



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club



FahrRad!

Die Fahrradzeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Köln und Umgebung e.V.

Ausgabe 3/2004 September - Dezember 2004



An der schottischen Südküste zwischen Newton Stuart und Stranraer

Foto: erko

Ins Rollen gebracht - seit 25 Jahren bewegt der ADFC die Kölner Radler

Einladung zur Radlerfête - Wir feiern am 16. Oktober!

Ei, wo isse denn? - Die Radstation verschwindet hinter Bauzäunen

"Are you lost?" - Op Jöck in England, Schottland, Irland

Editorial



Liebe Radlerinnen und Radler,

große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: Der ADFC-Kreisverband Köln und Umgebung wird in diesem Herbst 25 Jahre alt! Das wollen wir mit Ihnen feiern. Auch, wenn Sie nicht Mitglied sind, sind Sie herzlich eingeladen, bietet sich doch hier die Gelegenheit, den ADFC und die Menschen, die sich hier zusammengefunden haben, einmal kennenzulernen. Also, folgen Sie frohgemut der Einladung auf Seite 4!

Übrigens, für die Tombola, die dort veranstaltet werden soll, suchen wir noch Sponsoren, ebenso sind helfende Hände für alle anfallenden

Arbeiten hochwillkommen. Sollten Sie zu dem einen oder anderen etwas beitragen wollen, wenden Sie sich bitte an unseren Vorsitzenden Heribert Thelen, Telefonnummer und E-mailadresse finden Sie auf Seite 9.

Im Fahrradklimatest hat Köln bekanntlich nur einen der hinteren Plätze belegt, und daß, obwohl wirklich doch einiges zur Verbesserung der Verkehrssituation getan wurde. Bezeichnend mag allerdings sein, daß die politisch Verantwortlichen, sprich: die Parteien, unsere Bitte um Stellungnahme keiner Antwort für würdig erachteten. Umso erfreulicher, daß die Verwaltung sich der Kritik gestellt hat und uns in einer sechsseitigen Stellungnahme ihren Standpunkt dargelegt hat. Ob Runder Tisch, Velorunde oder BYPAD, wir bleiben im Dialog. Daß man dabei nicht immer einer Meinung ist, liegt in der Natur der Sache. Aber alle Teilnehmer dieser Gesprächsrunden versuchen, für uns Radler immer das Optimale herauszuholen, und das ist gut so!

Ihr

Erich Koprowski

Inhalt

ADFC intern

Neues aus dem Fahrradbüro	3
Einladung zum Club-Jubiläum	4
Ins Rollen gebracht	6
Aktive und Ansprechpartner	9

Verkehr

Runder Tisch Radverkehr	10
BYPAD-Entwurfsbericht	11
Kein prima Klima!	12
Ei, wo isse denn?	14

Stadtgeschichte/Radgeschichte

Die Rheinlandhalle und Albert Richter	16
---------------------------------------	----

Touren und Termine

von September bis Dezember	18
----------------------------	----

Op Jöck

Are you lost?	22
---------------	----

Ra(d)t und Tat

Mängelcoupon	28
ADFC - Gebrauchtfahrradmärkte	30
Beitrittserklärung	31

Auch Nichtmitglieder brauchen auf den Bezug von "FahrRad!" nicht zu verzichten! Senden Sie uns einfach den Coupon zu und legen Sie pro gewünschter Ausgabe 1,50 EUR in Briefmarken bei. Wir senden Ihnen Ihr Exemplar druckfrisch zu! Die Postanschrift finden Sie auf Seite 9.

Ich bestelle hiermit ___ Ausgaben von "FahrRad!"

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____ Ort: _____

Neue Vorsitzende gesucht

Der Kreisverband des ADFC Köln und Umgebung sucht neue Vorsitzende. Norbert Schmidt als 1. Vorsitzender wird bei der nächsten Wahl nicht mehr kandidieren, ebenso hatte Heribert Thelen als 2. Vorsitzender auf der internen Klausurtagung im März seine Nichtkandidatur angekündigt.

Also: Wem der ADFC und der Kreisverband am Herzen liegt, möge sich einen Ruck geben und bei den Vorsitzenden (0221 / 66 59 72 oder 0221 / 62 10 65) melden. Bewerbungen interessierter Kandidaten werden seitens der Vorsitzenden vertraulich behandelt. *.sn*

Neues aus unserem Fahrradbüro

Seit Juli ist unser Fahrradbüro wieder regelmäßig mit einer Angestellten besetzt. Frau Elke Stienen, gelernte Bürokauffrau, kümmert sich um das Tagesgeschäft beim Kölner Kreisverband.

Nachdem unser bisheriger Angestellter und gleichzeitig 2. Vorsitzender, Heribert Thelen, aus gesundheitlichen Gründen den Rückzug antreten musste, wurde nach einem „Bewerbungsmarathon“ (immerhin 14 Bewerbungen lagen dem Vorsitzenden vor, acht Gespräche fanden statt, zwei Kandidaten sagten kurzfristig ab) die Kandidatin ausgewählt. In der Verkehrs- und Umweltszene zu Hause sowie als zweifache Mutter und erfahrene Bürokauffrau qualifiziert, entschied sich der Vorstand für Elke Stienen.



Elke Stienen an ihrem neuen Arbeitsplatz Foto:erko

Wir wünschen unser neuen Angestellten viel Erfolg und alles Gute in ihrem neuen Wirkungskreis.
Sn

Telefon wieder intakt

Oje! Wenn es unpassend kommt, dann gleich mehrfach. Zuerst musste Heribert Thelen aus gesundheitlichen Gründen den Rückzug antreten, dann streikte unsere Telefonanlage gleich mehrmals. Zuerst schien der Defekt schnell behoben zu sein, doch nachdem Techniker einige Male die Leitungen untersuchten, wurde eine Fremdstörung festgestellt. Dabei stellte sich heraus, dass unsere Telefonanlage ebenfalls defekt war. Doch seit Juni ist der Schaden behoben, es kann wieder störungsfrei angerufen werden.

Für die bei unseren Anrufern entstandenen Unannehmlichkeiten zu den Zeiten der Nicht-Erreichbarkeit (wir mussten den Anrufbeantworter aktivieren, auch wenn unser Fahrradbüro besetzt war!) bittet der Vorstand nachträglich um Verständnis und um Nachsicht.

sn

ADFC intern

25 jähriges Club-Jubiläum

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Kreisverband Köln und Umgebung e.V. wird in diesem Jahr 25 Jahre alt.

Ein Grund für uns, mit Euch Mitgliedern und Euren Angehörigen zu feiern!

Aus diesem Anlaß organisieren wir für Samstag, den 16. Oktober 2004 eine Fahrradtour (ca. 32 km) am Rhein entlang, Abfahrt um 15.30 Uhr ab Rheinpegel (Altstadtufer) und anschließend ab 18 Uhr eine Radlerfête am Clubhaus der Kanu-Sportfreunde Köln.

Das Clubhaus befindet sich in der Auffahrtrampe der Deutzer Brücke und ist gem. der nebenstehenden Skizze vom rechtsrheinischen Ufer aus zu erreichen.

Essen und trinken könnt Ihr auf unserer Feier zu Selbstkostenpreisen.

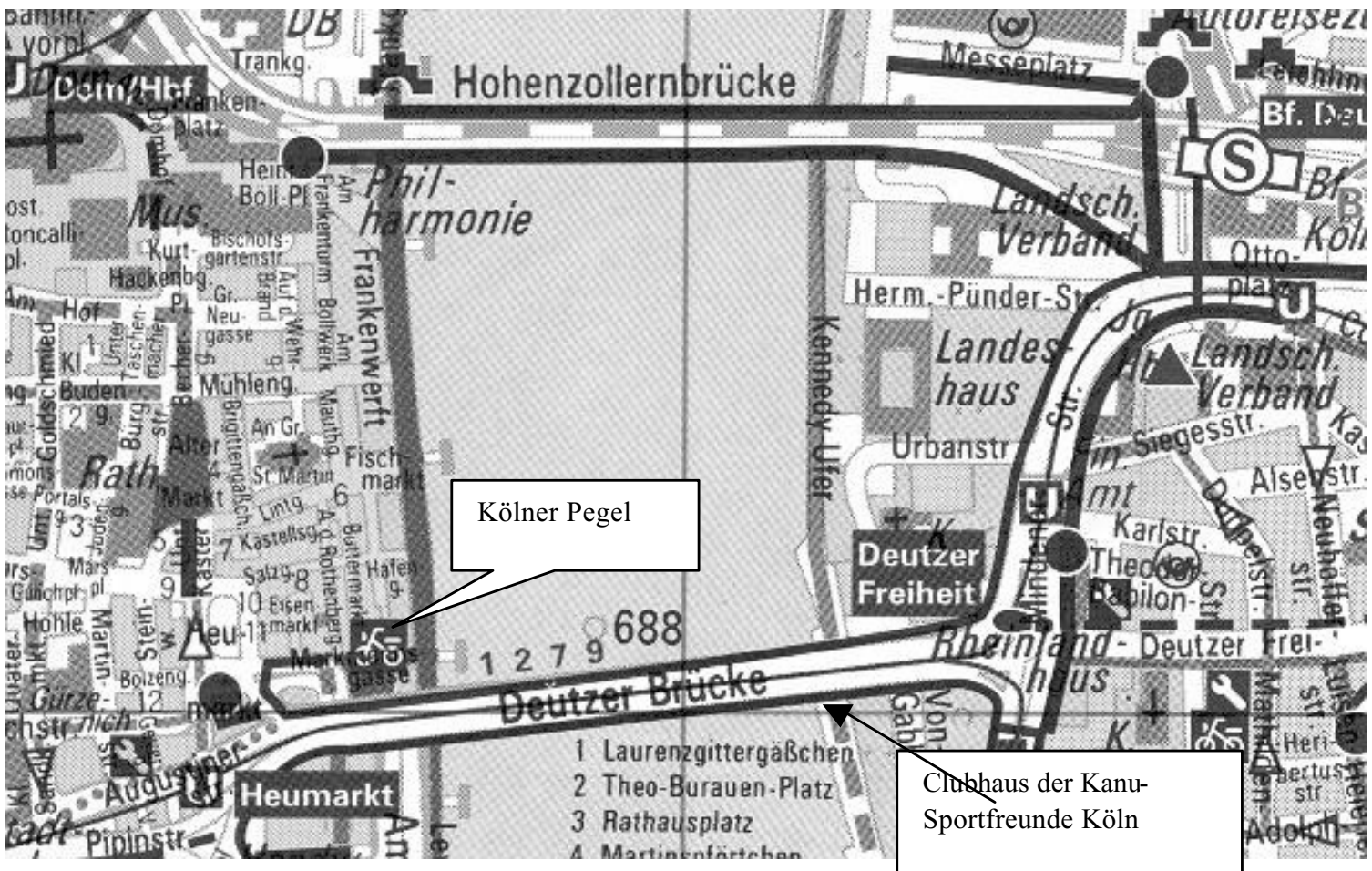
Um besser planen zu können, bitten wir dringend um eine **verbindliche Anmeldung** bis zum **9. Oktober 2004**.

Wir freuen uns schon jetzt auf ein tolles Fest mit ganz, ganz vielen TeilnehmerInnen.

Viele Grüße

Heribert Thelen
2. Vorsitzender

ADFC intern



ADFC-Köln
Im Sionstal 8

50678 Köln

Tel. 0221-32 39 19

Fax 0221-32 69 86

Mail: adfc-koeln@netcologne.de

Tel. Heribert Thelen 0221-62 10 65

Mail: heri@netcologne.de

Ich nehme mit _____ Personen an der Fahrradtour und mit
_____ Personen an der Jubiläumsfeier am 16. Oktober 2004 teil.

