

FahrRad!

2/2010 November 2010 - April 2011

Die Fahrradzeitschrift des ADFC Köln und Umgebung e.V.



Denkanstöße - „Geisterräder“ in Köln

„Keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen...“

Eine alternative Betrachtung zu Ursache und Wirkung

Trans Nederland oder die Entdeckung der Knotenpunkte

Ein Radreisebericht

„Alles für den CO₂-freien Traumurlaub!“

Im Olivandenhof finden Sie die komplette Ausrüstung für Ihre Fahrradtour unter einem Dach: von Packtaschen und Bekleidung über GPS-Geräte und Tourenvorschläge bis hin zu über 160 Ausrüstungs-Experten, die Ihnen manchen Geheimtipp für Ihre nächste Tour geben können.

Im Olivandenhof: die größte Auswahl an Zubehör für Ihre Radtour!



GlobeWelt 2010

Das neue Outdoor- und Reisefestival in Köln

Am 16.10.2010 findet Kölns erstes Reise- und Outdoorfestival, die GlobeWelt, statt! Mit dabei u.a. Michael Martin, Alexander Huber, Andreas Kieling, Hans Thumer, Christian Stangl uvm. Viele Erlebnisstationen und großer Wildnislauf mit tollen Preisen!

Alle Infos und Karten unter: www.globewelt.info



Olivandenhof, Richmodstraße 10, 50667 Köln
 Telefon: 0221/277 288-0, shop-koeln@globetrotter.de
 Montag bis Donnerstag: 10:00 – 20:00 Uhr
 Freitag und Samstag: 10:00 – 21:00 Uhr

Träume leben.

Globetrotter.de
 Ausrüstung

HAMBURG | BERLIN | DRESDEN | FRANKFURT | BONN | KÖLN

Radverkehrsähnliche Zustände

Liebe Leserinnen und Leser,

der Radverkehr in unserer Stadt hat erheblich zugenommen und liegt zur Zeit bei 12 Prozent - bezogen auf das gesamte Stadtgebiet.

In der Innenstadt, in Ehrenfeld, Lindenthal und Nippes ist das Radverkehrsaufkommen ungleich höher. Mancherorts übersteigt die Zahl der Fahrten, die mit dem Fahrrad unternommen werden diejenige, die mit dem Auto erledigt werden. Das ist erfreulich. Unerfreulich sind hingegen die Begleiterscheinungen. Die Verkehrsinfrastruktur in der Stadt ist bekanntlich dem ständigen Anstieg des Radverkehrs in keiner Weise gewachsen. Notwendige Änderungen kommen aber nur langsam und nur stückchenweise in Gang.

Das liegt aber keinesfalls an der Arbeit des Teams des Fahrradbeauftragten, das sein Aufgabengebiet in dieser Ausgabe von „FahrRad!“ vorstellt und das wir künftig regelmäßig zu Wort kommen lassen wollen. Vielmehr ist der politische Wille, die aus unserer Sicht notwendige Verkehrswende endlich nachhaltig anzugehen, nach wie vor nicht erkennbar. Es wird in kölscher Manier weitergewurschelt. 2010 gab es gerade mal zwei Millionen Euro zur Sanierung der Radwege. Damit kommt man nicht weit. Na sicher, die Kassen sind leer - aber sind sie das nicht immer?

Zum Vergleich: Die Stadtregion Amsterdam strebt einen Radverkehrsanteil von 37 Prozent an und hat in ihrem Dreijahresplan für 2007 - 2010 Ausgaben für den Radverkehr in Höhe von 69,3 Millionen Euro vorgesehen - eine klare Investition in die Zukunft.

Hierzulande hingegen erkennen viele der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung immer noch nicht richtig die Chancen, die im massiven Ausbau des Radverkehrs stecken. Statt eines komfortablen und sicheren Radverkehrs herrschen in Köln eben nur radverkehrsähnliche Zustände. Die hohen Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung und bislang fünf getötete Radfahrer in diesem Jahr legen ein bereites Zeugnis davon ab.

Routinemäßig sucht die gemeinsame Unfallkommission aus Polizei und Stadtverwaltung zwar die Unfallstellen auf, an denen Verkehrsteilnehmer zu Tode kamen. Die Schlussfolgerungen lauten dann meistens, dass es „keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen“ gibt, solche Unfälle künftig zu verhin-

dern. Nun, wir sind da anderer Meinung (S. 5 ff).

Aber es ist eben nicht nur ein Problem der Politiker oder der Verwaltung, es geht uns alle an, die Stadt-Gesellschaft als Ganzes ist gefragt. Welchen Verkehr wollen wir? Wollen wir in einer Stadt leben, die an ihren täglichen Staus erstickt, deren Luft entlang der großen Einfallstraßen zum Schneiden ist? Wo es lebensgefährlich sein kann, sich zu Fuß oder per Rad fortzubewegen? Viele Menschen in Köln haben diese Fragen bereits eindeutig beantwortet. Trotz aller Widrigkeiten schwingen sich täglich mehr und mehr Leute aufs Rad, und auch die Sternfahrt am 19. September war eine eindrucksvolle Demonstration für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel nach Schusters Rappen.

Durch ihre Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel bekunden immer mehr Kölner ihren Willen zum Wechsel, machen ihn zur „res publica“, zur öffentlichen Sache. Höchste Zeit also, dass unsere gewählten Vertreter im Rat die Zeichen der Zeit erkennen und danach handeln.

In Basel ist man da schon ein Stück weiter. Dort wird dem „Langsamverkehr“ der Vorrang vor dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) eingeräumt, wie Joachim Schalke zu berichten weiß. Gemessen daran sind die jährlichen „Mängeltouren“ in Köln nur ein Tröpfchen auf den heißen Klima-Stein.

Unser Autor Hans-Georg Kleinmann fährt fort mit der Analyse der Auto-Krise. Im Standpunkt stellt er fest, dass die Risiken im Straßenverkehr ungleich verteilt sind und es kein Recht auf schnelles Fahren gibt.

Vielleicht brauchen wir alle ja noch ein paar Denkanstöße. Die „Geisterräder“, die der ADFC an den tödlichen Unfallstellen 2010 aufgestellt hat und auch künftig aufstellen wird, sind jedenfalls als solche gedacht. Nicht jedem gefällt das, und auch wir würden lieber darauf verzichten (können)!

Herzliche Grüße aus
der Feuerwache

Ihr



Erich Koprowski



3 Radverkehrsähnliche Zustände

Verkehr

- 5 „Keine sinnvollen verkehrstechnische Maßnahmen“
- 12 Gedanken zu Fahrradunfällen - Standpunkt
- 13 Denkanstöße - „Geisterräder“ auch in Köln
- 14 Anstößiges Bubenstück - *Poller auf dem Rheinuferradweg*
- 16 K(l)eine Verbesserungen - *Mängeltour 2010*
- 20 Wer hat's erfunden? - *Bericht über eine Veranstaltung der Fahrradakademie*
- 22 Fahrradsternfahrt - *Ein Blick hinter die Kulissen*
- 24 Bewegte Zeiten - *Chronik einer Autokrise*
- 28 Das Team des Fahrradbeauftragten
- 30 Cyclonia - *Komm in die Gänge!*

Soziales Fahrradprojekt

- 32 Kopfstand auf der Cyclonia - *180 Grad ist wieder dabei!*

ADFC aktiv

- 34 Rauf aufs Rad - *Die Radfahrschule des ADFC*
- 35 Radbrief - Der Newsletter des ADFC
Tourenleiter gesucht
Geteilter Spaß ist doppelter Spaß
- 36 Gehaltsbausteine - *Wir brauchen mehr Baumaterial!*
- 37 Einladung zur Mitgliederversammlung
- 38 ADFC - Da simmer dabei!
- 39 Beitrittserklärung
- 40 Ansprechpartner, Fördermitglieder, Auslagestellen
- 41 Der kleine ADFC-Laden

Op Jöck

- 42 Unsere Touren - Ein Wort zuvor
- 43 Winter-Tourenprogramm
- 44 Trans Nederland oder die Entdeckung der Knotenpunkte - *Radreisebericht*
- 48 Genieße den Herbst in Zuid Limburg
- 49 Schweres Gerät

Kolumne

- 50 ANAU EVAU - *Velophilus*



Titelfoto: „Geisterrad“ an der Kreuzung Dürener Straße/Stadtwaldgürtel

Foto: Hans-Georg Kleinmann

30. Jahrgang

Heft 2/2010, November 2010 - April 2011

Auflage: 3.000

Herausgeber: ADFC Köln und Umgebung e.V. • Melchiorstr. 3 • 50670 Köln

Bankverbindung: Sparkasse KölnBonn • Nr.: 1272145 • BLZ: 37050198

Redaktion: Erich Koprowski (kp) (V.i.S.d.P.)

