kann man auch einen Abstecher in die

niederländische Stadt Arcen unternehmen (in diesem Jahr im April nicht möglich). Das pittoreske Dorf ist Teil des Nationalparks De Maasduinen und war ursprünglich eine Festungsstadt. Heute verfügt das Dorf über viele Straßencafés und gutes Essen und Trinken sind hier eine Selbstverständlichkeit.

Schon von weitem sieht man die am Niederrhein noch erhaltenen Windmühlen. *„Hunderte von Windmühlen ließen einst im Rheinland und Westfalen die Flügel drehen. Sie sägten Holz, schlugen Öl, stampften Papier, gerbten Leder, walkten Filz, pumpten Wasser und bewegten noch vieles mehr. Heutzutage besinnen sich viele Menschen wieder auf alte Techniken.“*

Im Spargeldorf Walbeck leuchtet die weiße Steprather Mühle, direkt daneben der Spargelhof Kisters. Der Besuch lohnt auf jeden Fall, da auch immer preiswerte Sortierungen angeboten werden, deren Geschmack sich nicht von der besten Handelsware unterscheidet. Der „Lustige Spargel“ mit krummen oder sonst irregulären Stangen kostete ca. fünf €/kg, außerdem gibt es ein kleines Hofcafé.

Auf der Weiterfahrt überquert man die „Fossa Eugeniana“, an deren wassergefüllten Kanal sich mittlerweile ein kleiner Urwald entwickelt hat. „Im Jahre 1626 begannen die Spanier mit dem Bau der Fossa Eugeniana. Die Idee war, den Rhein, die Maas und die Schelde miteinander zu verbinden, um so einen Teil der Binnenschifffahrt aus dem holländischen Gebiet zu übernehmen. Darü-



Urwald an der Fossa Eugeniana

ber hinaus sollte der Kanal als eine zusätzliche Verteidigungslinie dienen.“ Zu diesem Zweck wurden die Schanzen gebaut, die man in der flachen Landschaft sofort wahrnimmt.

Durch den Wald und vorbei an den Gütern Haus Walbeck und Haus Steprath radelt es sich schön schattig bis nach Kevelaer. „Die Wallfahrtsstadt Kevelaer gehört mit seiner großartigen Marienbasilika und der berühmten Gnadenkapelle zu den wichtigsten Marienwallfahrtsorten Deutschlands. Der neue Sologarten St. Jakob bietet mit dem Gradierwerk die perfekte Umgebung, um seine Seele baumeln und den Alltag für eine Weile hinter sich zu lassen.“

Die zweite Tour war geplant von Kevelaer bis Xanten, doch durch eine ungeplante Störung im Bahnverkehr disponierte ich kurzentschlossen um und nahm den nächsten Zug nach Xanten. Für die Stadt Xanten sollte man Zeit einplanen, es gibt so viel Interessantes zu sehen: die Altstadt, den Dom St. Viktor, Spuren aus römischer Zeit, das kleine Siegfried-Museum und die Kriemhildmühle an der Stadtmauer.

Auf dem Marktplatz gegenüber dem Dom herrschte bei mildem Wetter fast mediterranes Flair und nach dem langen Lockdown konnte ich hier das erste Mal wieder einen Besuch in einem Café genießen. Außerhalb der Stadtmauer ist direkt bei der noch im Mahlbetrieb befindlichen Kriemhildmühle das einladende Mühlencafé. Unter den wachsamem Augen der großen Drachenskulptur, die die Kinder zum Klettern einlädt und an Siegfried, den Drachentöter erinnern soll, kann man Vollwertiges bestellen.

Dann geht es heraus aus der Altstadt,



Steprather
Mühle in
Walbeck

an den scheinbar endlosen Mauern des Archäologischen Parks entlang, der sich auf dem Areal der römischen Stadt Colonia Ulpia Traiana erstreckt. Für den Besuch des Römermuseums allein bräuchte es mindestens einen halben Tag. Vorbei an den modern und maritim gestalteten Häfen und Lokalen der Xantener Süd- und Nordsee



Marktplatz in Anholt

geht es weiter in Richtung Vynen und Niedermörmter, von wo man mit einer Fähre nach Rees übersetzen kann. (Die Fähren verkehren allgemein nicht an allen Tagen, vorher informieren!) Da die Fähre nicht in Betrieb war, musste ich einen Umweg über die Rheinbrücke fahren, auch ein Erlebnis mit schönem Weitblick.