Name: _____ Tel.-Nr.: _____

Unterschrift _____

ADFC intern

Ins Rollen gebracht

Seit 25 Jahren bewegt der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) die Kölner Radfahrer

Von Erich Koprowski

Mal eben zum Bäcker, zum Einkaufen, sommers in den Biergarten oder die Fahrt zum Arbeitsplatz – immer mehr Kölner nutzen hierfür das Fahrrad. Bereits 16% aller Wege werden in Köln mit diesem umweltfreundlichen Vehikel zurückgelegt. Das war nicht immer so.

Noch bis Mitte der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts galten Fahrräder als Arme-Leute-Verkehrsmittel, bestenfalls wert, an Wochenende zur körperlichen Erholung aus dem Keller oder dem Holzverschlag geholt zu werden. Mit den beiden Ölkrisen und dem gestiegenen Umweltbewußtsein ist das anders geworden. Nahm der Radverkehr bis dahin kontinuierlich ab, ging es seither stürmisch bergauf. In der alten Bundesrepublik verdoppelte sich die Zahl der Fahrräder in den Jahren 1980 bis 1983 auf nahezu 42 Millionen Stück.

Verkehrsplanung für Autofahrer

Die Radler sahen sich jedoch mit ungeahnten Schwierigkeiten konfrontiert: Fast alle Verkehrswegeplanungen waren während der 50er und 60er Jahre auf das Auto abgestellt worden, Radwege gab es so gut wie gar nicht, und wenn, dann sollten sie hauptsächlich der Freizeitradelei dienen. Dass das Fahrrad nun zum vollwertigen und gleichberechtigten Verkehrsmittel avancieren sollte, war für die meisten Verantwortlichen in Politik und Verwaltung seinerzeit ein ganz und gar ungewohnter Gedanke. Immer mehr Menschen, vor allem in den städtischen Ballungsräumen stellten jedoch täglich unter Beweis, dass es nicht immer das Auto sein muß, um den Wunsch nach individueller Mobilität zu befriedigen.

Geburtsstunde des ADFC

Was fehlte, war eine Instanz, die die berechtigten Interessen der Radler vertrat, sowie etwa der Automobilclub ADAC die Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmer wahrnimmt. Das war die Geburtsstunde des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), der

In mehreren Städten gibt es bereits den „ADFC“

Kölner Radfahrer gründen jetzt eine eigene Lobby

Gebildet: eine radfahrerfreundliche Stadt

VON A. BIRCKENHAGEN

Was die Autofahrer nicht mit dem Rad erreichen können, das können die Radfahrer mit dem Auto. Das ist die Devise der Kölner Radfahrer, die sich jetzt in eine eigene Lobby organisiert haben. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) hat in Köln eine Ortsgruppe gegründet. Die Mitglieder des Clubs wollen sich für die Verbesserung der Radwege, die Sicherheit der Radfahrer und die Verkehrserziehung einsetzen. Der ADFC ist ein nationaler Verein, der in über 1000 Städten vertreten ist. In Köln hat er bisher noch keine Ortsgruppe. Die Gründung der Kölner Ortsgruppe ist ein wichtiger Schritt, um die Interessen der Radfahrer in der Stadt zu vertreten. Die Mitglieder des Clubs wollen sich für die Verbesserung der Radwege, die Sicherheit der Radfahrer und die Verkehrserziehung einsetzen. Der ADFC ist ein nationaler Verein, der in über 1000 Städten vertreten ist. In Köln hat er bisher noch keine Ortsgruppe. Die Gründung der Kölner Ortsgruppe ist ein wichtiger Schritt, um die Interessen der Radfahrer in der Stadt zu vertreten.



Radfahrer in Köln (links) und in der Stadt (rechts)

Ausriß aus der "Kölnischen Rundschau" vom 5.7.1979

im Mai 1979 auf Initiative von Jan Tebbe in Bremen gegründet wurde. Zielsetzung des Clubs war und ist es, den Fahrradverkehr und die Belange unmotorisierter Verkehrsteilnehmer zu fördern. Insbesondere wollte sich der Verein um Radwegenetze, um Sicherheit und Rechte der Radfahrer im Straßenverkehr, um Wegweiser und Verkehrserziehung kümmern. Außerdem wurde die Gründung von Ortsverbänden in anderen Städten angestrebt.

Bereits im Juni 1979 sprang der Funke auf Köln über: Es bildete sich eine Initiativgruppe, die zur Gründung einer Ortsgruppe des ADFC aufrief und schließlich zur konstituierenden Versammlung am 23. Oktober 79 in die Gaststätte „Em Birnbäumche“ in der Mittelstraße einlud. So fanden sich etwa 170 Radler ein, die Dr. Wolfgang Mathias



Dr. Wolfgang Mathias bei der Gründungsversammlung

zu ihrem Vorsitzenden wählten, ein Glücksgriff, denn der Mann war hauptberuflich Leiter der Pressestelle der Kölner Universität und verstand es virtuos, die lokalen Medien einzubinden. Schon bald lernte die Öffentlichkeit, dass es sich bei den Mitgliedern des neuen Clubs nicht um weltfremde, „zurück-zur-Natur-Apostel“ handelte, sondern um Menschen, die die Ansicht vertraten,

mit dem ADFC, der sich im übrigen als parteipolitisch neutral versteht.

Hartnäckiger Verein

Vieles von dem, was heute für den Kölner Radler selbstverständlich ist, wurde dank der Hartnäckigkeit des ADFC in den 80er und 90er Jahren auf den Weg gebracht: Ausbau und Vernetzung der Radwege, der Kölner Fahrrad-Stadtplan, die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Kölner Hauptbahnhof. Für sein Engagement erhielt der



daß gerade in den verstopften Innenstädten das Rad als umweltfreundliches, platz- und energiesparendes Verkehrsmittel einen höheren Stellenwert einnehmen sollte. Vorausgegangen waren im Sommer 79 mehrere Demonstrationen von jeweils bis zu tausend Radfahrern, die für ihr umweltfreundliches Verkehrsmittel warben und von der Politik endlich die Berücksichtigung ihrer Interessen verlangten.



Club bereits 1981 den Umweltpreis der Stadt Köln.

Service für die Mitglieder

Von Anfang an bot der Club mit seinen Gebrauchtfahrradmärkten, die mittlerweile in Abstimmung mit den Terminen der benachbarten Ortsverbände in Bonn und Leverkusen allein in Köln bis zu zehn Mal im Jahr durchgeführt werden, ein Forum für den Verkauf gebrauchter Räder und Teile von privat an privat. Darüber hinaus bietet der Ortsverband Köln je nach Jahreszeit bis zu zwanzig geführte Radtouren monatlich in die nähere oder weitere Umgebung an. In der Geschäftsstelle im Sionstal 8 in der Kölner Südstadt berät der ADFC zwei Mal



Die Kölner SPD, die Grünen gab's noch nicht - übernahm hier die Vorreiterrolle und schlug sich auf die Seite der Radfahrer. In einem „Bürgerbrief“ machte sie sich für den Ausbau der Radwege stark und kooperierte hier jahrelang

ADFC intern

wöchentlich von 17.00 Uhr bis 19.00 Interessierte in allen Fragen rund ums Radfahren. Dreimal jährlich informiert die Vereinszeitschrift „FahrRad!“ über Vereinsinterna und für den Radfahrer wichtige Neuigkeiten auf lokaler Ebene. Ein Referent für Technik steht den Mitgliedern bei der Kaufentscheidung für das richtige Rad beratend zur Seite. Ständig steht der Verein mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik sowie dem Fahrradbeauftragten der Stadt Köln im Dialog, um die Situation der Alltagsradler kontinuierlich zu verbessern.

Ehrenamtliches Engagement

Möglich wird dies durch das Engagement von einem guten Dutzend Aktiver, die, angeführt von



den beiden Vorsitzenden Norbert Schmidt (rechts) und Heribert Thelen (links), die entsprechende Arbeit ehrenamtlich in ihrer Freizeit leisten. Leider müssen weitere wichtige Arbeitsfelder zur Zeit brach liegen: In der Jugendarbeit und bei der Verkehrserziehung klafft momentan eine Lücke im Angebot. Der Verein sucht hier händeringend geeignete Persönlichkeiten, die bereit sind, sich dieser Aufgaben ehrenamtlich in ihrer Freizeit anzunehmen.

Im Tourismus aktiv

Auf Bundesebene wendet sich der ADFC neben der Arbeit zur Erstellung eines bundesweiten Radwegenetzes derzeit verstärkt dem Fahrrad-

Tourismus zu, eine der wenigen Branchen, die in diesen krisengeschüttelten Zeiten ein Wachstum zu verzeichnen haben. Vorrangig zu nennen sind hier die Radtourenkarten, die im Maßstab 1:150.000 mit 27 Blättern das gesamte Bundesgebiet abdecken, die in Zusammenarbeit der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. herausgegebene Broschüre "Deutschland per Rad Entdecken" und das Verzeichnis der „Bett & Bike – Betriebe“, die tourende Radler auch für nur eine Nacht aufnehmen und darüber hinaus strenge Kriterien, was z.B. die Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder und die Möglichkeit zum Trocknen nasser Kleidung angeht, erfüllen müssen. Die härteste Nuss, die es auf diesem Gebiet zur Zeit zu knacken gilt, ist die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in den Fernzügen der Deutschen Bahn auszuweiten. Immer mehr Fernverbindungen werden nämlich auf ICE-Züge der neuesten Generation umgestellt, in denen die technische Möglichkeit zur Mitnahme der Räder zwar vorhanden wäre, jedoch von der Geschäftsleitung der Bahn nicht erwünscht ist. Hier müssen noch dicke Bretter gebohrt werden, aber in gewohnter Hartnäckigkeit wird der ADFC auch hier eines Tages die Räder im Zug ins Rollen bringen.