Autoren in dieser Ausgabe: Erich Koprowski, Hans-Georg Kleinmann, Harald Puhl, Henriette Stieger, Joachim Schalke, Achim Hoof, Benjamin Klein

Fotos: Soweit nicht anders angegeben, stammen die Fotos vom jeweiligen Autor.

Anzeigen: Erich Koprowski • Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 15.08.01.

Satz und Layout: Erich Koprowski

Druck: Knotenpunkt GmbH, Beller Weg 6, 56290 Buch (Hsr.), Tel.: 06762 / 2261

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier unter Verwendung recycelbarer Druckplatten

Heft 1/2011: Erscheint Ende April 2011

Redaktionsschluss: 10.03.2011 • Anzeigenschluss: 10.03.2011

Leserbriefe sind herzlich willkommen. Schicken Sie diese bitte an den Herausgeber.

„Keine sinnvollen verkehrstechnische Maßnahmen“ //Erich Koprowski

Eine alternative Betrachtung von Ursache und Wirkung

Auf Kölner Straßen kamen 2010 bislang fünf Radfahrer zu Tode. Neben der individuellen verkehrsrechtlichen Schuldfrage der Unfallbeteiligten fällt auch der straßenbaulich und signaltechnisch bedingten Situation vor Ort eine gewisse Mitverantwortung am Unfallgeschehen zu.

Die Polizei verfügt über ein hochspezialisiertes Unfallkommando, das versucht, mit modernsten Mitteln den jeweiligen Unfallhergang penibel zu rekonstruieren. Es geht dabei hauptsächlich um die gerichtsverwertbare Dokumentation des Geschehens.

Bei tödlichen Unfällen besichtigt zudem auf jeden Fall auch die gemeinsame Unfallkommission aus Polizei und Stadtverwaltung die Unfallstelle und spricht ggf. Empfehlungen zur Umgestaltung aus.

Wir baten sowohl die Polizei als auch das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln um Stellungnahme, ob etwas und ggf. was im konkreten Fall in Bezug auf die fünf Unfallstellen geplant ist.

Die Antwort der Polizei fiel recht pauschal aus:

„(...) Auch für die Polizei ist die von Ihnen beschriebene Unfallentwicklung bedauerlich. Wir arbeiten daher verstärkt an Konzepten zur Verbesserung der Unfalllage, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsunfälle, bei denen Fahrradfahrer beteiligt sind. So ist es Standard, dass nach einem Verkehrsunfall, bei dem ein Radfahrer tödlich verletzt wurde, die Spezialisten der Verkehrslenkung den Unfallort unverzüglich aufsuchen. Die Örtlichkeit wird im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen mit Blick auf Optimierungsmöglichkeiten betrachtet. Ergebnisse werden anschließend gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde und in der Unfallkommission erörtert.“

Die Antwort des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik war wesentlich differenzierter und verdient es, hier näher betrachtet zu werden.

Alle schweren Unfälle werden auf der Homepage von „Velo 2010“, der Ordnungspartnerschaft, an der auch der ADFC beteiligt ist, dargestellt. Lesen Sie nachfolgend also zunächst Fall für Fall die offizielle Unfallschilderung von der Homepage www.velo2010.de und sodann die Stellungnahme der Stadtverwaltung. Beides betrachten wir anschließend aus Sicht des ADFC.

1. Verkehrsunfall mit tödlich verletzter Radfahrerin

Zeit: Dienstag, 16.03.2010, 16:48 Uhr

Ort: Köln-Lindenthal, Dürener Str. / Stadtwaldgürtel

Sachverhalt:



Foto: www.velo2010.de

Ein 43jähriger Lkw-Fahrer befuhr den Stadtwaldgürtel von der Aachener Str. kommend in Richtung Dürener Str., um in diese nach rechts abzubiegen. Gleichzeitig befuhr eine 57jährige Radfahrerin vermutlich den rechtsseitigen Radweg neben dem Stadtwaldgürtel ebenfalls in Richtung Dürener Str. und wollte diese auf der dortigen Radfahrerfurt überqueren. Hierbei kam es im "Toten Winkel" zum Zusammenstoß mit dem rechts abbiegenden Lkw. Die Radfahrerin wurde dabei mehrfach überrollt und verstarb sofort an der Unfallstelle. (Quelle: www.velo2010.de)

„Für diese Kreuzung ist für das Jahr 2010 eine erhebliche Umgestaltung vorgesehen, (...). Zukünftig wird der Querungsbereich für Fußgänger und Radfahrer deutlich vor die Einmündung der Dürener Straße gelegt, so dass sich hier abbiegende Fahrzeugführer nur noch auf die schwachen Verkehrsteilnehmer und nicht auf weitere Konflikte konzentrieren müssen. Die Führung der Fußgänger erfolgt über einen Zebrastreifen, die der Radfahrer über eine rot markierte Furt vor dem Fußgängerüberweg. Durch die Maßnahme wird die Aufmerksamkeit der abbiegenden Verkehrsteilnehmer noch deutlicher auf die Fußgänger und Radfahrer gezogen und es dürfte eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit eintreten.“

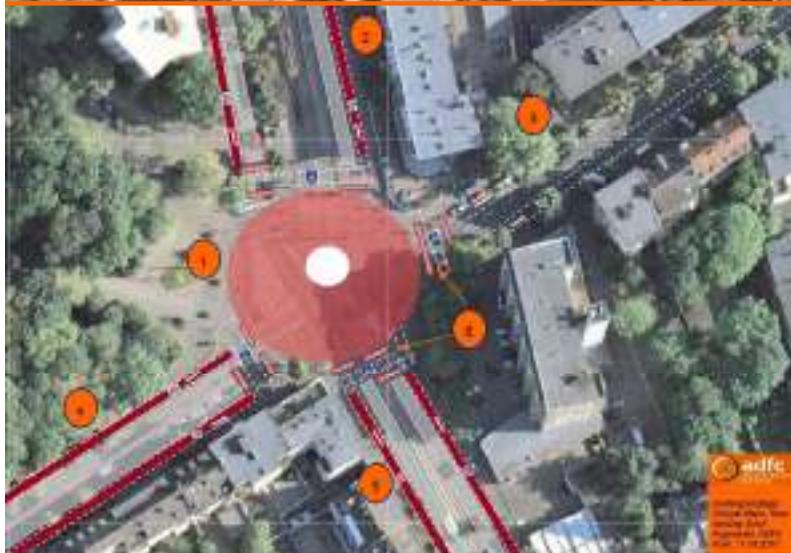
(Aus der Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln)

„Freilaufernder
Rechtsabbieger“
(Unfallstelle)



Die Kreuzung
Stadtwaldgürtel/
Dürener Straße
im derzeitigen
Bauzustand

(Grundlage: Google
Maps)



Umgestaltungs-
vorschlag
des ADFC

(Grundlage: Google Maps)

Auf dem Weg nach Hause zu ihrer Wohnung in der Engelbertstraße musste die 57jährige Radfahrerin im Kreuzungsbereich nach rechts abschwenken, um zusammen mit den Fußgängern den sogenannten „freilaufernden Rechtsabbieger“ und sodann die eigentliche Fahrbahn zu queren. Ein „freilaufernder Rechtsabbieger“ ermöglicht es dem motorisierten Verkehr, ohne Beachtung der Ampelschaltung im Kreuzungsbereich nach rechts abzubiegen. Dabei beobachten die Kraftfahrer naturgemäß den Verkehr, der sich ihnen von links nähert. Was rechts von ihnen vorgeht, wird nur allzu oft vernachlässigt.