Von hier sind es nur wenige Kilometer bis nach Rees. Als staatlich anerkannter Ausflugsort hat die Stadt einiges zu bieten: ausgeschilderte Radtouren in die Umgebung, Anlegestellen der Ausflugsschiffe der Niederrheinflotte, ein vielseitiges Gastronomisches Angebot und sehr schöne Kinderspielflächen. Die Niederlande sind nah und Touren weiter nach Westfalen können mit dem „Fiet-senbus“ ergänzt werden. Auf der schönen Rheinpromenade wird es nicht langweilig beim „große Pötte begucken“.

Die Rückfahrt mit der Bahn hatte ich ab Wesel geplant. Auf der gut ausgeschilderten Route über Haffen, Mehr und Bislich radelt es sich wunderbar durch die scheinbar

unendliche niederrheinische Weite, vorbei an Bauernhöfen und Dörfern, wo im Juni die Jungstörche in den Storchennestern sitzen und klappernd die Eltern mit Futter erwarten. Auf einer Wiese zählte ich tatsächlich zwölf Störche, die dort nach Futter suchten; es war gewiss genug für alle da.

Wesel erreicht man über die Rheinpromenade; wer jetzt noch eine Stärkung braucht, dem sei dort das Cafe Rheinstübchen mit den hausgemachten Kuchen und Torten empfohlen.

Die letzte Tour ging von Millingen über Isselburg nach Anholt, dann in einem nördlichen Bogen nach Emmerich und zurück bis Rees. Der Weg nach Isselburg führt wieder an einer schönen Mühle vorbei und durch den Wald am Wildpark Anholt bis in das etwas verschlafen wirkende Isselburg. Im Ortsteil Anholt mit dem kleinen Marktplatz findet man viele lesenswerte Informationstafeln über die Geschichte des Ortes und natürlich das berühmte Schloss. Wer den Park besichtigen möchte, muss fünf Euro Eintritt zahlen, für Fotofans und längere Spaziergänge durch die weiten Anlagen auch lohnend. (Als Gast im Schlossrestaurant ist kein Eintritt fällig).

Auf der Fahrt nach Emmerich in westlicher Richtung passiert man das zauberhaft im Wald gelegene Haus Landfort. Hier sind umfangreiche Arbeiten zur Gartengestaltung im Gange; der Landsitz aus dem 14. Jahrhundert wird komplett renoviert und soll nach Abschluss der Arbeiten teilweise zugänglich werden. Optisch sollen Haus und Park wieder das Aussehen bekommen, das



Verträumtes Haus Landfort

sie Anfang des 19. Jahrhunderts hatten, als das Interesse des Besitzers an Botanik sich im Park von Landfort zeigte – hier blühte so ziemlich alles, was sich pflanzen ließ.

Die Route über Netterden nach Emmerich führt durch die Niederlande und zwischen den sauberen Dörfern und Bauernhöfen kommt Urlaubsstimmung auf. Bemerkenswert sind die oft wunderschönen Gärten; die „Verschotterung“ hat hier hoffentlich keine Chance, da es in der Region viele Gartenbaubetriebe mit einem reichhaltigen Pflanzenangebot gibt.

Kurz hinter dem schönen Ort Netterden überquert man wieder die (unsichtbare) Grenze und erreicht nach wenigen Kilometern Emmerich. Auf jeden Fall sollte man bis zur Rheinpromenade fahren und dort eine Pause einplanen. In dem vielfältigen



Rheinpromenade in Emmerich

gastronomischen Angebot findet jeder etwas nach seinem Geschmack. Wer noch mitgebrachten Proviant verzehren möchte, kann es sich in einem der Strandkörbe bei der Tourismusinformation bequem machen und den Blick über den Rhein genießen.

Für die Fahrt nach Rees wählte ich die etwas längere Route durch die Rheinauen über Domick und wurde wiederum belohnt mit weiter Landschaft, vielen Futter suchenden Störchen in den Wiesen, leuchtend gelben Sonnenblumen und einer gut geteerten, zum Teil frisch ausgebauten Strecke abseits der Straße. In Rees war noch Zeit für ein leckeres Eis am Marktplatz, bevor ich mich zum Bahnhof nach Haldern sputen musste, denn die Zugverbindung fährt nur ein Mal pro Stunde.