Weitere Informationen zur Arbeit des ADFC gibt es hier:

ADFC Kreisverband Köln

Postfach 250153

50517 Köln

Telefon: 0221 / 323919

Telefax: 0221 / 326986

Internet: www.adfc-koeln.de

E-mail: adfc@netcologne.de

Anschrift der Geschäftsstelle:

Im Sionstal 8

50674 Köln

Öffnungszeiten:

Dienstag und Donnerstag von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Unsere Aktiven und Ansprechpartner

ADFC intern

Postanschrift: ADFC Kreisverband Köln und Umgebung e.V.
Postfach 250153
50517 Köln

E-mail: adfc-koeln @ netcologne.de

Internet: www.adfc-koeln.de

Geschäftsstelle: Im Sionstal 8, 50674 Köln, ☎ 0221/323919, Fax: 326986

Öffnungszeiten: Dienstags und donnerstags von 17.00 bis 19.00 Uhr

Unsere Aktiven:

Vorsitzende:	Norbert Schmidt, ☎ 0221 / 66 59 72
	Heribert Thelen, ☎ 0221 / 621065, e-mail: heri@netcologne.de
Schriftführung	Andrea Hoevel, ☎ 0221 / 6808137
Schatzmeister	Günther Officier
Verkehr	Norbert Schmidt, ☎ 0221 / 66 59 72
Technik / Kaufberatung	Stephan Behrendt, ☎ 0221 / 62 11 93
Öffentlichkeitsarbeit	Norbert Schmidt, ☎ 0221 / 66 59 72 Erich Koprowski, ☎ 0221 / 76 31 00
Recht	Rosa Kopp (RA), ☎ 0221 / 81 71 05, Fax: 0221 / 88 14 40
Redaktion	Erich Koprowski, ☎ 0221 / 76 31 00
Anzeigen "FahRad!"	Erich Koprowski ☎ 0221/763100, Lutz Thilo, ☎9484490
Mitgliederverwaltung	Renate Meyer

Ansprechpartner vor Ort:

Köln-Mitte	Frank Klinke, ☎ 0221 / 550 77 70, Frank Breuer ☎ 0221 / 310 05 35
Köln-Mülheim	Stephan Behrendt, ☎ 0221 / 62 11 93
Köln-Porz	Wolfgang Kubasiak, ☎ 02203 / 13121
Oberbergischer Kreis	Torsten Bode, ☎ 02261 / 47564
Rösrath	Johannes Schweinem, ☎ 02205 / 8 32 49
Wermelskirchen	Hans Dieter Hofmann, ☎ 02196 / 8 3568
Fahrradbeauftragter der Stadt Köln:	Thorsten Claußen, ☎0221/221-27131, Fax: 0221/221-27801 e-mail: thorsten.claussen @stadt-koeln.de

Regelmäßige Termine:

Köln-Mitte : Treffen nach Vereinbarung (Kontakt über Frank Breuer, ☎ 0221 / 310 05 35 bzw. Frank Klinke, ☎ 0221 / 550 77 70)

Stadt- und Verkehrsplanungsgruppe: Jeden 3. Dienstag im Monat in unserer Geschäftsstelle, ab 19.00 Uhr

Köln-Mülheim: Jeden 4. Mittwoch im Monat im Café „VrEiHeit“, Wallstr. 91, 19 Uhr

Köln-Porz: Radlertreff jeden 3. Montag im Monat in der Gaststätte "Linden", Bahnhofstr/Ecke Goethestr. in Porz-City, ab 19.30 Uhr

Wermelskirchen: Jeden 1. Donnerstag im Monat ab 20 Uhr in der Kattwinkel'schen Fabrik in Wermelskirchen

Verkehr

Runder Tisch Radverkehr – Umsetzungsstrategien des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) vor Ort

Noch ein Gremium: Neben der Teilnahme Kölns in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS), einem landesweiten Förderprogramm zur Verbesserung des Radverkehrs vor Ort und der BYPAD-Untersuchung auf europäischer Ebene (s.o.) ist Köln im März als elfte Bewerberkommune bei einem Treffen in Potsdam in das bundesweite Programm **Runder Tisch Radverkehr (RTR) - Umsetzung des NRVP vor Ort aufgenommen** worden. Betreut wird dieses Programm auf Bundesebene von der ADFC-Koordinatorin auf Bundesebene, Annette Kretschmann.

In diesem Gremium geht es nicht um die Umsetzung von Radverkehrskonzepten und –planungen vor Ort, sondern um die Einbindung von Akteuren zu Themen, die bisher mit Radverkehr kaum oder gar nicht konfrontiert wurden.

Anlass des Projektes

Der NRVP (2002 – 2012) wurde am 24. April 2002 von der Bundesregierung beschlossen. Ziel des Programms: den Radverkehr in Deutschland sicherer und attraktiver zu machen und so den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu steigern. Vorbild sind die Niederlande mit einem Radverkehrsanteil von 27 Prozent. Das Projekt will die Umsetzung des NRVP vorantreiben.

Wer den Radverkehr fördert, schafft Vorteile auf vielen gesellschaftlichen Ebenen:

- positive Effekte für die Umwelt (Reduzierung der Abgase, Lärminderung, geringerer Flächenbedarf für ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr)
- gesundheitliche Vorteile einer stärkeren Fahrradnutzung (Fitness, Prävention von Bewegungsmängeln und Übergewicht)
- wirtschaftliches Wachstum im Tourismus und bei mittelständischen Fahrradunternehmen

Radverkehr lässt sich in Deutschland auf viele Arten fördern. Dieses Projekt soll zur Koordination vieler Einzelaktivitäten beitragen.

In Köln gab es bereits zwei Vorbereitungstreffen mit dem ADFC und Vertretern der Stadtverwaltung. In diesen Treffen sind drei Schwerpunkte erarbeitet worden, zu denen RTR durchgeführt werden:

- Öffentlichkeitsarbeit/Medienarbeit
- Verbesserte Zusammenarbeit mit Verbänden und Institutionen
- Fahrradabstellsituation auf privaten Flächen

Zu den einzelnen Themen wurde eine Liste von möglichen Teilnehmern erarbeitet, die dazu gezielt eingeladen werden. Im Herbst werden die RTR bundesweit in den elf Modellstädten stattfinden. *sn*

Anzeige

BYPAD-Entwurfsbericht zur Radverkehrssituation in Köln

Mit etwas Verspätung erschien Mitte Mai der Entwurf des BYPAD-Bericht. BYPAD bedeutet bicycle policy audit und stellt ein Planungsinstrument dar, um auf europäischer Vergleichsebene die Qualitätsziele des kommunalen Radverkehrs untersuchen zu lassen. Unter der Federführung eines schweizerischen Consulting-Büros wurde für Köln eine eher durchwachsene Bewertung abgegeben.

Positiv wurde angemerkt, dass der Radverkehr inzwischen als Teil der Gesamtverkehrspolitik betrachtet und behandelt wird. Beschlüsse zum Radverkehr werden bisher einstimmig oder mehrheitlich gefasst.

Der Fahrradbeauftragte und sein Team sind eine feste Instanz innerhalb der Stadtverwaltung. Ebenso positiv gewürdigt ist die innerstädtische Velorunde, bei der inzwischen der ADFC regelmäßig eingeladen wird, sowie die Evaluationen zu den Nutzeranforderungen.

Bereits früher gefasste Beschlüsse wie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sowie die weitest gehende flächenhafte Einführung von Tempo-30-Gebieten und eine lenkende Autoparkpolitik werden ebenfalls auf der Positiv-Seite erwähnt.

Negativ wurde festgestellt, dass zum einen die Grundlagendaten für das Mobilitätsverhalten

zu alt seien, Umsteigepotenziale also nicht bekannt sind.

Komplizierte und langwierige Verfahren führten dazu, dass selbst einfachste Maßnahmen unverhältnismäßig lange umgesetzt werden (Einbahnstraßen, Velorouten, Wegweisung).

Erfolgs- und Misserfolgskriterien sind nicht bekannt, da die Rolle des Fahrrads als Verkehrsmittel in Köln bisher nicht definiert oder bewertet wurde.

Das Wissen, die Informationen und die Erfahrungen werden außerhalb der Fachämter kaum verfügbar gemacht bzw. nur schlecht kommuniziert, ebenso fehlen aufbereitete Dokumentationen und Statistiken. Auch werden die radverkehrspolitischen Erfolge nach außen kaum bekannt gemacht oder sie verpuffen, weil sie in einer Medienmetropole mit zu vielen Anderen konkurrieren müssen.

Ebenfalls **verbesserungswürdig** bleibt nach dieser Untersuchung die Erzielung einer größeren Breitenwerbung durch neue Kooperationen mit Akteuren und Entscheidungsträgern vor Ort, die möglicherweise Radverkehrsmaßnahmen finanziell unterstützten und publikumswirksam nach außen tragen. Das endgültige Untersuchungsergebnis wird Ende November in Marl offiziell vorgestellt. *sn*

Treffen des bundesweiten ADFC-Fachausschuss Verkehr (FA-Verkehr) in Köln

Am letzten Juni-Wochenende tagte der Fachausschuss Verkehr. Der FA-Verkehr ist ein bundesweites Gremium des ADFC, in dem sich Fachleute und Interessierte aus dem ADFC regelmäßig treffen und zu Fragen der Radverkehrsplanung nicht nur diskutieren, sondern regelmäßig Strategien erarbeiten und diese publizieren.

In diesem Sommer wurde Köln als Tagungsort ausgesucht. Dabei kam dem Koordinator vor Ort, dem 1. Vorsitzenden Norbert Schmidt, als Gastgeber die Aufgabe zu, die Besucher über die Radverkehrssituation in Köln zu informieren und die Gruppe anschließend auf einer Fahrradexkursion durch die Kölner Innenstadt zu führen.

Neu an der Veranstaltung war das am Samstag stattfindende Forum, zu dem weitere 25 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet erschienen, um sich als Akteure vor Ort über die Arbeit des Fachgremiums zu informieren sowie Tipps und Strategien zur Umsetzung vor Ort „mitzunehmen“.

sn

Kein prima Klima

In Heft 2/2004 berichteten wir über das schlechte Abschneiden Kölns im bundesweiten Fahrrad-Klimatest. Wir baten daraufhin die im Kölner Rat vertretenen Parteien CDU, SPD, FDP und die Grünen/Bündnis 90 sowie die Stadtverwaltung um eine Stellungnahme.

Die Ratsparteien haben unsere Anfrage nicht beantwortet. Wahrscheinlich ist man dort zur Zeit mit anderen Dingen so beschäftigt, daß für den Radverkehr keine Kapazitäten mehr frei sind. Die Stadtverwaltung dagegen, genauer: das Amt für Straßen und Verkehrstechnik, hat uns sehr ausführlich geantwortet und der Inhalt des Schreibens läßt darauf schließen, daß man die Angelegenheit dort ernst nimmt. Wir stellen nachfolgend die Stellungnahme der Stadt zu den einzelnen Punkten vor.

Zunächst jedoch moniert die Stadt die Fragestellung in den Bewertungsbögen als „eher tendenziell“ und die Rücklaufquoten als „bescheiden“. Für Köln wurden z.B. nur 101 Fragebögen eingesandt. In bezug auf die Rücklaufquote muß man der Stadt recht geben: Der Wert ist bescheiden. Andererseits handelte es sich nicht um eine repräsentative Umfrage. Darüber hinaus erscheint es fraglich, ob mehr Fragebögen ein wesentlich anderes (besseres) Ergebnis eines „Klimatests“ erbracht hätten. Dennoch: Ein Manko bei der Begleitung des Tests durch das Fehlen einer bundesweiten Infokampagne seitens des ADFC bleibt. Auch, wenn die Stadt viele Dinge anders sieht, so haben die Einsender der Fragebögen anscheinend doch die Finger auf die schlimmsten Wunden gelegt.

Sicherheit nur schwach ausreichend

Unter dieser Überschrift hatten wir berichtet, daß die Unfallzahlen beim Radverkehr angestiegen seien. Die Stadt sieht hier eine erhebliche Mitverantwortung bei den beteiligten Radfahrern, die häufig als Hauptverursacher in Erscheinung träten und das auch mit zum Teil „erheblicher Unfallschwere“. Auch die Problematik bei einer gleichzeitig durch Radler und Fußgänger zu nutzenden Verkehrsfläche sieht die Stadt weniger in der baulichen Beschaffenheit als bei der mangelnden gegen-

seitigen Rücksichtnahme der jeweiligen Verkehrsteilnehmer.

Ärgernis Baustelle

Die Stadt Köln sei „bestrebt, die sich ergebenden Behinderungen durch Baustellen für alle Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich zu mindern. Auf Grund der Rahmenbedingungen gelingt dies nicht immer in optimaler Weise. Alle im Zusammenhang mit Baustellen getroffenen Entscheidungen können letztendlich nur einen zeitlichen Kompromiss bei der Verkehrsführung darstellen“. Weiterhin führt die Stadt aus, daß so gut wie alle am Klimatest teilnehmenden Großstädte über 200.000 Einwohner in diesem Punkt schlecht abgeschnitten hätten.