Der Lkw, der sie wenige Sekunden später überfahren sollte, wartete im „freilaufernden Rechtsabbieger“ vor dem Fußgänger- und Radfahrerüberweg. Vermutlich missdeutete die Radfahrerin dieses Warten als Gewährung des Vorranges. Dabei ließ - ebenfalls vermutlich - der Lkw-Fahrer nur den sich von links

aus der Dürener Straße nähernden Verkehr passieren und fuhr just in dem Moment an, in dem die 57jährige Frau die Fahrbahn vor ihm queren wollte. Der Lkw-Fahrer konnte sie von seiner sich ca. 3 Meter über der Fahrbahn befindenden Warte aus nicht sehen. Die 57jährige befand sich im „Toten Winkel“.

Im vergangenen Jahr registrierte die Polizei in Köln 89 „Tote-Winkel-Unfälle“. Dabei wurden 58 Menschen verletzt, 50 davon waren mit dem Rad unterwegs. Im vorliegenden Falle wurde diese latente Unfallgefahr durch den „freilaufernden Rechtsabbieger“ noch einmal verschärft. Die geplante Umbaulösung der Stadtverwaltung stellt für den ADFC freilich nur den Minimalansatz dar.

Wir haben den obenstehenden Umbauvorschlag erarbeitet, der auch eine Verbesserung der umgebenden Radinfrastruktur beinhaltet. Für diese Lösung werden wir in Politik und Verwaltung intensiv werben.

Derzeitige Situation:

Der Verkehr rollt auf dem Gürtel sowie stadtauswärts auf der Dürener Straße auf zwei Fahrspuren in jeder Richtung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird auf separaten Radwegen geführt. Der Bereich der Dürener Straße zwischen Gürtel und Universitätsstraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Es gibt in beide Fahrrichtungen einen nicht benutzungspflichtigen Radweg. Die KVB Linien 13 und 7 befahren den Gürtel in beiden Richtungen sowie und die Dürener Straße stadtauswärts in und aus Richtung Frechen.

An der Kreuzung treffen alle Verkehrsarten aufeinander. Fußgänger werden im Kreuzungsbereich über lichtzeichengeregelte Überwege geführt. Auch der übrige Verkehr wird durch Ampeln geregelt. Geradeausfahrende Radfahrer auf dem Gürtel mit Fahrtrichtung Sülz müssen dabei zunächst einen Rechtsschwenk vollziehen, um die Dürener Straße mit den Fußgängern am Überweg im freilaufenden Rechtsabieger zu überqueren. In genau diesem Bereich ereignete sich am 16. März 2010 der tödliche Verkehrsunfall einer Radfahrerin bei der Kollision mit einem rechtsabbiegenden Lkw.

Umgestaltungsvorschlag:

- 1 Shared-Space-Bereich. Die gesamte bisherige Kreuzungsfläche wird einheitlich und ohne Markierungen nach dem Prinzip „Shared Space“ gestaltet. Statt einer dominanten Stellung des motorisierten Verkehrs soll der gesamte Verkehr mit dem sozialen Leben und der Kultur und Geschichte des Raums im Gleichgewicht stehen.
- 2 Auf dem Stadtwaldgürtel befinden sich zur Zeit in jeder Fahrtrichtung zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr. Der Umgestaltungsvorschlag sieht vor, dass die jeweils rechte Fahrspur als Radfahrspur umgestaltet wird. Diese Radfahrspuren sollen Teilstücke der künftigen „Green Lines“ werden, die es dem Radverkehr ermöglichen sollen, sicher, schnell und bequem voranzukommen. Voraussetzung: Auf dem gesamten Gürtel sowie der Dürener Straße ab Gürtel stadtauswärts gilt Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- 3 Der nicht benutzungspflichtige Radweg beidseits der Dürener Straße wird endgültig entwidmet und die Fläche dem Bürgersteig zugeschlagen. Statt dessen werden auf der Fahrbahn beidseits Radschutzstreifen markiert.
- 4 Von den beiden Fahrspuren für Kfz in jeder Fahrtrichtung wird jeweils eine als Radspur ausgebildet und so als Teilstück der künftigen „Green Lines“ bis zur Kreuzung Dürener Straße/ Militärringstraße geführt. Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
- 5 Lindenthalgürtel, ansonsten wie unter Punkt 2
- 6 Vor den Fußgängerüberwegen und den Zu- und Ausfahrten des Shared-Space-Bereiches sorgen Temposchwellen aus Kunststoff dafür, dass der Kfz-Verkehr wirksam auf eine Geschwindigkeit unter 20 km/h verlangsamt wird. Der Radverkehr fließt rechts durch eine Schleuse an den Hindernissen vorbei.

2.Verkehrsunfall mit tödlich verletztem Radfahrer

Zeit: Donnerstag, 08.04.2010, 18:02 Uhr
Ort: Köln-Heimersdorf, Volkhovener Weg

Sachverhalt:

Ein 68jähriger Radfahrer befuhr den Radweg des Volkhovener Weges in Richtung Longerich. In Höhe einer Querungshilfe an der S-Bahnhaltestelle fuhr er unvermittelt von rechts nach links auf die Fahrbahn. Dabei beachtete er nicht einen in gleicher Richtung herannahenden 19jährigen Autofahrer. Diesem war die Sicht durch dichten Heckenbewuchs erschwert. Beim Zusammenstoß erlitt der Radfahrer unter anderem eine Wirbelsäulenfraktur. Außerdem stand er mit 0,6 Promille unter Alkoholeinfluß.

Foto: www.velo2010.de

Der Radfahrer ist am 30.04.2010 an den den Unfallfolgen im Krankenhaus verstorben.

(Quelle: www.velo2010.de)

„Zur Optimierung der Sichtbeziehungen in diesem Bereich erfolgte bereits ein kurzfristiger Rückschnitt der Sträucher, die sich zwischen dem Radweg und der Querungshilfe befinden. Dieser Rückschnitt wurde im Sommer noch einmal wiederholt. Damit jedoch eine dauerhafte Verbesserung der Sichtbeziehungen eintritt, werden die vorhandenen Sträucher im Herbst entfernt und durch Pflanzen ersetzt, die lediglich eine geringe Wachstumshöhe erreichen.“ (Aus der Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik)



Die Unfallstelle am Volkhovener Weg mit zurückgeschnittenem „Straßenbegleitgrün“

Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, dass Sichtbeziehungen verschiedener Verkehrsteilnehmer nicht durch „Straßenbegleitgrün“ behindert werden und es ist bedauerlich, dass hier erst ein Mensch zu Tode kommen musste, bevor die Stadtverwaltung das sichtbehindernde Strauchwerk zurückschneiden ließ. Es ist wohl nicht unzulässig anzunehmen, dass der Unfall nicht so geschehen wäre, wenn beide daran beteiligten Verkehrsteilnehmer freie Sicht gehabt hätten.