Landschaft am Niederrhein

Tipps und Serviceinformationen:

Meine Tagesetappen dieser Touren liegen zwischen 55 bis ca. 70 Kilometern. Für die Anreise mit der Bahn und Ticketinformationen siehe www.vrr.de. Der Bahnhof Rees-Empel ist wegen des Tunnels nicht für die Anfahrt mit dem Rad geeignet. Fähren und/oder Rheinübergänge gibt es in Wesel, Rees, Xanten, Grietherort und Emmerich. Die Fähren fahren nicht täglich! Zwischen Emmerich und Rees kann man die Tour auch kombinieren mit einer Fahrt auf den Ausflugsschiffen der <https://www.reeser-personenschiffahrt.de/rundfahrten.html>

Emmerich, Rees und der Kreis Wesel haben ausführliche kostenlose Radtourenbroschüren veröffentlicht: www.wfg-emmerich.de / www.tourismus-kreiswesel.de / www.wfg-kreis-kleve.de

Im Kreis Kleve verrät der Aufkleber „Nette Toilette“ an Gaststätten, wo man z.B. als Radtourist die Toilette benutzen darf.

Kartenempfehlung: BVA – Radwanderkarte Kreis Wesel oder Kreis Kleve M 1:50.000 oder BVA ADFC Regionalkarte Niederrhein Nord M 1:75.000

Abb.: <https://nl.kleve-tourismus.de>

MONATLICH FESTE WIEDERKEHRENDE TERMINE:

JEDEN DONNERSTAG 18-20:00
ADFC INFORMATION & BERATUNG

persönlich im Umweltzentrum
- jetzt mit wöchentlichen Schwerpunktthemen
oder telefonisch 0234 33385455

JEDEN 3. DONNERSTAG 18:30
ADFC AKTIVENTREFFEN

Umweltzentrum Alsenstraße 27, 44789 Bochum

JEDEN 1. MITTWOCH AB 19:00
Treffen der Radwende

im Griesenbruchstraße 9 · 44793 Bochum

JEDEN LETZTEN MITTWOCH AB 19:00
RADLERSTAMMTISCH BOCHUM-MITTE

Vorher: Treffen für eine kurze Stadtrunde 17:00
Radlerstammtisch Bochum-Mitte im Café Ferdinand, Ferdinandstr. 44, 44789 Bochum
(am 29.12. kein Stammtisch)

CM JEDEN 4. FREITAG 19:00
CRITICAL MASS BOCHUM CM

Die Bochumer CM trifft sich um 19:00 Uhr an der Glocke am Rathaus – als Flashmob. Es wird ca. 2 Stunden fröhlich geradelt, je nach Lust und Wetter. Im gemütlichen Tempo (ca. 12-15 km/h) geht es meistens mit Musik und vor allem guter Laune quer und durch die Stadt.

VARIABLE TERMINE: RADTOUREN · EVENTS · ETC,

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Planungunsicherheit haben unsere Tourenleiter/innen noch nicht so weit in die Zukunft geplant. Aktuelle Termine veröffentlichen wir rechtzeitig auf unserer Homepage und im Tourenportal. Gegebenenfalls müssen zur Durchführung und Teilnahme an einer geführten Radtour unter den momentanen Umständen auch gewisse Regeln beachtet werden.

Aktuelle Hinweise:

<https://bochum.adfc.de>

-„Platz da für die nächste Generation!“ 15.00 h am Bergbaumuseum (Europaplatz)

Jens Eschmann
www.radwende-bochum.de
www.kinderaufsrad.org



Internationaler ParkingDay,
Freitag, 17. September 16:00 – 19:00

(mit Auf- und Abbau 15:00 bis 20:00).
Statt Autos kommt wieder Leben in die Stadt! Bitte anmelden, um entsprechend viele Parkplätze reservieren zu können! Näheres und Ort: Jutta Schröder www.urbanradeling.de

GAST event **1. Kidical Mass Bochum,**
Samstag, 18. September 15:00 – 17:30

Europaplatz/ Bergbaumuseum
Eine kinder- und familienfreundliche Fahrraddemo mit anschließendem buntem Kinderprogramm auf dem Platz vorm Bergbaumuseum.
Weitere Informationen <https://kinderaufsrad.org/>