Mangelnde Kontrolle durch die Stadt

Die Vielzahl von Baustellen pro Jahr lasse es leider nicht zu, alle Baustellen detailliert zu kontrollieren. Das Amt für öffentliche Ordnung führe im Rahmen der Verkehrsüberwachung und der personellen Möglichkeiten regelmäßige Kontrollen auch der Radwege durch. Allerdings sei das Amt „nicht in der Lage, rund um die Uhr alle Straßen, Plätze und Wege zu kontrollieren. Konkreten Hinweisen werde jedoch in jedem Einzelfalle nachgegangen.

Den nicht radfahrergerichten Ampelschaltungen bzw. dem fehlenden Grünvorlauf für den Radverkehr stünden oftmals andere Prioritäten (z.B. die Vorrangschaltung für die Stadtbahnen gemäß Ratsbeschluß) gegenüber. Im Zusammenhang mit Neuplanungen werde jedoch immer untersucht, ob die Radverkehrsführung „signaltechnisch optimiert werden kann“. Ebenso werde bei allen Neuplanungen geprüft, ob zusätzliche Fahrradaufstellplätze an den Knotenpunkten eingerichtet werden können. Die Straßenverkehrsordnung schränke jedoch mit

ihren diesbezüglichen Vorgaben die Möglichkeiten ein, so daß nicht an allen gewünschten Stellen solche Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden könne.

Bei der Bewertung der Abstellanlagen weist die Stadt darauf hin, dass bereits 25.000 Abstellplätze im öffentlichen Straßenland geschaffen worden seien, teils dezentral als „Haarnadel“ oder mit Werbeträger, teils an den Haltestellen des ÖPNV sogar überdacht oder bereits als Fahrradbox ausgeführt. Das Foto in unserem Bericht mit der Unterschrift „Gutes Parken – schlechtes Parken“ sei jedenfalls eine verzerrte Darstellung. Auch seien beim Thema „Fahrradparken“ Architekten, Bauherren, Vermieter, Hauseigentümer, Firmen und andere Institutionen gefragt. Eine beim Bauaufsichtsamt erhältliche Broschüre der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden des Landes NRW“ biete unter dem Titel „...und wo steht Ihr Fahrrad?“ Tips und Anregungen, wie das Fahrradparken auf privaten Flächen verbessert werden könne.

Die Wegweisung mittels der grün-weißen Beschilderung sieht die Stadt auch nicht mehr als Stand der Dinge nach den neuesten Richtlinien an, jedoch arbeite die Stadt derzeit an der Umsetzung der Beschilderung der acht auf Kölner Stadtgebiet verlaufenden Routen des landesweiten Radverkehrsnetzes. Im Falle der Veloroute entlang der Wälle sei bereits auch eine deutliche Verbesserung erzielt worden. Im übrigen sei auch hier unsere Berichterstattung verzerrt, habe die Stadt Brühl doch mitgeteilt, daß hier das landesweite Beschilderungssystem überhaupt noch nicht umgesetzt sei. Die Stadt Bonn ließ wissen, daß diese dort erst seit Anfang 2004 bestehe. Von „schon lange gang und gäbe“ könne keine Rede sein.

Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr sei ein Schwerpunktthema der Radverkehrsförderung in Köln. Wegen der finanziellen und personellen Lage des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik sowie der Wahrnehmung der ebenfalls in dessen Zuständigkeit fallenden anderen Aufgaben, komme man hier nicht so schnell voran, wie es eigentlich wünschenswert wäre.

Hausgemachtes Ärgernis im Kleinen

Das Drängelgitter in der Dabringhauser Straße sei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fußgängerverkehrs aufgestellt worden, nachdem Bürger sich beschwert hätten, daß der Gehweg auch von Motorrad- und Mofafahrern benutzt worden sei, die dort teilweise mit der örtlichen Situation nicht angepassten Geschwindigkeit gefahren seien. Die Komfortminderung für Radfahrer sei in diesem Falle angesichts des Gewinns an Verkehrssicherheit bewußt in Kauf genommen worden, auch, wenn es sich hierbei um ein Teilstück der Veloroute von Deutz nach Thielenbruch handele.

Laufende Projekte

Abschließend gab das Amt für Straßen und Verkehrstechnik noch eine Übersicht über in Arbeit befindlichen und geplante Maßnahmen:

Im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006 entstehen entlang des Brauweiler Weges, der Stolberger Straße, der Eupener Straße, des Kölner Weges und der Junkersdorf Straße Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen für Radfahrer sowie Kreisverkehre. Außerdem soll das Angebot von Radabstellanlagen rund um das RheinEnergieStadion aufgestockt werden.

Für die acht im Kölner Stadtgebiet verlaufenden Radrouten des landesweiten Radverkehrsnetzes werde zur Zeit die Beschilderung erarbeitet, die bis Ende 2005 in zwei Stufen komplett ausgeführt werden solle.

Der Stadtentwicklungsausschuß habe zwischenzeitlich beschlossen, das zwei Typen von Fahrradboxen im Kölner Stadtgebiet an ÖPNV-Haltestellen aufgestellt werden sollen. Nachdem zwei Prototypen ausgewählt wurden, sei mit der Ausschreibung noch in diesem Jahr zu rechnen.

Im übrigen weist die Stadt daraufhin, daß für das Fahrradklima nicht ausschließlich Verwaltung und Politik verantwortlich seien, sondern alle hier lebenden und handelnden Personen und Institutionen. (erko)

Verkehr

Ei, wo isse denn?

Am 7. November vorigen Jahres wurde mit einem Festakt die neue Radstation im Kölner Hauptbahnhof eröffnet. Mit der symbolischen Befestigung des 961. Fahrrad-hakens sollte damit vor Rheine (960 Plätze) und nach Münster (3000 Plätze) die zweitgrößte Radstation in NRW ihren Betrieb aufnehmen.

Von Erich Koprowski

Große Hoffnung hatten die Verantwortlichen auch darin gesetzt, die Situation des „wilden“ Fahrradparkens rund um den Hauptbahnhof damit in den Griff zu kriegen. Hypothetisch



Hinter Bauzäunen nur noch zu erahnen:
Radstation im Hauptbahnhof Fotos: erko



nahm man an, dass alle Räder, die dort abgestellt waren, Pendlern gehörten, die zur Weiterfahrt die Bahn benutzten und die das Angebot der Radstation zu den überaus moderaten Preisen (Stellplatz pro Tag: 0,70 Euro, pro Monat: 7,00 Euro und pro Jahr: 70,00 Euro) gerne wahrnehmen würden. Allein, es mangelt an der Auslastung der Stellplätze, diese beträgt zur Zeit nämlich nur magere 30 Prozent.

Schattendasein

Trotz zahlreicher Wegweiser und Werbeaktionen fristet die Radstation ein Schattendasein unter den Eisenbahnbögen des Breslauer Platzes im eher abgelegenen Teil des Kölner Hauptbahnhofs. Etwas anderes wäre aber auch ein Wunder: Genau vor der Radstation befindet sich seit einiger Zeit eine Großbaustelle, die dazu dient, den Bau der Nord-Süd-U-Bahn vorzubereiten. Die



Die Platte geputzt: Derzeitige Situation vor
dem Hauptbahnhof Foto:erko

Radstation ist hinter den aufgestellten Bauzäunen kaum mehr auszumachen, den Weg dorthin zu finden erfordert die Fähigkeiten eines Spurenlesers. Zeitgleich wird auf der Domseite des Hauptbahnhofs der Treppenaufgang zur Domplatte abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

Parkverbot vor dem Hauptbahnhof

Die Stadt, seit Januar Eigentümer des Bahnhofsvorplatzes, sieht nun ihre Chance gekommen: Durch ihren Fahrradbeauftragten, Thorsten Claußen, ließ sie verlautbaren, daß künftig dort nicht mehr als 100 Fahrradstellplätze genehmigt werden würden, dabei ihre eigene Untersuchung ignorierend, die ein

Stellplatzangebot von 450 bis 480 Abstellplätzen dort für erforderlich hält. Die Radler sollen demnach also gefälligst die Radstation aufsuchen. Wenn dort nämlich alle 961 Plätze belegt wären, spekulierte Claußen weiter, komme man mit 100 Stellplätze im Bereich des Bahnhofsvorplatzes aus. Nur - längst nicht alle Räder dort sind Pendlern zuzuordnen und längst nicht jeder nimmt den Zeitaufwand in Kauf, der nicht gerade fußläufig zu erreichenden Radstation seinen Drahtesel anzuvertrauen. Notfalls will die Verwaltung jedenfalls auf dem Bahnhofsvorplatz eine Parkverbotszone für Fahrräder einrichten und widerrechtlich dort abgestellte Räder abschleppen lassen. Die Eigentümer sollen diese dann in der Radstation gegen Zahlung einer Verwaltungsgebühr wieder abholen können.

Keine Rechtsgrundlage

Ganz ohne Zweifel würde dies zwangsweise den Auslastungsgrad der Radstation drastisch erhöhen, jedoch gibt es für diese Neukundenakquise mit der Brechstange keine Rechtsgrundlage.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil (BVerwG 3 C 29.03) ein von der Stadt Lüneburg ausgesprochenes Fahrradparkverbot auf dem dortigen Bahnhofsvorplatz für unwirksam erklärt. Der Bundesvorsitzende des ADFC, Karsten Hübener, begrüßte diese Entscheidung. „Eine Verbotspolitik ist der falsche Weg. Wir brauchen komfortable und zielnahe Parkmöglichkeiten an wichtigen Punkten wie Bahnhöfen oder in Einkaufszonen.“ Davon unbeirrt will die Stadt im Deutschen Städtetag die Initiative ergreifen und über dieses Gremium eine Gesetzesvorlage auf den Weg bringen, die eine entsprechende Änderung

der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum Ziel hat. Dabei muß selbst das Argument herhalten, der Bahnhofsvorplatz diene im Falle einer Evakuierung des Hauptbahnhofs als Rettungsfläche und müsse daher auch von parkenden Fahrrädern freigehalten werden. In jüngster Vergangenheit wurde der Hauptbahnhof zwar mehrmals auf Grund von Bombendrohungen oder Bränden geräumt. Daß dabei die auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellten Räder die Einsatzkräfte behindert hätten, ist allerdings nicht überliefert.

Der ADFC lehnt die angestrebte Änderung der StVO ab. Vielmehr sollten die Städte und Gemeinden bei der Neuplanung von zentralen Bereichen mit hohem Besucherverkehr das Fahrradparkangebot von Anfang an berücksichtigen. „Wer ein gutes Angebot schafft,“ so Hübener weiter, „bringt mehr Menschen aufs Rad und entlastet so die Innenstädte vom Autoverkehr.“

Höhere Auslastung zur Zeit illusorisch

Der Kölner Radstation hilft diese Diskussion jedoch nicht weiter. Den Auslastungsgrad angesichts der jahrelangen Baumaßnahme auf dem Breslauer Platz wesentlich zu erhöhen, scheint illusorisch. Vielleicht sollte man es unter dem Aspekt sehen, dass die Radstation zu 30 Prozent ausgelastet ist, *obwohl* sie sich zur Zeit mitten in einer Großbaustelle befindet. Und auch ein weiterer Trost bleibt: Die angeschlossene Werkstatt ist, nicht zuletzt dank der Wartungsverträge für die „Call-a-bike“-Räder der Bahn, gut ausgelastet, zum Wohle der schulumündigen Jugendlichen, die dort durch den Betreiber „In Via“ eine Qualifikation erfahren und eine Lebensperspektive eröffnet bekommen.