Der ADFC begrüßt, dass die Stadtverwaltung das Problem nun nachhaltig lösen will. Diese Art des Straßenbegleitgrüns - und damit die gleiche Problematik - existiert

Im Unfallbereich gilt Tempo 30, das wegen der tempomindernden Fahrbahnverschwenkung auch weitgehend eingehalten wird, soweit man das durch Beobachtung vom Straßenrand aus sagen kann.

auch an vielen anderen Stellen im Kölner Straßenland. Bleibt zu hoffen, dass hier ebenfalls gehandelt wird, bevor ein schwerer Unfall geschieht.

3.Verkehrsunfall mit tödlich verletztem Radfahrer

Zeit: Montag, 12.04.2010, 22:23 Uhr
Ort: Köln-Mülheim, Berliner Str. / Höhenhauser Ring



Foto: www.velo2010.de

Straße stadtauswärts in Richtung Dünnwald befuhrt. Diese versuchte noch auszuweichen, konnte aber den Unfall nicht mehr vermeiden. Der Radfahrer prallte auf die linke Fahrzeugseite. Dabei wurde er so erheblich unter anderem am Kopf verletzt, dass er in ein Krankenhaus eingeliefert wurde.

Auf Grund der schweren Verletzungen verstarb der Radfahrer dort am 23.04.2010. (Quelle: www.velo2010.de)

„(...) Bei der Ortsbesichtigung, die durch Vertreter der Unfallkommission durchgeführt wurde, wurde festgestellt, dass hier eine eindeutige Vorfahrtsregelung besteht. Der aus dem Höhenhauser Ring ausfahrende Verkehr wird durch das Stopp-Zeichen deutlich auf seine Wartepflicht hingewiesen. Eine Verbesserung der Sichtbeziehungen war aufgrund der unmittelbar angrenzenden Brücke ebenfalls nicht durchführbar.“

Sachverhalt:

Ein 82jähriger Radfahrer fuhr vom Höhenhauser Ring nach links in die Berliner Str., ohne auf die Vorfahrt zu achten. Dabei stieß er mit einer 43jährigen Autofahrerin zusammen, welche die Berliner

(Aus der Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln)

4. Verkehrsunfall mit tödlich verletztem Radfahrer

Zeit: Sonntag, 09.05.2010, 17:04 Uhr
Ort: Köln-Mülheim, Berliner Str. / Höhe Neurather Ring

Sachverhalt:

Ein 24-jähriger Fahrer eines Kleintransporters befuhr die Berliner Str. stadteinwärts. Wenige Meter vor der Einmündung Neurather Ring fuhr gleichzeitig unvermittelt ein 60-jähriger Radfahrer vermutlich vom rechten Gehweg auf die Fahrbahn. Durch Baumbestand am Fahrbahnrand war dem Kraftfahrer teilweise die Sicht erschwert, so dass er nicht mehr rechtzeitig anhalten konnte. Frontal wurde der Radfahrer erfasst. Beim Aufprall auf die Windschutzscheibe und anschließendem Sturz auf die Fahrbahn erlitt der Radfahrer u.a. erhebliche Kopfverletzungen. Es besteht Lebensgefahr. Nach derzeitigem Kenntnisstand (Zeugenaussagen) wird davon ausgegangen, dass der Radfahrer ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten auf die Fahrbahn fuhr. Auf Grund der schweren Verletzungen ist der Radfahrer am 14.05.2010 im Krankenhaus verstorben. (Quelle: www.velo2010.de)

„Bei diesem Unfall ist der Unfallhergang leider unklar. (...) Bei der Ortsbesichtigung, die durch



Foto: www.velo2010.de

Vertreter der Unfallkommission durchgeführt wurde, wurde festgestellt, dass der bezeichnete Bereich sicher befahren werden kann. Die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ist hier aufgrund der Gehwegbreite und der zusätzlichen Verengungen durch die Bäume nicht möglich, eine bauliche Verbreiterung zu Lasten der Fahrbahn war aufgrund der Schienen ebenfalls nicht umsetzbar. Die Unfallkommission gelangte somit zu der Einschätzung, dass keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen erkennbar waren.“

(Aus der Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln)

Die Unfallkommission hat also festgestellt, dass die Berliner Straße sicher befahren werden kann. Binnen eines knappen Monats geschehen zwei tödliche Unfälle mit Radfahrer-beteiligung - einfach nur Pech gehabt?

Die Einschätzung der Unfallkommission ist mitnichten zutreffend. Die Berliner Straße stellt zwischen ihrem Beginn am Clevischen Ring bis hin zur Einmündung der Straße Im Weidenbruch eine für Radfahrer hochgefährliche Strecke dar. Nicht nur, dass Radschutzstreifen fehlen, die Radfahrer im Bereich der KVB-Haltestelle Mülheim Berliner Straße über den Bürgersteig geführt werden, um gleich danach wieder auf der Fahrbahn weiterfahren zu müssen, nein, die dort fahrenden Kfz sind gefühlt auch oft deutlich schneller als die erlaubten 50 km/h unterwegs. Dazu fährt die Straßenbahn in Fahrbahnmitte in beiden Richtungen, und ungeduldige Autofahrer versuchen, sich rechts an ihr vorbeizuquetschen, ohne Rücksicht auf sich auf der Fahrbahn befindende Radler. Es ist daher kein Wunder, dass es viele unsichere Radfahrer bevorzugen, auf den schmalen Gehwegen zu fahren und sich beim Wiedereinfädeln in den Verkehr in Gefahr bringen.



ADFC-Markierungsvorschlag Berliner Straße in Höhe der Einmündung des Neurather Ringes

Als „sinnvolle verkehrstechnische Maßnahme“ schlägt der ADFC deshalb vor:

- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Länge der Berliner Straße auf 30 km/h.
- Aufhebung der rudimentären baulichen Radwege in Höhe der Einmündung des Neurather Rings, der KVB-Haltestelle und stattdessen
- Markierung von Radschutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen und Entfernung der Mittelstreifenmarkierung zwischen der Einmündung Clevischer Ring und Im Weidenbruch.

>>

5. Verkehrsunfall mit tödlich verletztem Radfahrer

Zeit: Freitag, 02.07.2010, 19:05 Uhr

Ort: Köln-Zündorf, Wahner Str. / Höhe Reiterhof

Sachverhalt:



Foto: www.velo2010.de

Ein 59jähriger Radfahrer befuhr einen Feldweg in südlicher Richtung und wollte in Höhe des Reiterhofes die Wahner Str. queren. Trotz Stopp-Zeichens kam es im Kreuzungsbereich zum Zusammenstoß mit dem von links kommenden Pkw eines vorfahrtberechtigten 50jährigen

Autofahrers, der Richtung Zündorf fuhr. Hierbei zog sich der Fahrradfahrer lebensgefährliche Verletzungen zu und wurde ins Klinikum Merheim verbracht.

Auf Grund der schweren Verletzungen verstarb der Radfahrer dort am 08.07.2010.

(Quelle: www.velo2010.de)

„Auch hier wurde die Örtlichkeit durch Vertreter der Unfallkommission besichtigt und es wurde festgestellt, dass die Regelung der Vorfahrt deutlich durch das Stopp-Zeichen und die Fahrbahnrandmarkierung erfolgte. Ebenfalls kann die Wahner Straße bereits bei Annäherung auf die Einmündung vom Holzweg aus gut eingesehen werden. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen wurde unmittelbar nach dem Ortstermin veranlasst, dass ein Rückschnitt des Astwerks erfolgte, der sich am Fuß des nächst gelegenen Alleenbaums gebildet hat.“

(Aus der Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln)

110



Die Unfallstelle vom Holzweg aus gesehen...