Sternfahrt Ruhr-Lippe nach Lünen
Sonntag 19. September

Zubringerdienst ab Rathausglocke
Willi-Brandt-Platz **Südroute** 11:30
und **Nordroute**..... 12:00
Bochum-Gerthe, Castroper
Straße Lothringen Allee.....12:30
Individuelle Rückfahrt, Tourleitung: Gerlinde Ginzl
https://fahrradsternfahrt.ruhr/?page_id=32

7. Schiffsparade Kulturkanal
Montag 27. September 10.30

Ab Rathausglocke führt die Tour zum Familienfest im Nordsternpark Gelsenkirchen, wo die Parade ab 14.00 beginnt. Zurück geht es in Richtung Herne mit der Gelegenheit zu einem abschließenden Besuch des Heimatmuseums in Herne (am 26.9. kostenloser Eintritt). Von dort individuelle Rückfahrt.
TB 3,-€, 60 km, Tourleitung: Gerlinde Ginzl

Flotte Winterrunde
Sonntag 14. November 9:00-18:00

ab Umweltzentrum Bochum, Alsenstr. 27
Eine sportlichere Tagestour (18-20 km/h Ø) überwiegend über Bahntrassen- und Flussradwege. Von Bochum geht es über Hattingen, Wuppertal, Kettwig und Essen zurück nach Bochum.
Bitte ausreichend Getränke für sich selbst und Beiträge für gemeinsames Picknick mitbringen („alles für alle“). Auf halber Streckekönnen wir uns aber bei einem Heißgetränk am Mirker Bahnhof (Wuppertal) etwas aufwärmen...
Anmeldung bitte unter eschmann@adfc-bo.de
bei schlechten Wetteraussichten sagen wir die Tour ggf. zwei Tage vorher ab.
TB 3,-€, 120km, ca. 1100 Höhenmeter
Tourleitung: Jens Eschmann, Christoph Lotz

Herbstfest und Saisonausklang
Sonntag, 3. Oktober 16:00-20:00

Umweltzentrum, Alsenstraße 27
Für Würstchen und Getränke wird gesorgt. Wir freuen uns über Salat- und Kuchenspenden oder sonstige Leckereien.

Mitgliederversammlung ADFC Bochum
28. Oktober 19:00

Umweltzentrum, Alsenstr. 27,
Ggf. Aktuelles auf der Homepage beachten

GAST event **E-Bike Festival Dortmund**
1. – 3. April 2022

Beim E-BIKE Festival rund um St. Reinoldi auf dem Ostenhellweg heißt zum fünften Mal E-Mobilität erfahren und den größten E-Bike Verbrauchertest live erleben.
Tourleitung: Nachname@adfc-bo.de

Kontakt Tourleitung jeweils:
Nachname@adfc-bo.de

Impressum

FreiRad #6, September 2021
Herausgeber: ADFC Bochum e.V.
Bochum e.V. Umweltzentrum
Alsenstraße 27, 44789 Bochum
Tel.: 0234 33385455
E-Mail: freirad@adfc-bo.de
Bank: ADFC Bochum IBAN :
DE 10 4401 0046 0023 6754 61
Postbank Dortmund BIC: PBNKDE FF
Auflage: 3.000 Exemplare
Wirmachendruck.de
Sie sparen, wir drucken!

Fördermitglieder:
Fahrradladen balance GmbH
Fahrradladen Seeger
Ruhr-Universität Bochum
V.i.S.d.P.: Georg Puhe
Redaktion: Bernhard Raeder, Georg Puhe
Layout: design-muss-sein, Werner Elbrecht
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Gerlinde Ginzl,
Ralf Böhm, Bernhard Raeder, Martin Krämer,
Georg Puhe, Ute Leschny, Jens Eschmann, Pe Sturm,
Christoph Lotz, Redaktionsteam RadEntscheid
Jens Matheuszik

Fotos: Wenn nicht anders im Beitrag benannt, von den jeweiligen Autoren. Im Mitgliedsbeitrag sind 5,- € für ein Jahresabo »FreiRad« enthalten.
Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion | Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich | Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Wir danken unseren ANZEIGEN-PARTNERN:
Sparkasse Bochum * Meinhövel * GLS Bank *
Stadtwerke Bochum * Rees Marketing * Biketeam
Radreisen * tri-mobil * Balance



Foto: Bernhard Raeder

Gemeinsam durch die Hölle ...