Stadtgeschichte - Radgeschichte

Die Rheinlandhalle und Albert Richter

Von Lutz Thilo (Text) und Erich Koprowski (Fotos)

In Köln-Ehrenfeld finden wir in dem Dreieck, das von der Venloer Straße und dem Gürtel gebildet wird, ein mit vielfältigen historischen Erinnerungen verknüpftes Industrieensemble: die Rheinlandhalle mit dem Heliosurm. Ursprünglich war das Gebäude als Industriehalle erstellt. Bis 1928 war dort der Firmensitz der Kölner Helioswerke, an die heute noch die quer zur Venloer Straße verlaufene Helios Straße erinnert. Die Helioswerke bauten Leuchtanlagen und Leuchttürme und das erklärt, warum man an dieser Stelle mitten in der Stadt einen veritablen Leuchtturm als ehemaliges Firmensymbol der Helioswerke findet. Als die Helioswerke 1928 Pleite gingen, wurde die Halle als Radsporthalle umgebaut und erhielt den Namen Rheinlandhalle. Die Rheinlandhalle wurde in



Rheinlandhalle mit Helios-Turm

Bahnradsports, der in der damaligen Zeit große Beliebtheit genöß. Ein großer Bahnradportler der damaligen Zeit, Albert Richter, gewann dort seine ersten großen Rennen.

Albert Richter wurde 1912 in Köln geboren und wuchs in Ehrenfeld in der Sömmeringstraße 72 in einem politisch geprägten Arbeitermilieu auf. Nach dem Willen seiner Eltern, nach dem man sich in der damaligen Zeit zu richten hatte, erlernte er das Handwerk des Figurenmachers, das auch sein Vater ausübte. Doch heimlich trainierte er mit dem Rennrad und begann schon

bald sehr erfolgreich Rennen zu fahren. 1932 gewann er mit nur 20 Jahren in Rom die Weltmeisterschaften der Amateur-Sprinter.

Nach diesem Erfolg wechselte Albert Richter in das Profi-Lager. In den folgenden Jahren 1933 - 1938 holte er jedes Jahr bei den Weltmeisterschaften der Profi-Sprinter in verschiedenen europäischen Großstädten eine Medaille (2x Silber, 5 x Bronze).

Der Ausnahmesportler Richter, der durch die Wettkämpfe viel in andere Länder kam und mit ausländischen Reportern befreundet war, machte aus seiner Gegnerschaft zum NS-Regime keinen Hehl. Darüber hinaus hatte er mit Ernst Berliner einen Manager und Berater, der Jude war. Als Richter bei der Weltmeisterschaft in Rom 1934 die Silbermedaille gewann und alle bei der Feier die Hand zum Hitlergruß erhoben, blieb seine Hand demonstrativ unten. Altem Druck, sich von seinem Manager zu trennen, widersetzte er sich. Selbst als Berliner nach Holland emigrierte, setzte er der die Zusammenarbeit mit ihm fort.

Da er viele sportliche Erfolge für Deutschland einführt, läßt ihn das NS-Regime zunächst in Ruhe. Aber der Druck wird immer stärker. Die Gestapo verlangt von ihm Spitzeldienste, die er nicht leisten will. Dann wird bekannt, das er sich mit dem Gedanken trägt, in ein anderes Land in Europa auszuwandern.

Am 31. Dezemebr 1939 wird Richter in Lörrach in einem Eisenbahnzug kontrolliert, als er von Köln in de Schweiz reisen will. Er hat sein Rennrad und Skier mit sich. Die Kontrolle ist überaus penibel. Sogar die Reifen seines Rennrades werden aufgeschnitten und man findet einen Geldbetrag von 28.000 Reichsmark: Devisenschmuggel, damals eine schwere Straftat. Richter wird in Lörrach in das Polizeigefängnis eingeliefert. Dort kommt er in der Nacht von 2. Auf den 3. Januar 1940 unter ungeklärten Umständen ums Leben.

Stadtgeschichte - Radgeschichte

Für viele, die ihn kannten, besteht kein Zweifel, daß er verraten und von der Gestapo umgebracht worden ist. Albert Richter wurde später auf dem Friedhof Melaten begraben. Sein Grab ist noch heute vom Eingang der Weinsbergstraße aus leicht zu finden. Zur Erinnerung an Albert Richter, seine sportlichen Erfolge und sein Schicksal, wurde im Oktober 2003 an der zur Venloer Str. hin gelegenen Front der Rheinlandhalle eine Erinnerungstafel angebracht. Auch das 1990 in unmittelbarer Nähe zum Fußballstadion gebaute Radstadion trägt seinen Namen. Das Stadion hat 2500 Sitz- und 2000 Stehplätze. Seine Holzbahn von 250 m Länge ist in den Kurven stark überhöht und läßt Geschwindigkeiten bis 85 km/h zu. Hier soll die große Tradition des Bahnradsports fortgesetzt werden, die vor 80 Jahren in der Rheinlandhalle begann.



Albert Richters Grab auf Melaten

Anzeige

Touren & Termine von September bis Dezember

Wir haben bei jeder Tour den Schwierigkeitsgrad angegeben:

leicht: Hier kann jeder mitfahren, vom Schulkind bis zum Großvater. Die Strecke beträgt maximal 50 Km in flachem Gelände.

mittel: Diese Touren sind für Radlerinnen und Radler, die regelmäßig fahren. Es geht maximal über 80 Km und auch schon mal bergauf. Wir empfehlen ein Touren- oder Sportrad mit Gangschaltung.

schwer: Hier ist eine gewisse Kondition erforderlich, um maximal 100 Km in teilweise bergigem Gelände problemlos zu bewältigen. Ein Sportrad mit Gangschaltung ist erforderlich.

sehr schwer: Diese Touren sind für Radlerinnen und Radler, die gerne lange Distanzen auf der Landstraße in flottem Tempo fahren. Die Strecken liegen über 100 Km mit kräftigen Steigungen. Ein Renn- oder Reiserad und die entsprechende Kondition sind unbedingt erforderlich. StVO für alle

Für alle Teilnehmer an den Touren gilt die Straßenverkehrsordnung. Fahrräder mit Kettenschaltung **erleichtern** die Teilnahme an unseren Touren. Für Proviant und Regenbekleidung sollten sich **verkehrssichere** Fahrradtaschen am Rad befinden. Räder mit Einkaufskorbchen sind zum Radeln in der Gruppe **absolut** ungeeignet. Wir empfehlen, zur **eigenen** Sicherheit einen Schutzhelm zu tragen. **Flickzeug** und **Luftpumpe** nicht vergessen! Die Teilnahme an den einzelnen Veranstaltungen erfolgt auf eigene Gefahr.

Kosten/Teilnehmerzahl

Im Regelfall gilt: Mitglieder mit ADFC-Ausschuss frei, Gäste 5,00 Euro, Teilnehmerzahl mind. 4 Personen, max. 20 Personen

Abweichende Regelungen durch die Tourenleiter sind, soweit bekannt, angegeben oder können bei den Tourenleitern erfragt werden. Unsere Tourenleiter arbeiten ehrenamtlich. Die Teilnahmegebühren dienen zur Deckung der anfallenden Kosten und zur Unterstützung der vielen Aufgaben des ADFC Köln. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme an unseren Touren und wünschen Ihnen viel Spaß dabei!

Anzeige

Touren und Termine von September bis Dezember 2004

Die Fahrradtouren der Ortsgruppe Porz hängen aus: Fahrradhaus Pesch, Köln-Porz, Friedrichstr. 11

Samstag, 04. September Talsperrentour von Aachen nach Kall

Von Aachen fahren wir über Eupen an der Wesertalsperre, Dreilägerbachtalsperre, Kalltalsperre, Rursee und Urfttalsperre entlang nach Kall, um von dort wieder mit dem Zug nach Köln zurück zu fahren. Die Tour ist Ersatz für die am 10.07.04 ausgefallene Tour. Es geht überwiegend über kleine Strassen oder Waldwege wobei einige starke Anstiege zu überwinden sind.

Länge der Tour ca. 100 km

Schwierigkeitsgrad: sehr schwer

Maximal 10 Teilnehmer

Mitglieder frei, Nichtmitglieder 5,-Euro, jeweils zzgl. Fahrkarte

Anmeldung bei Frank Breuer bis 30.08.04

0221/3100535 0177/4787762

eMail: frank.breuer-3@koeln.de

Samstag, 4. September 2004 KulTour

Die Kunsthistorikerin Sigrid Ernst-Fuchs erläutert bei jeder Tour jeweils unterschiedliche Skulpturen und Brunnen. Im Museum Morsbroich gibt es jeweils eine kleine Führung und ein Getränk. Teilnahmegebühr 6 Euro

Schwierigkeit: leicht, ca. 30 km

Tourenleiter : Sigrid Ernst-Fuchs

Treffpunkt : 14.00 Uhr Leverkusen-

Wiesdorf, Doktorsburg, Rathenaustrasse

Sonntag, 5. September 2004

Dynamisches Porz

Auf einer Radtour durch den Stadtbezirk Porz begegnen wir der Porzer Industriegeschichte und der Geschichte der Ortsteile.

An den Veranstalter „stattreisen Köln“ sind 10 Euro Gebühr zu zahlen.

Tourenleiter: Thomas van Nies Tel. 0221 / 7325113

Treffpunkt: 11.30 Uhr Poll, Weidenweg unter der Rodenkirchener Autobahnbrücke

Dienstag, 14. September 2004 Radlertreff und Tourenplanung

Diskussionsthemen sind Fahrradurlaub,

Fahrradtechnik und -neukauf, Verkehrspolitik, Bahn und Rad.

Treffpunkt: ab 18.00 Uhr „Em Tresörchen“, Severinstrasse / An St. Katharinen

Mittwoch, 15. September 2004 Kunst 60plus

Tagesradtour für Einsteiger und Radler, die die Führungen mit Sigrid Ernst-Fuchs durch das Museum Morsbroich zu schätzen wissen oder kennen lernen möchten. In der neuen Ausstellung begegnen wir Werken von vorwiegend jüngeren Künstlern, aber auch alten Bekannten wie dem „Tiger“ von Gerhard Richter. Eintritt, Führung plus anschliessend Kaffee und Kuchen kosten 6 Euro.

Schwierigkeit: leicht, ca. 40 km

Tourenleitung: Hannelore Pirk

Treffpunkte: 10.00 Uhr vor dem Deutzer Bahnhof, 10.30 Uhr Wiener Platz vor der Stadtparkasse

Samstag, 25. September 2004 Heidezentrum

In diesem Jahr verlassen die letzten belgischen Soldaten die Wahner Heide. Wir besuchen das Informationszentrum zum Erhalt der Heidelandschaft in Altenrath. Rucksackverpflegung

Schwierigkeit: mittel, ca. 65 km

Tourenleiter: Hans-Günther Dirksmeyer,

Hannelore Pirk, Fritz Seelig

Treffpunkt: 9.00 Uhr vor dem Deutzer

Bahnhof, zu erreichen mit den Linien 1, 3, 4, 9

Sonntag, 26. September 2004

Vom Römerkastell zum Rokoko-Schloss

Denkmäler-Radtour zu Schlössern zwischen Rhein und Wupper. Anmeldungen bei VHS Köln, Tel. 0221 / 22 12 59 90 unter der Teilnehmer-Nr. A-125940. Gebühr 18 Euro

Rucksackverpflegung

Schwierigkeit: mittel, ca. 60 km

Tourenleiter: Sigrid Ernst-Fuchs

Treffpunkt: 9.30 Uhr Wiener Platz,

Bezirksrathaus

Touren und Termine von September bis Dezember 2004

Freitag, 1. Oktober 2004

Auf den Spuren der NS-Zeit

Eine Stadtführung per Rad entlang der Venloer Strasse und Besuch des neuen Jüdischen Gemeindezentrums. Erinnerungsmal der Edelweisspiraten.