...und aus Autofahrersicht von der Wahner Straße aus

Aus Sicht der Unfallkommission ist wieder alles klar. Der Radfahrer hat nicht aufgepasst und war quasi selber schuld. Das trifft den Sachverhalt aber nicht ganz. Zwar kann die Wahner Straße bereits bei Annäherung gut eingesehen werden, aber nur in Richtung Zündorf. Der am Unfall beteiligte Pkw kam aber aus Richtung Wahn, und hier stimmen die Sichtbeziehungen nicht. Ein Radfahrer kann den Verkehr aus dieser Richtung erst kurz vor der Sichtlinie noch hinter dem Stopp-Schild visuell wahrnehmen, für den Autofahrer ist der Radfahrer durch den Alleenbaum verdeckt. Auf der freien Strecke zwischen Wahn und Zündorf sind 60 km/h erlaubt, an

die sich die wenigsten halten. Im Bereich der Kreuzung fordert der ADFC die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, für deren Einhaltung der Einbau von Kunststoffschwelen sorgen sollte.

Ziel verfehlt

Die Zahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung stagniert seit Jahren auf hohem Niveau. Seit nun mehr als fünf Jahren sitzen wir deshalb bei „Velo 2010“ zusammen: die Polizei, die Stadtverwaltung, der ADAC, der VCD, die Seniorenvertretung, der ADFC. Das 2005 postulierte Ziel, bis 2010 die Zahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung um 30 Prozent zu

senken, wurde dabei bislang verfehlt.

An Ideen, wie dieses Ziel zu erreichen sei, hat es jedenfalls nicht gefehlt. Leider war keine davon zielführend.

Weiße Salbe

Sicher, es wird jedes Jahr eine „Mängeltour“ durch ein Veedel veranstaltet, wo der ADFC den Finger auf die Wunden legt und versucht, Gefahrenstellen zu entschärfen, bevor etwas geschieht. Aber das sind nur Tropfen auf den heißen Stein, zumal die Umsetzung der bei den Mängeltouren gewonnenen Erkenntnisse unserer Ansicht nach viel zu schleppend vor sich geht.

Es gab und gibt Auftritte von „Velo 2010“ in der Öffentlichkeit, es wird beraten, informiert, gewarnt - alles ohne messbares Ergebnis. Der Internetauftritt www.velo2010.de ist vorbildlich. Wer wissen will, wo und wie schwere Unfälle geschehen sind, ist hier an der richtigen Adresse. Aber all das ist nur Weiße Salbe.

Mangelhafte Verkehrsorganisation

Fünf getötete Radfahrer auf Kölner Straßen sprechen eine deutliche Sprache. Es stimmt generell etwas nicht mit der Verkehrsorganisation. Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird nach wie vor die Priorität eingeräumt, obwohl er in manchen Stadtvierteln auf dem Rückzug ist. In Ehrenfeld, der Innenstadt, in Teilen von Lindenthal beispielsweise übertrifft die Zahl der Fahrten, die mit dem Fahrrad erledigt werden diejenige, die mit dem Auto ausgeführt werden bis zum 1,5 fachen - Tendenz: steigend.

Die Infrastruktur trägt dem steigenden Radverkehrsanteil jedoch nicht angemessenen Rechnung. Da wird hier mal ein Schutzstreifen aufmarkiert und dort eine Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung für den Radverkehr geöffnet. Es werden pro Jahr 1000 Fahrradstände aufgestellt - na prima! Das geschieht aber möglichst so, dass Autoparkplätze nicht in Anspruch genommen werden. Warum eigentlich nicht? Auf einem Pkw-Stellplatz lassen sich problemlos zehn Fahrräder sicher abstellen.

Wirkliche Metropolen wie Kopenhagen, London oder Paris haben da weniger Hemmungen. Sie setzen auf das Fahrrad als effizientes und umweltfreundliches urbanes Verkehrsmittel und sorgen u.a. mit „Greenlines“ und radfahrergerichten Ampelschaltungen dafür, dass der urbane Verkehr der Zukunft flüssig bleibt. Dieser wird nämlich nicht mehr

vom Automobil bestimmt werden. Und je eher wir das erkennen und danach handeln, um so besser.

„Greenlines“ - also grüne Radschnellwege - auch für Köln! Radfahren auf der Nord-Süd-Fahrt, auf der Bergisch Gladbacher Straße, der Luxemburger Straße, ja, überhaupt auf den Magistralen dieser Stadt? Von Holweide nach Nippes ohne Umwege durch die Veedel? Die Stadt erstickt täglich an ihren Staus. Es werden Auswege gesucht. Die Stadtverwaltung stellte einen „Staukalender“ ins Internet. Der geneigte Autofahrer kann sich hier informieren, wo er gleich wieder stehen wird.

An den massiven Ausbau des Radverkehrs, also die Schaffung einer auch in der Zukunft tragfähigen Infrastruktur des einzigen Verkehrsträgers, der noch ein hohes Potential in sich birgt, traut sich allem Anschein nach aber niemand heran.

Eine Utopie

Sicher, das Büro des Fahrradbeauftragten wurde aufgrund der Anregungen aus dem „Bürgerhaushalt“ personell aufgestockt, und es wird dort gute und engagierte Arbeit geleistet. Aber das reicht nicht!

Der Fahrradbeauftragte sollte eine städtische Institution zumindest auf Amtsebene sein und nicht nur ein Appendix des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik. Dort sollten die großen Würfe geplant und ausgeführt werden. Die bereitgestellten Mittel sollten mehr als die zwei Millionen Euro sein, die dieses Jahr für die „Förderung“ des Radverkehrs zur Verfügung stehen. Aber zu groß ist wohl die Furcht vor der Autolobby, zu kleinmütig sind die Verantwortlichen in der Politik, deren Horizont oftmals nur bis zur nächsten Wahl reicht. Doch gerade von der derzeitigen rot-grünen Stadtregierung hatten sich die Menschen mehr erhofft.

Wir wollen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf städtischen Straßen, mit wenigen Ausnahmen. Wir wollen eine Radinfrastruktur, die diesen Namen verdient. Wir wollen Radschnellwege auf den Fahrbahnen der großen Magistralen, zu Lasten des überbordenden Autoverkehrs. Eine Utopie? Mag sein. Aber solange die Stadt „keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen“ durchführen will, solange werden die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung auf weiterhin sehr hohem Niveau verharren. Es werden weiterhin viele schwerverletzte und getötete Radfahrer zu beklagen sein. Und das ist keine Utopie - leider! ■

Gedanken zu Fahrradunfällen – und zur Partnerschaft im Verkehr //Hans-Georg Kleinmann

Es gäbe eine ganz einfache Möglichkeit, Unfälle mit schwerwiegenden Folgen zu vermeiden...

Seit vielen Jahren versuchen Polizei, Stadt, Politik und Verkehrs- und Interessensverbände die Zahl der verunfallten RadfahrerInnen zu senken – leider ohne Erfolg.

Wir sehen zwar, dass alle Akteure bemüht und engagiert sind und das Thema ernst nehmen, erkennen jedoch, dass alle Aktionen und Maßnahmen unterm Strich so gut wie nichts bewirken. Offensichtlich wird das Problem nicht an der Wurzel gepackt.

Bei all den vorhandenen Statistiken ist erkennbar, dass die Unfälle in der Regel auf menschliche Fehler zurückzuführen sind.

Kleine Fehler mit großen Folgen

Zu diesen Fehlern tragen sicherlich alle Verkehrsteilnehmer, also Autofahrer und Radfahrer bei. Es gibt zweifelsohne auch in jeder Gruppe schwarze Schafe, mit denen sich die Medien gerne beschäftigen, das Gros der Fehler und Unfälle wird jedoch von ganz normalen Verkehrsteilnehmern und nicht von Verkehrsrowdies verursacht. Diese Fehler beschreiben dann Polizeiberichte und Presse typischerweise mit „hat übersehen“.

Ich möchte an dieser Stelle eine grundsätzliche Betrachtung über Fehler und deren Auswirkungen anstellen. Dem allgemeinen Verständnis zuliebe formuliere ich hier bewusst stark vereinfachend und nicht 100% der Realität entsprechend:

- Macht der Radfahrer einen Fehler, so ist der Radfahrer tot.
- Macht der Autofahrer einen Fehler, so ist der Radfahrer auch tot.