„Die Hölle kann kaum schlimmer sein ...“, so beschrieb der Bezirksbürgermeister Süd die Situation auf gemeinsamen Geh- und Radwegen zum Beginn des Sommers in der WAZ.

Was sich wie ein Radfahrbericht über die Königsallee von der Wasserstraße bis in die Innenstadt anhört, war nicht die erhoffte Beurteilung der Radverkehrsinfrastruktur in Bochum durch einen politischen Hierarchen, nein, ganz im Gegenteil, der Vergleich mit der Hölle charakterisierte die Wahrnehmung der Fußgänger, die Fahrradfahrern „ein komplett rücksichtsloses Verhalten“ auf gemeinsamen Geh- und Radwegen vorwerfen. Damit spricht er offensichtlich vielen aus der Seele, nimmt man die zahlreichen Leserkommentare als Maßstab. Nicht in die Seele des Fahrradfahrers versetzt sich der Bürgermeister sondern in die der zu Fuß gehenden Hundebesitzer.

Nun soll hier nicht der Graben tiefer geschaufelt werden. Die Straßenverkehrsordnung ist eindeutig: Radfahrer haben keinen Vorrang auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, die Fußgänger müssen sie aber durchfahren lassen. Die StVO sagt, dass sie auf Fußgänger Rücksicht nehmen müssen. Dazu ist das Klingelsignal hilfreich mit einer nach der Straßenverkehrszulassungsordnung vorgeschriebenen Klingel. Rechtsnormen und Rechtsprechung sind hier eindeutig.

Gemeinsam mit Rücksicht“ ist das Motto, dass es zu bewerben gilt. Die Kampagne der Stadt Bochum, die Bezirksbürgermeister Marc Gräf und Polizeipräsident Jörg Lukat im Mai beim Aufstellen des ersten Schildes an der Springorum Trasse vorstellten, ist in Zusammenarbeit mit der Polizei, der Stadt Bochum und dem ADFC entstanden und weist auf die Gemengelage

der vielen gemeinsamen Geh- und Radwege hin. Sie zeigt die vielfältigen Ansprüche von Fußgängern, Radfahrern, Kindern, Hunden, etc., die an die gemeinsamen in der Regel 2,5 bis 3 Meter breiten Geh- und Radwegetrassen gestellt werden. Das Bedürfnis, sich dort zu bewegen, hat sicherlich in der Pandemie noch einmal stark zugenommen. Die unterschiedlichsten Nutzungen konkurrieren miteinander, der Rennradfahrer will schnell fahren, Das Paar will nebeneinander spazieren gehen und sich unterhalten, der Hundebesitzer will seinen Hund ausführen und ihm am Liebsten viel Freiheit ohne Leine oder mit langer Schleppleine geben, Familien spielen mit ihren Kindern oder machen erste Fahrtrainings mit den Kleinsten. Der Platz ist begrenzt und wird es in den nächsten Jahren auch noch sein. Dabei ist es wichtig, dass Fußgänger und Fahrradfahrer koalieren und gemeinsam ihre Forderungen vertreten: Mehr Platz für Aktivitäten im Freien. Pauschale Schuldzuweisungen tragen nicht zur Konfliktlösung bei.

Akzeptanz des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers ist erforderlich, Rücksichtnahme ist das Gebot der Stunde. Ein freundliches Wort, ein Dank an den Hundebesitzer, der seinen Hund eng an der Leine führt, an das Paar, dass hintereinander läuft, an die Familie, die Platz macht. Die gemeinsame Forderung muss sein, mehr Bewegungsraum in der Stadt zu schaffen. Gerne fahren Fahrradfahrer auf Straßen, wenn man ihnen den benötigten Raum für sichere Radverkehrsanlagen zur Verfügung stellen würde. Solange es hier an Raum mangelt hilft nur ... „Gemeinsam mit Rücksicht“.

Name

Vorname Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

E-Mail (freiwillig) 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 (56 €) 18-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-17 Jahre (16 €)
Mein/e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (68 €) 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



WIR HABEN **BOCK** AUF
BOCHUM

stadtwerke-bochum.de

STADTWERKE
BOCHUM