An den Veranstalter „stattreisen Köln“ sind 8 Euro Gebühr zu zahlen.

Treffpunkt: 17.00 Uhr ELDE-Haus

Mittwoch, 6. Oktober 2004 Fahrt ins Blaue

Tourenverlauf stand bei Druck noch nicht fest.

Auskunft: Hannelore Pirk, Tel. 0221 / 818561

Treffpunkt: 9.00 Uhr vor dem Deutzer

Bahnhof

Samstag, 9. Oktober 2004

Von Dom zu Dom

Auf der Radtour zum Bergischen Dom in Altenberg besuchen wir noch zwei romanische Kirchen und eine Kirche von Gottfried Böhm.

Rucksackverpflegung

Anmeldungen bei VHS Köln

Tel. 0221 / 22125990 unter der

Teilnehmer-Nr. A-125950. Gebühr 18 Euro

Schwierigkeit: mittel, ca. 50 km

Tourenleiter: Sigrid Ernst-Fuchs

Treffpunkt: 10.30 Uhr Kreuzblume v. d. Dom

Dienstag, 12. Oktober 2004 Radlertreff und Tourenplanung

Diskussionsthemen sind Fahrradurlaub, Fahrradtechnik und –neukauf, Verkehrspolitik, Bahn und Rad.

Treffpunkt: ab 18.00 Uhr „Em Tresörchen“,

Severinstrasse / An St. Katharinen

Sonntag, 17. Oktober 2004

Einblicke in Kölner Skulpturenparks

Es werden Kunstwerke im Rheinpark, Stammheimer Schlosspark und Skulpturenpark an der Zoobrücke erläutert. Anmeldung bei der

VHS Köln Tel. 0221 / 22125990 unter der Teilnehmer-Nr. N-125960. Gebühr 13 Euro

Schwierigkeit: leicht, ca. 30 km

Tourenleiter: Sigrid Ernst-Fuchs

Treffpunkt: 13.30 Uhr Köln-Deutz am

Meseturm

Samstag, 23. Oktober 2004 Erftradweg

Wir radeln zur Erftmündung nach Neuß und dann den Erftradweg nach Frimmersdorf.

Rucksackverpflegung

Schwierigkeit: mittel, ca. 70 bzw. 80 km

Tourenleiter: Hans-Günther Dirksmeyer,

Hannelore Pirk, Fritz Seelig

Treffpunkte: 9.00 Uhr vor dem Deutzer

Bahnhof, 10.00 Uhr Bocklemünd, Haltestelle der Linien 3 und 4

Dienstag, 9. November 2004 Radlertreff und Tourenplanung

Diskussionsthemen sind Fahrradurlaub,

Fahradtechnik und –neukauf, Verkehrspolitik, Bahn und Rad.

Treffpunkt: ab 18.00 Uhr „Em Tresörchen“,

Severinstrasse / An St. Katharinen

Mittwoch, 10. November 2004

Landesmuseum Bonn

Wir fahren linksrheinisch durch die Felder nach Bonn. Wetterabhängig Picknick oder Einkehr. Führung durch das neugestaltete Landesmuseum. Rückfahrt rechtsrheinisch oder ggf. mit der DB möglich.

Schwierigkeit: leicht, ca. 65 km

Eintritt und Führung: ca. 9 Euro

Tourenleiter: Volker Haas

Treffpunkt: 9.00 Uhr vor dem Deutzer

Bahnhof

Samstag, 13. November 2004

Radlertreff in Bergheim

Es werden bei einem gemeinsamen

Beisammensein Videoaufzeichnungen und

Fotos aus der abgelaufenen Radsaison gezeigt.

Treffpunkte: 14.00 Uhr im Brauhaus zur

Krone, Bergheim, Hauptstr. 78 / 80,

13.15 Uhr im Deutzer Bahnhof

DB-Fahrt ohne Räder nach Bergheim

Samstag, 20. November 2004

Jahresausklang

Zum Jahresausklang und zur Beratung, was wir im nächsten Jahr machen wollen, geht die Tour rund 40 km an einen Ort, der vorher nur dem Tourenleiter bekannt ist.

Tourenleiter: Hans-Günther Dirksmeyer

Treffpunkt: 11.00 Uhr Kreuzblume vor dem

Dom

Touren und Termine von September bis Dezember 2004

Sonntag, 21. November 2004

Radlertreff bei „Anders Reisen“

Einladung ohne Räder zu Heinrich Praß nach Gladbeck: Radreisen 2004 in Bild und Ton. Programmvorstellung Radreisen 2005 Anmeldungen 8.-18.11.2004 bei H. Pirk Tel. 0221 / 818561. Fahrtkosten ca. 10 Euro

Sonntag, 28. November 2004

Zum Naturschutzbasar

Wir radeln mit dem ADFC Leverkusen nach Opladen und können dort viele, schöne Weihnachtsgeschenke kaufen. Dort machen wir auch Mittagspause und dazu gibt es viele leckere Sachen zu essen und trinken. Schwierigkeit: leicht, 40 bis 50 km Tourenleiter: Heinz Boden Treffpunkte: 9.30 Uhr vor dem Deutzer Bahnhof (H. Pirk) 10.30 Uhr Schlebusch Post

Mittwoch, 1. Dezember 2004

Weihnachtsmärkte

Geplant ist der Besuch des Weihnachtsmarktes in Brühl und eine Stadtführung. Rucksackverpflegung Schwierigkeit: leicht, ca. 50 km Tourenleiter: Hannelore Pirk Treffpunkt: 9.00 Uhr vor dem Deutzer Bahnhof

Sonntag, 5. Dezember 2004

Weihnachtsmärkte in Ahrweiler und Linz

Mit der DB fahren wir bis Euskirchen. Über Rheinbach radeln wir nach Ahrweiler zur Mittagspause und im Ahrtal weiter nach Linz (Fähre). 17.25 Uhr mit der DB nach Köln zurück. Schwierigkeit: mittel, ca. 50 km Fahrtkosten: ca. 10 Euro Treffpunkt: 9.30 Uhr im Deutzer Bahnhof Tourenleiter u. Anmeldung: Hans Menz Tel. 0221 / 4301280

Dienstag, 14. Dezember 2004 Radlertreff und Tourenplanung

Diskussionsthemen sind Fahrradurlaub, Fahrradtechnik und –neukauf, Verkehrspolitik, Bahn und Rad.

Treffpunkt: ab 18.00 Uhr „Em Tresörchen“, Severinstrasse / An St. Katharinen

Mittwoch, 15. Dezember 2004

Glühweintour

Mitzubringen sind: heiße Getränke und allerlei zum Naschen. Wir suchen uns mit dem Fahrrad eine gemütliche Wanderhütte zur Mittagspause. Vor Einbruch der Dunkelheit wollen wir zurück in Köln sein. Schwierigkeit: leicht, ca. 40-50 km Tourenleiter: Hannelore Pirk Treffpunkt: 9.00 Uhr vor dem Deutzer Bahnhof

Samstag, 1. Januar 2005 Neujahrstour

Als Vormittagstour radeln wir mit dem ADFC Leverkusen ins Neue Jahr. Geplant ist eine Mittagseinkehr beim Chinesen. Bitte anmelden unter Tel. 0221 / 818561 !!! Schwierigkeit: leicht, ca. 20-35 km Tourenleiter: Peter Herd Treffpunkte: 9.00 Uhr vor dem Deutzer Bahnhof 10.00 Uhr Leverkusen-Wiesdorf, Rathausvorplatz

Sonntag, 2. Januar 2005 Wurzelkrippen in Rheinbrohl und Waldbreitbach

DB bis Linz und nach Rheinbrohl, über den Berg nach Waldbreitbach und am frühen Abend nach Linz zurück. DB 18.25 Uhr nach Köln. Mit Einkehr Schwierigkeit: mittel, ca. 60 km (2 Steigungen können geschoben werden) Fahrtkosten: ca. 10 Euro Treffpunkt: 9.15 Uhr im Deutzer Bahnhof Tourenleiter u. Anmeldung: Hans Menz Tel. 0221 / 4301280

Vorschau

Mittwoch, 12. Januar 2005 Krippenfahrt

Samstag, 15. Januar 2005 Krippenfahrt
Auskunft: Hannelore Pirk Tel. 0221 / 818561

Samstag, 23. April bis 7. Mai 2005

Fahrradreise Kroatien

Auskunft: Mirko Musler Tel. 02271 / 52109 oder 0177 / 6161733

Op Jöck

"Are you lost?"

Im Juni 2004 fuhren Marion Fischer und Erich Koprowski auf ihrem Tandem von Köln durch die Niederlande, Nordengland, Südschottland, Nordirland und die Irische Republik zur irischen Westküste und legten dabei 1400 km zurück

Ein Reisebericht

"Are you lost?" ("Haben Sie sich verfahren?") Kaum, daß wir angehalten hatten und uns über die Karte beugten, hielt ein freundlicher älterer Herr neben uns an und kurbelte das Seitenfenster seines BMW herunter. Nein, verfahren hatten wir uns nicht. Wir standen nur an einer Weggabelung bei Gilsland (Nordengland) um die weitere Strecke zu unserem Tagesziel Brampton festzulegen. Die Erfahrung war nicht neu für uns: Sobald man anhält, um sich zu orientieren zieht man als Radler die hilfsbereiten Einheimischen geradezu an.

"Wenn ich Ihnen einen Vorschlag machen dürfte," ließ sich der ältere Herr wieder vernehmen, "dann nehmen Sie ein Stück die B 6318 und biegen dann auf die unklassifizierte Straße ab, die direkt zum Hadrianswall führt. Eine malerische Strecke!" Unseren Einwand, daß es laut Karte dort starke Steigungen gebe, ließ er nicht gelten. "Das ist bloß am Anfang so. Später ist alles eben." Da die andere Alternative gewesen wäre auf der vielbefahrenen A 69 zu radeln, folgten wir dem Vorschlag und füllten bald den Begriff "Radwandern" mit neuem Leben. Das, was für den Fahrer einer PS-starken Limousine wie eine ebene Straße aussieht, wird für zwei Radler auf einem schwer bepackten Tandem zur Schwerstarbeit. Achtzig Kilo Gerät und Ausrüstung wollen bewegt werden. Dafür entschädigte die Strecke wirklich mit spektakulären Ausblicken über die englisch-schottische Grenzlandschaft. Kilometerlang folgte die Straße dem Verlauf des Grenzwalles, mit dessen Bau im Jahre 122 n.Chr. auf Befehl des römischen Kaisers Hadrian (*76; † 138) durch Soldaten aller drei auf der britischen Insel stationierten Legionen begonnen wurde und der seinen Namen trägt.