Man sieht hier, wenn sich die beiden Verkehrsmittel Auto und Fahrrad begegnen, und einer der beiden Fahrer macht einen Fehler, dann ist in aller Regel der Fahrradfahrer der Leidtragende. Das gleiche gilt auch für die Unfallkombination Auto und Fußgänger.

So passiert also dem Autofahrer fast nie etwas, während der Radfahrer das volle Risiko trägt – nicht nur für sein Fehlverhalten, sondern auch für das Fehlverhalten des Autofahrers.

Worauf ich hinaus will, ist, dass der Autofah-

rer durch sein Fahrzeug an sich ein viel höheres Gefährdungspotential darstellt als die so genannten weichen Verkehrsteilnehmer. Selbst bei absolut fehlerfreier Fahrweise geht von dem Auto noch eine große Gefahr aus, denken wir doch nur an einen Unfall, bei dem ein kleines Kind plötzlich in ein fahrendes Auto läuft.

Es gibt nur ein Mittel, die Zahl der Schwerverletzten und Toten radikal zu senken:

Absenken der Autogeswindigkeit. Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h und weniger innerhalb einer geschlossenen Ortschaft wird es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr geben.

Schnelles Fahren oder weniger Tote?

Aber dieses Ziel scheint nicht durchsetzbar zu sein. Es scheint ein Recht auf schnelles Fahren zu geben und somit werden verletzte oder getötete Verkehrsteilnehmer billigend in Kauf genommen.

Ja, es stimmt, eine Autofahrt durch die Stadt würde zumeist einige Minuten länger dauern. Aber die Wirtschaft würde davon nicht zusammen brechen. Hektik und Stress würden wahrscheinlich abnehmen und ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel wie Fahrrad, ÖPNV oder Fußverkehr würde immens gefördert.

Letztlich muss sich die Gesellschaft entscheiden. Und ganz konkret unsere gewählten Vertreter in den Räten und Parlamenten. Was ist uns die Vermeidung von vielen Toten und noch mehr Verletzten wert?

Zwei ungleiche Partner

Es ist jedoch zu befürchten, dass es nicht zu einer Absenkung der Geschwindigkeit kommt und uns damit die vielen Unfallopfer erhalten bleiben. Stattdessen wird man weiter Geld in so genannte Aufklärungs- und Kontrollkampagnen stecken und mal wieder an die so genannte Partnerschaft im Verkehr appellieren. Und man wird weiterhin nicht verstehen, warum die Partnerschaft zwischen einem 50 km/h fahrenden Autofahrer und einem 12 km/h fahrenden Radfahrer nicht funktionieren kann und einer der beiden Partner dabei

Der Standpunkt



Hans-Georg Kleinmann

buchstäblich auf der Strecke bleibt – und dieser Partner ist immer der Radfahrer. Eine wirkliche Partnerschaft funktioniert nur, wenn der stärkere Partner sich auf das (Geschwindigkeits-)Niveau des schwächeren Partners begibt. Und ob die Partnerschaft

funktioniert, kann man ganz einfach messen: Je weniger verletzte oder tote Radfahrer, desto besser die Partnerschaft. Keine Verletzten oder keine tote Radfahrer würden dann von einer 100%igen Partnerschaft zeugen, aber davon sind wir wohl noch weit entfernt. ■

Denkanstöße //Erich Koprowski

Der ADFC stellt seit 2010 in Köln „Geisterräder“ an Unfallstellen auf, an denen Radfahrer tödlich verunglückten. Eine Aktion, auf die wir lieber verzichten würden - und von der manche möchten, dass wir es täten...

"Geisterrad" („Ghostbike“) ist die aus den USA stammende Idee, weiß gestrichene Fahrräder als Mahnmale für im Straßenverkehr verunglückte Radfahrer am Unglücksort aufzustellen. Neben der Funktion als Gedenkstätte sollen sie auch auf mögliche Gefahrenpunkte hinweisen.

Erstmals wurde ein derartiges "Ghostbike" 2003 in St. Louis (Missouri, USA) aufgestellt. Die Idee wurde unterdessen, verteilt über die ganze Welt, in mehr als 30 Städten umgesetzt, so u.a. in New York, Manchester, Berlin und nun auch in Köln.

In unserer Stadt wurden 2010 bereits fünf Radfahrer im Straßenverkehr getötet. Möglicherweise hätten sich alle diese Unfälle durch Rücksichtnahme der beteiligten Verkehrsteilnehmer verhindern lassen. Wir müssen aber leider auch feststellen, dass mangelhafte Infrastruktur Radfahrer unnötig gefährdet.

Joachim Schalke und Erich Koprowski, die beiden Vorsitzenden des Kölner ADFC, stellten am 4. Mai 2010 im Beisein von Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes und unter Teilnahme der örtlichen Presse an der Unfallstelle Dürener Straße/Stadtwaldgürtel das erste Kölner „Geisterrad“ zum Gedenken an die dort getötete RadfahrerIn auf. Wir wollen damit zum Handeln anstoßen und fordern Verbesserungen ein (s. Artikel „Keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen“, S.5ff).

Damit jedoch stößt der ADFC nicht überall auf Gegenliebe. Nachdem das „Geisterrad“ wochenlang unbeanstaltet auf der Verkehrsinsel zwischen freilaufendem Rechtsabbieger und Hauptfahrbahn gestanden hatte, ging am 11.10. ein Anruf in unserer Geschäftsstelle ein. Am anderen Ende der Leitung stellte sich ein Herr Wittmann als Mitarbeiter des Ordnungsamtes der Stadt Köln vor und bat darum, das „Geisterrad“ doch von diesem Standort zu entfernen, weil die Polizei ihm mitgeteilt habe, es stelle dort eine Sichtbehinderung dar.

Unser „Geisterrad“ stellen wir nunmehr im Kurvenbereich des freien Rechtsabbiegers

auf, wo es niemanden stört und sich dennoch in angemessener Nähe zum Unfallort befindet.

Der neue Standort fand allerdings auch keine Gnade vor den Augen des Ordnungsamtes. In einem erneuten Anruf am 12.10. argumentierte Herr Wittmann nun, es liege zwar keine konkrete Sichtbehinderung im verkehrsrechtlichen Sinne mehr vor, aber das Rad müsse dennoch entfernt werden, weil es sich um eine Sondernutzung im Sinne einer nicht genehmigten Werbung für den ADFC Köln handle. Der ADFC solle sich an die KAW (Kölner Außenwerbung) wenden. Darüber hinaus handle es sich um ein Schrottrrad, das ohnehin entfernt werden müsse. Großzügigerweise werde uns dafür eine Frist von zwei Wochen eingeräumt.

Die „Kölnische Rundschau“ berichtete in ihrer Ausgabe vom 30.09.2010 über ein von Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes im Chorraum der Paul-Gerhardt-Kirche in Lindenthal initiiertes Bürgerforum, dass viele Lindenthaler Bürger mit der von der Stadtverwaltung vorgeschlagenen Minimallösung (Ampeloptimierung) nicht einverstanden sind und einen Umbau der Kreuzung fordern. Als Diskutanten saßen Helmut Simon (Polizei Köln), Klaus Harzendorf (Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln) und Joachim Schalke (ADFC) auf dem Podium.

Einmal mehr wurden seitens der Verwaltung knappe Kassen als Haupttotschlagargument angeführt. Polizeidirektor Helmut Simon wird in der „Rundschau“ zitiert, es habe sich bei dem in Rede stehenden Unfall gar um eine „schicksalhafte Begegnung“ gehandelt.