Schutzwall gegen die wilden Pikten

Ursprünglich zwischen 4 und 5 Metern hoch und ca. 3 Meter breit verlief der Wall, versehen



Der Hadrianswall bei Gilsland

mit 80 Toren im Abstand von je einer römischen Meile zu einander von Maia (heute: Bowness -on- Solway) an der Westküste vorbei an Luguvalium (heute: Carlisle) und Pons Aelius (heute: Newcastle) nach Segedunum (heute: Wallsend) an der Nordseeküste. Genauso wie im Norden des Reiches mit den Germanen war es den Römern nämlich nicht gelungen, die wilden Stämme der Pikten, so genannt wegen ihrer Körperbemalung (lat: picti – die Bemalten), die seinerzeit die schottische Ureinwohnerschaft bildeten, zu befrieden, viel weniger gar ihr Land zu erobern. Im Gegenteil - um vor Überfällen der Pikten einigermaßen sicher zu sein, wurde der Hadrianswall zur bestfestigten Grenze des römischen Reiches ausgebaut. Seine Überreste stehen seit 1987 als Weltkulturerbe unter dem Schutz der UNESCO.

Hindernisrennen auf dem Radweg Nr. 72

Ein anderes Bauwerk neueren Datums wird dieses Status vermutlich nie erreichen: Es handelt sich um den Radweg Nr. 72, der vom National Cycling Network (NCN) als durchgehender Fernradweg von Küste zu Küste konzipiert wurde. Mag die Idee dazu auch noch so löblich sein, die Planung und ihre Ausführung sind es nicht. Bereits im Fährhafen von Ijmuiden (Niederlande) kamen wir ins

Op Jöck

Gespräch mit einem englischen Ehepaar, das in der Nähe von Hexham wohnte und uns von dem neueröffneten Radweg vorschwärmte und uns unbedingt dessen Benutzung empfahl. Schon im Hafen von Newcastle begann die Beschilderung und so nahmen wir frohen Mutes die ersten Kilometer unter die Räder. Diese führten zunächst großräumig aber verkehrsfrei um Newcastle herum, und bald fühlten wir uns wie zu Hause: Der Weg war in schlechtem Zustand, mit Scherben übersät und streckenweise alle paar hundert Meter mit Durchfahrtsperren der massiven Art versehen, die ein Durchkommen unmöglich machten. Hier hieß es jedes Mal: Rad abladen, Anhänger abkoppeln und über das Hindernis heben, da-



Fertigmachen zum Abladen:
Hindernis auf dem Radweg Nr. 72

nach alles wieder retour – bis zur nächsten Sperre. Nach welchen Kriterien – außer denen, die Radfahrer möglichst fernab vom Verkehrsgeschehen in die Pampa zu schicken – hier geplant und gebaut wurde, blieb uns ein Rätsel. Jedenfalls hatten wir nach der fünften Schikane genug: Wir verließen den Radweg und setzten fortan unsere Reise auf der Straße fort.

Kaum Alltagsradler

Radfahren ist auf der britischen Insel nicht sehr populär, - Alltagsradler sahen wir kaum jemals - und dementsprechend gibt es auch so gut wie keine Infrastruktur für Radler. Man ist gezwungen, auf der Straße mit dem motorisierten Verkehr zu fahren (Oder auf eigens angelegten „Radwegen“, s.o.). Obwohl die Briten in aller Regel rücksichtsvolle Fahrer FahrRad! 3/2004

sind, ist dies nicht immer ein Vergnügen. Nach Möglichkeit sollte man Straßen, die mit „A“ klassifiziert sind und unseren Bundesstraßen gleichkommen, meiden. „B“-Straßen sind schon weniger verkehrsbelastet, aber am unbeschwertesten läßt es sich auf unklassifizierten Straßen radeln, die allerdings meistens die Eigenart haben, dem Geländeprofil zu folgen, es geht also stetig auf und ab.

Schottische Touristenfalle

Unvermeidlich führt der Weg nach Westen in eine Touristenfalle allererster Güte: Die Hochzeitsschmiede von Gretna Green. Schon von weitem hören wir die Dudelsackklänge, die ein „Berufsschotte“ seinem Instrument entlockt, nicht weniger als fünf verschiedene Läden mit schottischen Devotionalien aller Art sollen die



„Scotland the Brave“: Dudelsackspieler
vor der Hochzeitsschmiede

Besucher um ihre Pfunde erleichtern. Von der Stätte, an der einst Ehen vom Schmied über dem Amboß „geschmiedet“ wurden und wo manch minderjährige Braut nach schottischem Recht zur Ehefrau wurde, blieb nur ein gigantisches Kommerzspektakel, das täglich von vielen Busladungen Touristen auf der Suche nach dem letzten Rest Romantik bevölkert wird.

Bei der Weiterfahrt durch den Ort Gretna kamen jedenfalls alles andere als romantische Gefühle auf: Nach unserem Eindruck ist der Ort schäbig und heruntergekommen, ein Urteil, das auch auf so manche andere englische oder schottische Ortschaft paßt.

Auld Lang Syne

Nicht nur in Großbritannien und den USA, sondern auch in vielen anderen anglophonen

Op Jöck

Ländern rund um den Globus wird zu jedem Jahreswechsel ein Lied angestimmt, das zu den populärsten Melodien überhaupt gezählt werden muß und an dessen spätmittelalterliche europäische Wurzeln allenfalls noch die merkwürdige Schreibweise erinnert: Auld Lang Syne. Robert Burns (1759 – 1796), als Poet und Literat so etwas wie ein schottisches



Denkmal für Robert Burns in
Dumfries

Nationalheiligtum, schrieb im 18. Jahrhundert viele hundert Gedichte, Balladen und Lieder in schottischer Volkssprache auf, die Jahrhunderte zuvor nur durch mündliche Überlieferung weitergegeben worden waren. Nur ein Stück unter vielen war dabei „Auld Lang Syne“, das sich Burns, der als Steuereinnahmer sein Dasein fristete und dementsprechend viel herumkam, nach eigenen Angaben von einem alten Bauern hat vorsingen lassen und 1788 zu Papier brachte. Dem Alkohol und den Damen nicht abgeneigt, starb er 1796 im Alter von nur 37 Jahren verarmt in Dumfries. Sein letztes dortiges Wohnhaus wird von einem Verein liebevoll gepflegt und ist als Museum zugänglich. Auch für nicht Literaturbeflissene ist es unmöglich, durch Dumfries und Galloway zu radeln, ohne Robert Burns zu begegnen, gab sich die Grafschaft doch selbst den Beinamen „Burns Country“.

Gegen den ständigen Westwind führt uns die Reise durch ein Stück Bilderbuchschottland

mit Hügeln, mal bewaldet, mal mit Schafen gesprenkelt, und an der Küste mit weiten Buchten und einsamen, aber dennoch bewohnten Inseln entlang. In Stranraer wartet die Schnellfähre, die uns über Loch Ryan und die Irische See nach Belfast bringen wird.

Großstadtgetriebe

1177 wurde Belfast als normannische Burg gegründet. Der Name leitet sich vom irischen Béal Feirste her, was übersetzt „Mündung des Farset“ bedeutet. Dieser Fluß ist heute nicht



Großstadtheftik vor der City Hall in
Belfast

mehr sichtbar und verläuft unterhalb der Bridge Street. Belfast empfängt uns mit einer grandiosen Aussicht auf das größte Trockendock der Welt, welches der Wert Harland and Wolff gehört. Hier lief Anno 1911 die „Titanic“ vom Stapel, das seinerzeit größte Passagierschiff der Welt, welches durch die allseits bekannte Havarie mit einem Eisberg traurige Berühmtheit erlangte. Harland and Wolff beschäftigt heute noch ca. 3000 Mitarbeiter und ist der größte Arbeitgeber der 270.000 Einwohner zählenden Hauptstadt Nordirlands. Belfast unterscheidet sich in seiner Geschäftigkeit in nichts von anderen europäischen Großstädten. Lediglich die an strategischen Stellen als Stadtmöbliering getarnten und jederzeit wieder ausfahrbaren Absperriegitter zeugen noch von den „Troubles“.

Op Jöck

Auf der Suche nach der Tourist Information beugen wir uns mal wieder über den Stadtplan. „Are you lost?“ Diesmal ist es eine freundliche Dame mittleren Alters, die uns anspricht und nach den obligatorischen Fragen nach dem woher und wohin den Weg erklärt. In der Tourist Information erstellen wir eine Karte von Ostirland und kehren der Großstadt dann schleunigst den Rücken.

Unkontrollierter Grenzübertritt

Bei Newry überqueren wir die Grenze zur Republik Irland. Kein Posten kontrolliert uns, nichts ist mehr zu sehen von Absperrungen. Der Übertritt geschieht unmerklich. Lediglich an den veränderten Verkehrszeichen registrieren wir, daß wir uns nicht mehr im Reich Ihrer Majestät, der Königin, befinden. Die Landschaft wird nun lieblicher, weist kaum noch nennenswerte Steigungen auf und ist, wie



Früher ein strategischer Flussübergang:
Athlone am Shannon

man es in Irland erwartet, über alle Maßen grün. Von Dundalk an der Ostküste folgen wir nun weitgehend dem im Jahr 2002 gänzlich neu angelegten und ausgeschilderten Radweg „Táin Trail“, der über Ardee, Mullingar und Kells nach Athlone am Shannon führt, um in Roscommon zu enden. Er berührt viele historische Plätze, die in Verbindung mit der Sage um die streitbare Königin Maeve gebracht werden. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um einen *Radfahrweg*, vielmehr wird die Strecke hauptsächlich über verkehrsarme Nebenstraßen (diesmal ohne Hindernisse) geführt. Nach der Überquerung des Shannon ändert sich die Landschaft ein weiteres Mal. Die grünen, von Kühen bevölkerten und durch Hecken voneinander abgetrennten Weiden werden nun abgelöst durch eine weite Moorlandschaft, in denen lediglich die genügsameren Schafe zwischen Steinmauern ihr Auskommen finden.



Auf der Küstenstraße nahe der Galway Bay

An der Atlantikküste

Schließlich ist in Galway, der mit 60.000 Einwohnern größten Stadt im Westen Irlands, die Atlantikküste erreicht. Galway ist das geschäftige Zentrum der Region und verfügt, im Gegensatz zu den meisten anderen irischen Städten, über eine ausgedehnte Fußgängerzone. Mangels eines nennenswerten öffentlichen Nahverkehrs und dank des irischen Wirtschaftsbooms bildet sich jedoch in der Stadt von morgens bis abends ein permanenter Verkehrsstau.

The Quiet Man

Die letzte Etappe der Tour führt uns nach Cong, ein völlig unbeutendes, um nicht zu sagen verschlafenes Nest, hätte 1951 John Wayne hier nicht zusammen mit Maureen O'Hara unter der Regie von John Ford, dessen Eltern Anfang des 20. Jahrhunderts aus Spiddle, County Galway, nach Amerika auswanderten, den Film „The Quiet Man“ (Deutscher Titel: „Der Sieger“) gedreht. Die Dörfler haben es verstanden, diese Tatsache geschickt zu vermarkten und so lebt der ganze Ort quasi vom Ruhm vergangener Tage, der im „Quiet Man Museum“, dem „Quiet Man Café“ und in der nun zum Andenkenladen mutierten „Pat Cohan's Bar“ konserviert wurde. Der Film selbst ist eine für John Wayne ganz und gar untypische Liebesschmonzette, der allein wegen der Landschaftsaufnahmen, die in der Umgebung gemacht wurden, für den geneigten Betrachter dennoch sehenswert ist.

Op Jöck

Auf der Suche nach der Tourist Information beugen wir uns mal wieder über den Stadtplan. „Are you lost?“ Diesmal ist es eine freundliche Dame mittleren Alters, die uns anspricht und nach den obligatorischen Fragen nach dem woher und wohin den Weg erklärt. In der Tourist Information erstellen wir eine Karte von Ostirland und kehren der Großstadt dann schleunigst den Rücken.

Unkontrollierter Grenzübertritt

Bei Newry überqueren wir die Grenze zur Republik Irland. Kein Posten kontrolliert uns, nichts ist mehr zu sehen von Absperrungen. Der Übertritt geschieht unmerklich. Lediglich an den veränderten Verkehrszeichen registrieren wir, daß wir uns nicht mehr im Reich Ihrer Majestät, der Königin, befinden. Die Landschaft wird nun lieblicher, weist kaum noch nennenswerte Steigungen auf und ist, wie



Früher ein strategischer Flussübergang:
Athlone am Shannon

man es in Irland erwartet, über alle Maßen grün. Von Dundalk an der Ostküste folgen wir nun weitgehend dem im Jahr 2002 gänzlich neu angelegten und ausgeschilderten Radweg „Táin Trail“, der über Ardee, Mullingar und Kells nach Athlone am Shannon führt, um in Roscommon zu enden. Er berührt viele historische Plätze, die in Verbindung mit der Sage um die streitbare Königin Maeve gebracht werden. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um einen *Radfahrweg*, vielmehr wird die Strecke hauptsächlich über verkehrsarme Nebenstraßen (diesmal ohne Hindernisse) geführt. Nach der Überquerung des Shannon ändert sich die Landschaft ein weiteres Mal. Die grünen, von Kühen bevölkerten und durch Hecken voneinander abgetrennten Weiden werden nun abgelöst durch eine weite Moorlandschaft, in denen lediglich die genügsameren Schafe zwischen Steinmauern ihr Auskommen finden.



Auf der Küstenstraße nahe der Galway Bay

An der Atlantikküste

Schließlich ist in Galway, der mit 60.000 Einwohnern größten Stadt im Westen Irlands, die Atlantikküste erreicht. Galway ist das geschäftige Zentrum der Region und verfügt, im Gegensatz zu den meisten anderen irischen Städten, über eine ausgedehnte Fußgängerzone. Mangels eines nennenswerten öffentlichen Nahverkehrs und dank des irischen Wirtschaftsbooms bildet sich jedoch in der Stadt von morgens bis abends ein permanenter Verkehrsstau.

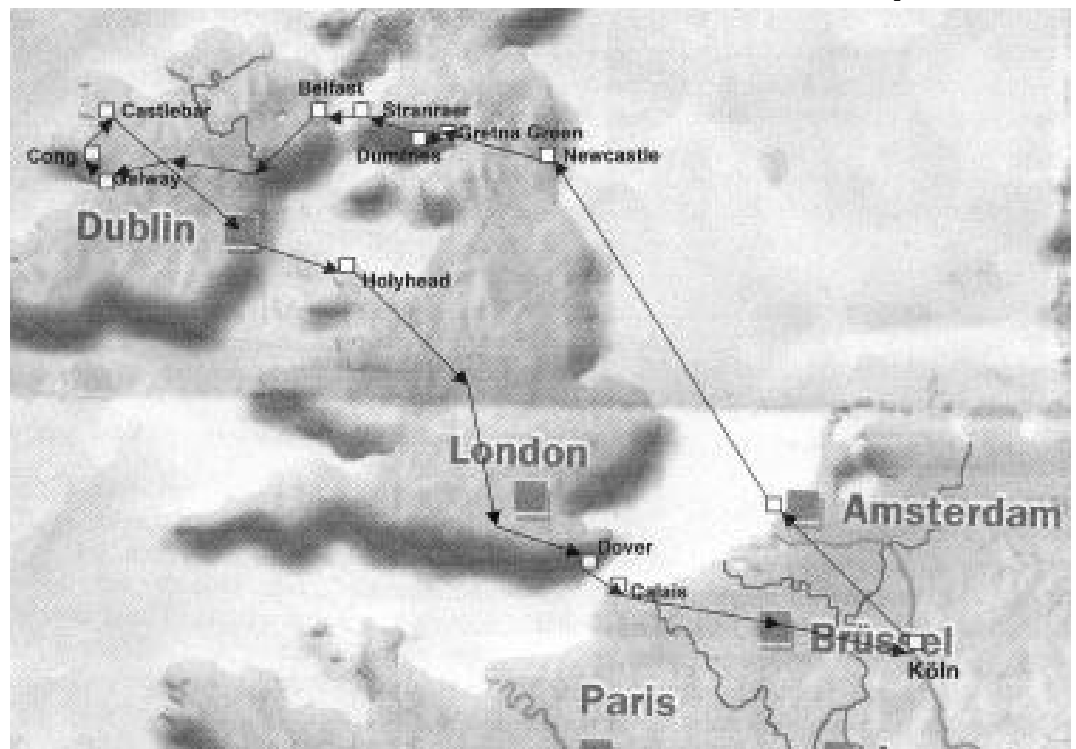
The Quiet Man

Die letzte Etappe der Tour führt uns nach Cong, ein völlig unbeutendes, um nicht zu sagen verschlafenes Nest, hätte 1951 John Wayne hier nicht zusammen mit Maureen O'Hara unter der Regie von John Ford, dessen Eltern Anfang des 20. Jahrhunderts aus Spiddle, County Galway, nach Amerika auswanderten, den Film „The Quiet Man“ (Deutscher Titel: „Der Sieger“) gedreht. Die Dörfler haben es verstanden, diese Tatsache geschickt zu vermarkten und so lebt der ganze Ort quasi vom Ruhm vergangener Tage, der im „Quiet Man Museum“, dem „Quiet Man Café“ und in der nun zum Andenkenladen mutierten „Pat Cohan's Bar“ konserviert wurde. Der Film selbst ist eine für John Wayne ganz und gar untypische Liebesschmonzette, der allein wegen der Landschaftsaufnahmen, die in der Umgebung gemacht wurden, für den geneigten Betrachter dennoch sehenswert ist.

In Cong trennen uns nun noch ungefähr 40 Kilometer von unserem Endziel Castlebar, von wo aus die Rückreise per Reisebus nach Köln erfolgen soll. Fünf Kilometer hinter Ballinrobe ereilt uns dann am vorletzten Reisetag doch noch das Schicksal, das uns bisher weitgehend mit Pannen verschont hatte: Die Nabenschaltung unseres Tandems gab ihren Geist auf!

Nichts ließ sich mehr schalten, die Pedalkurbeln waren blockiert. Einzig schieben brachte uns noch vom Fleck. Ersatzteile für eine derart „exotische“ Antriebsart sind in Irland nicht zu bekommen. Zurück in Ballinrobe naht unter Vermittlung der dortigen Tourist Information die Rettung in Gestalt des Taxifahrers Timothy Murphy. Erst wird das Fahrrad in der Garage eines Verwandten untergestellt, danach werden wir zum von ihm vermittelten Bed & Breakfast-Quartier chauffiert.

Am anderen Morgen bringt er uns dann unter Einsatz eines von einem Bekannten ausgeliehenen Pkw-Anhänger pünktlich nach Castlebar und läßt es sich dabei nicht nehmen, unterwegs noch den Fremdenführer zu geben, was in einer Besichtigung der am Wege liegenden Ballinrobe Abbey („Pierce Brosnan got married here!“) im Sauseschritt gipfelte.



Stressfreie Rückfahrt

Eine dreiviertel Stunde vor der „fahrplanmäßigen“ Zeit wartete der Bus in der Nähe des Bahnhofs von Castlebar. Schnell waren Tandem und Ausrüstung im Busanhänger verstaut und los ging's mit uns als einzigen Passagieren an Bord. Ein routinierter Fahrer und eine ebensolche Fahrerin wechselten sich turnusmäßig am Lenkrad ab und sorgten trotz Nachtfahrt durch England für eine stressfreie Rückreise.



Fahrrad im Anhänger, Passagiere im Ruhesitz: Gute Heimreise!

Ra(d)t und Tat

Radweg – Mängelcoupon

Ort des Ärgernisses:

(Stadtteil, Straße, Hausnummer)

Art des Radweges:

- ❖ kein Radweg vorhanden
- ❖ Bordstein-Radweg
- ❖ auf dem Gehweg abmarkiert
- ❖ selbständiger Radweg
- ❖ auf der Fahrbahn abmarkiert

Art der Mängel:

- ❖ Schlaglöcher
- ❖ Bordstein schlecht abgesenkt
- ❖ Baumwurzelaufbruch
- ❖ Radweg ist zu schmal
- ❖ Radwegführung zu kurvig
- ❖ fehlende Beleuchtung
- ❖ Unebenheiten (Kanaldeckel, Flicker)
- ❖ Hindernisse auf dem Radweg
- ❖ Verkehrszeichen zu tief
- ❖ Radweganfang schlecht gestaltet
- ❖ Beschilderung unklar
- ❖ Radwegmarkierung fehlt
- ❖ Radweg ist zugewuchert
- ❖ Radweg ist nicht gereinigt
- ❖ Fahrradwegweisung fehlt
- ❖ Fahrradwegweisung unzureichend
- ❖ Autos parken auf/am Radweg
- ❖ Fehlende Abstellanlagen
- ❖ Schlechte Abstellanlagen
- ❖ Blockierte Abstellanlagen durch Schrottfahrer/Motorräder
- ❖ Radfahrerampel fehlt
- ❖ Ampelschaltung ungünstig
- ❖ Sonstiges:

Bitte einsenden an:

ADFC Köln und Umgebung e.V.
Postfach 250153
50517 Köln

Verbesserungsvorschläge zu

nebenstehenden Mängeln oder Sonstigem,
z.B.: Einbahnstraßen öffnen, durchlässige
Sackgassen kennzeichnen, „Radfahrer frei“,
Verkehrsberuhigung etc.

Skizze:

Für Rückfragen:

Name: _____

Straße: _____

Telefon: _____

Impressum / Rad(t) und Tat

24. Jahrgang,

Heft 3/2004, September-
Dezember 2004,

Auflage: mindestens 4000
Herausgeber: ADFC Köln
und Umgebung e.V.,
Postfach 250153, 50517
Köln,

Bankverbindung:

Stadtsparkasse
Köln, Nr. 1272145, BLZ:
37050198

Redaktion: Andrea Hövel,
Erich Koprowski
(verantwortl.), Horst
Polakowski, Norbert
Schmidt, Heribert Thelen,
Lutz Thilo, Hermann Jung

Anzeigen:

Lutz Thilo, Erich
Koprowski, es gilt die
Anzeigenpreisliste vom
15.08.01

Layout: Erich Koprowski

Druck:

Druckerei Löffel, Köln,
Tel.: 0221 / 97 03 16 10

Heft 1/2005:

Mitte Dezember 2004

Redaktionsschluß:

21. November 2004

Anzeigenschluß:

28. November 2004

Für Mitglieder des Kreis-
verbandes ist der Bezug
dieser Zeitschrift im Mit-
gliedsbeitrag enthalten.

Anzeige

ADFC - Gebrauchtfahrradmärkte 2004

Die ADFC_Kreisverbände Köln, Bonn/Rhein-Sieg, Leverkusen und Erftkreis führen in diesem Jahr noch an folgenden Samstagen Gebrauchtfahrradmärkte durch:

Tag	Monat	Uhrzeit	Ort	Platz
04.	September	10 - 13	Bonn	Hofgartenseite der Universität
18.	Septembe	9 - 13	Köln	Alte Feuerwache, Melchiorstr. 3, Nähe Hansarin Ebertplatz
25.	September	10 - 13	Troisdorf	TRUZ, Kölner Str. 132
02.	Oktober	10 - 13	Bonn	Hofgartenseite der Universität
16.	Oktober	9 - 13	Köln	Kalk, Kalker Kapelle

Alle Angaben ohne Gewähr, Ortswechsel sind kurzfristig möglich!