Der Architekt Walter Thies, der von seinem Büro aus auf die Kreuzung schauen kann und der als Zuhörer im Publikum saß, setzte sich nun an die Spitze des Bürgerprotestes und erarbeitet derzeit mit einer kleinen Arbeitsgruppe einen eigenen Umbauvorschlag. Der ADFC nimmt an den Beratungen dazu teil.

In Krefeld hingegen, einer Stadt, deren Verkehrsverhältnisse Polizeidirektor Simon gerne





„Geisterrad“ in Krefeld

Foto: www.krefelder.fairkehr.de

„Nicht genehmigte Sondernutzung“ in Köln

als Vorbild nimmt, stellt die Polizei im Rahmen der Ordnungspartnerschaft „Krefelder Fairkehr“ selbst „Geisterräder“ auf. Die Behördenvertreter bei „Velo 2010“, dem Kölner Pendant dazu, hatten im Vorfeld zu der nun vom ADFC in Köln gestarteten Aktion abgewunken. Bei einer Beteiligung von Stadt und Polizei befürchtete man Interessenskonflikte. Welcher Art die sein könnten, tritt nun offensichtlich hervor.

Fassen wir zusammen: An der Kreuzung Stadtwaldgürtel/Dürener Straße ereignete sich am 16. März 2010 ein tödlicher Unfall. Der ADFC stelle zum Gedenken an die getötete Radfahrerin und als Mahnung, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht, das „Geisterrad“ auf. Am „Geisterrad“ befindet sich ein Schild im DIN A4-Format mit dem Unfalldatum.

Das wertet das städtische Ordnungsamt nun als „nicht genehmigte Sondernutzung“ und als Werbung und empfiehlt eine Kooperation mit der KAW. Nur, für was sollen wir da werben?

Für den Tod beim Radfahren? Es darf getrost vermutet werden, dass etwas anderes dahintersteckt.

Sollte die Sichtbehinderung durch das „Geisterrad“ und das „Geisterrad“ an sich zeitnah beseitigt werden, damit die Mängel im Verkehrsraum, die wesentliche Unfallursachengesetz haben, längerfristig unberücksichtigt bleiben können?

Wird das Ordnungsamt von der Polizei und/oder der Stadtverwaltung vielleicht instrumentalisiert, um mit fadenscheinigen Argumenten das Aufstellen weiterer „Geisterräder“ in Köln zu verhindern, damit man nicht mit der eigenen Tatenlosigkeit konfrontiert wird?

Sind fünf getötete Radfahrer im Jahr 2010 nicht Grund genug, um zu mehr Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer aufzurufen?

Wollte die Polizei nicht notfalls sogar „ein Kriegsschiff“ einsetzen, um schwere Unfälle zu verhindern? (s. FahrRad! 1/2010)

Man wird ja wohl noch fragen dürfen... ■

Anstößiges Bubenstück //Erich Koprowski

Auf dem Rheinferradweg stellte die Stadt Poller auf - und gefährdet damit den Radverkehr



Die Freude währte nicht sehr lang: Nachdem die Radfahrer über Jahre unter den Baumaßnahmen im Rheinauhafen zu leiden hatten, stattete das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in einer Nacht- und Nebelaktion den eben erst fertiggestellten Radweg zwischen der Einfahrt zum Schokoladenmuseum und dem Überweg am Ubierring im Bereich der Hotel- und Parkhauszufahrten mit Pollern aus, die mitten auf dem Radweg platziert wurden.

Begründung: Man wolle so verhindern, dass Autofahrer über den Radweg fahren, um ihr Auto illegal zwischen den Bäumen auf dem neugestalteten Grünstreifen abstellen. Schließlich könne man nicht dauernd Politessen einsetzen, die den ruhenden Verkehr dort überwachen... Dann doch besser täglich (und nächstens!) tausende Radfahrer in Bedrängnis bringen, die den Radweg nutzen?

Der ADFC hat in einem Schreiben an die Stadt gefordert, umgehend dieses im wahrsten Sinne des Wortes anstößige Bubenstück rückgängig zu machen. ■

„Man reist nicht nur um anzukommen, sondern vor allem, um unterwegs zu sein.“

J. W. von Goethe



Der Reisetourer von WANDERER.
Empfehlung „Top-Produkt“ Zeitschrift „RADtouren“



Im Radlager sind Sie gut beraten.

Mit Rädern und Zubehör für den Alltag, die Tour am Wochenende oder das Nachfühlen von Goethes Reise nach Italien.

Radlager

Das Fahrradfachgeschäft in Nippes
Sechzigstraße 6/Ecke Merheimer Straße
50733 Köln

Tel. 0221-73 46 40, Werkstatt 739 01 32
Öffnungszeiten 10-19 Uhr, Sa. 10-15 Uhr
info@radlager.de, www.radlager.de

K(l)eine Verbesserungen //Erich Koprowski

Die jährliche „Mängeltour“ der Ordnungspartnerschaft „Velo 2010“ führte diesmal durch Ehrenfeld. Dabei wurden sechs Punkte angefahren, die nach Meinung des ADFC besonders verbesserungswürdig sind.

1 Mehr Sicherheit durch Radschutzstreifen auf der Fahrbahn der Venloer Str. zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße



Während nun endlich der Umbau der Venloer Straße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel in Angriff genommen wird, setzt sich die unerträgliche Verkehrssituation auf dem Teilstück zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße fort. Zwar ist die Benutzungspflicht des baulich angelegten Radweges längst aufgehoben, dennoch ist es wenig ratsam, auf der Fahrbahn Rad zu fahren. Viele Autofahrer bedrängen und/oder beschimpfen aus Unkenntnis Radfahrer, die die Fahrbahn benutzen. Auf der relativ schmalen Fläche, die sich Fußgänger und Radfahrer teilen müssen, kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen diesen beiden Gruppierungen. Nicht zu verkennen sind auch die Gefahrensituationen, die durch ausfahrende Autos aus Grundstückseinfahrten entstehen. Auf die Fahrbahn markierte Radschutzstreifen würden die Probleme lösen. Für jeden augenfällig wäre klar, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren dürfen, der Bürgersteig gehörte wieder ganz den Fußgängern. Der Verkehr würde sich insgesamt verlangsamen, was die Sicherheit zusätzlich erhöht.



2 Verbesserung der Fahrradparksituation rund um den S-Bahnhof Ehrenfeld Der Bedarf übersteigt bei weitem das Angebot



Hier soll irgendwann einmal eine Radstation entstehen:
Bahnbögen an der Bartholomäus-Schink-Str.

Sehr viele Bahnpendler stellen im Bereich des S-Bahnhofes ihre Fahrräder ab, bevor sie ihren Weg zu Arbeit mit der Deutschen Bahn fortsetzen. Es ist dringend notwendig, im Umfeld des Ehrenfelder Bahnhofs weitere **geeignete** Abstellplätze für Fahrräder zu

schaffen. Das Platzangebot in den Zugängen zu den Bahnsteigen ist jedenfalls ausgereizt.

Im Rahmen des „Leuchtturmprojekts Bahnbögen Ehrenfeld 2010“ ist geplant, in den Bahnbögen entlang der Bartholomäus-Schink-Straße eine Radstation einzurichten. Über die Absichtserklärung der Bahnbögen GmbH, einer Tochtergesellschaft der DB, ist das Projekt bis dato aber nicht hinausgekommen. Aber auch, wenn die Radstation in unbestimmter Zeit einmal realisiert sein sollte, müssen genügend Stellplätze außerhalb dieser geschaffen werden. Das nicht unbedingt jeder Pendler von einer Radstation Gebrauch machen will, kann man sehr nachdrücklich im Umfeld des Kölner Hauptbahnhofs erfahren.

Konsequente Verfolgung der Falschparker in der Stammstraße

3

Autofahrer nehmen die Verkehrsfläche widerrechtlich in Besitz

Die Stammstraße ist auf ihrer gesamten Länge für den Radverkehr auch in Gegenrichtung geöffnet. Das Parken von Pkw ist dort nur innerhalb auf der Fahrbahn aufgebraachter Markierungen erlaubt, damit die Mindestbreite für die Durchfahrt der Radfahrer im Gegenverkehr gewährleistet bleibt. Faktisch hält sich dort jedoch niemand daran. Autos stehen rechts und links der Fahrbahn und engen sowohl die Fahrbahn als auch die Bürgersteige unzulässig ein. Bei Begegnungen zwischen Autos und Radfahrern kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Hier muss konsequent repressiv gegen die Falschparker vorgegangen werden.



Falschparken führt in der Stammstraße oft zu gefährlichen Situationen Foto:Joachim Schalke

117

Wiederherstellung der Poller im Bereich Stammstr./Körnerstr./Simrockstr.

4

Auch die Beschilderung muss insgesamt überprüft werden

Wie hier an der Ecke Körnerstr./Stammstr. sind die Poller, die verhindern sollen, dass Autofahrer unzulässigerweise geradeaus weiterfahren, entfernt worden. Durchlässigkeit soll nur für den Radverkehr bestehen. Die Beschilderung ist ebenfalls mangelhaft. Dies gilt im Übrigen im gesamten Bereich der Straßeneinmündungen entlang der Stammstraße!



Folgt man der Beschilderung, sind auch Radfahrer, nicht nur hier an der Kreuzung Klarastraße/Stammstraße, dazu verpflichtet, rechts abzubiegen. Es ist aber vorgesehen, dass Radfahrer sowohl versetzt geradeaus fahren als auch nach links abbiegen können sollen. Unter das Verkehrszeichen 209-20 gehört daher das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ (s. Fotomontage).



Fotomontagen: Koprowski

5 Markierung einer Furt für querende Radfahrer und Fußgänger auf der Venloer Straße am Übergang zwischen den beiden Teilen des Inneren Grüngürtels



Markierte Furt aus Radfahrersicht ...



...und die Furt ohne Markierung



Markierte Furt aus Autofahrersicht ...



...und die Furt ohne Markierung

Der Coloniapark, ein beliebtes Naherholungsgebiet für Bürger aus der Neustadt Nord und aus Ehrenfeld, wird durch die Venloer Straße geteilt. Hier befindet sich, etwa 20 Meter von der Kreuzerstraße entfernt, ein bei schönem Wetter stark frequentierter Überweg für Radfahrer und Fußgänger, der als solcher für Autofahrer, die die Venloer Straße befahren, nicht ohne weiteres erkennbar ist.

Am 01.05.2009 kam es an dieser Stelle zu

einem Unfall mit einem schwer verletzten Radfahrer, der bei der Querung der Furt von einem Pkw erfasst wurde.

Um weiteren Unfällen dieser Art vorzubeugen, ist die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für den Kraftverkehr auf 30km/h erforderlich und die Markierung und Beschilderung der Furt, wie in den obenstehenden Fotomontagen vorgeschlagen.

6 Sicherstellung der Erreichbarkeit der Bedarfsampel für Radfahrer an der Kreuzung Thebäerstr./Vogelsanger Straße

Falsch geparkte Pkw zwingen Radfahrer zum Absteigen



Der falsch geparkte Pkw verhindert, dass Radfahrer den Druckknopf der Bedarfsampel erreichen können.

Radfahrer, die über die Thebäerstraße stadtauswärts radeln, haben an der Kreuzung mit der Vogelsanger Straße ein Problem: Dort ist eine Bedarfampel installiert, die der Radfahrer durch Druck auf den Knopf des vorgelagerten Ampelmaststummels aktivieren soll. Doch ständig steht vor dem Druckknopf ein falsch geparkter Pkw, so dass Radfahrer absteigen und zum Druckknopf gehen müssen, um „grün“ anzufordern.



Nichts Neues in der Thebäerstraße

Das Problem ist allseits

bekannt und war auch schon einmal am 02.09.2009 Gegenstand eines kritischen Berichtes im „Kölner-Stadt-Anzeiger“.

Seinerzeit hatte das Amt für Straßen und Verkehrstechnik versprochen, prüfen zu lassen, ob nicht besser eine Kontaktschleife in die Fahrbahn vor der Ampel eingelassen wird, die den Druckknopf überflüssig macht.

Der ADFC schlägt unabhängig vom Ausgang der Prüfung vor, die Aufstellfläche vor der Ampel so herzurichten, das Pkw dort nicht mehr geparkt werden können (Poller?).

Nachgeschaut

Die Venloer Straße zwischen Gürtel und Äußerer Kanalstraße ist natürlich noch nicht mit Radschutzstreifen versehen. Auch mehr Abstellmöglichkeiten im Bereich des S-Bahnhofes Ehrenfeld sind noch nicht geschaffen worden, ebenso wenig ist die Furt am Colonia-Park markiert worden. Das wäre zum jetzigen Zeitpunkt auch zuviel verlangt. Die Poller im Bereich Stammstr./Körnerstr./

Simrockstr. sind wieder hergestellt. An den Verkehrsverhältnissen auf der Stammstraße hat sich aber bislang nichts geändert.

Die „Bettelampel“ in der Thebäerstraße ist durch eine Induktionsschleife in der Fahrbahn ersetzt worden. Eine Verbesserung wurde dadurch aber nicht erzielt. Nach wie vor parken Pkw verkehrswidrig auf der Aufstellfläche für Radfahrer und verdecken die Schleife. Die Grünanforderung durch Radfahrer kann daher nicht ausgelöst werden. Darüber hinaus kommt es zu gefährlichen Situationen mit in die Thebäerstraße abbiegenden Fahrzeugen, wenn sich Radfahrer, die die Vogelsanger Straße queren wollen, im Einmündungsbereich neben den falsch parkenden Autos aufstellen müssen. ■

119

[www.adfc-koeln.de/Verkehr und Politik](http://www.adfc-koeln.de/Verkehr_und_Politik)

www.velo2010.de

AHORN

ökologisch

Ewaldstraße 5
50670 Köln

Tel. 0221-16 88 88-0

Fax 0221-16 88 88-22

info@ahornimmobilien.de

www.ahornimmobilien.de



Immobilien GmbH

sozial • serviceorientiert

Immobilienverkauf u. -vermittlung
WEG-, Miet- und Hausverwaltung
Finanzierung, Versicherung,
Vermögensaufbau

...natürlich !

„Wer hat's erfunden...?“ „Die Schweizer!“ // Joachim Schalke

**Bericht über die Teilnahme an der Veranstaltung der Fahrradakademie
„Modellhafte Ansätze der Radverkehrsförderung in der Schweiz“**

Im Rahmen meiner dritten Auslands-Fachexkursion seitens der Fahrradakademie/ DIFU nutzte ich vom 09.-11.06.2010 die Möglichkeit, mich über „Modellhafte Radförderung in der Schweiz, Basel, Bern und Umgebung“ zu informieren.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU), mit Sitz in Berlin, ist als größtes Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum die Forschungs-, Fortbildungs- und Informationseinrichtung für Städte, Gemeinden, Landkreise, Kommunalverbände und Planungsgemeinschaften. Geführt wurde die Exkursion durch Ursula Lehner-Lierz, einer ausgesprochen erfahrenen Kennerin der deutschen Fahrrad-Förder-Dimensionen, welche seit mehreren Jahren in der Schweiz lebt.

In Basel wurde die 24köpfige Teilnehmergruppe auf lebendige Weise von Frau Hammer und Frau Auer, zwei Mitarbeiterinnen des Amtes für Mobilität des Kantons Basel-Stadt über die vielfältige „Velo-“, also Fahrradförderung im Kanton Basel-Stadt sowie über Radstationen an Basler Bahnhöfen im Sinne einer Gesamtkonzeption informiert.

Hierbei wurde mir klar, dass der Begriff „Langsamverkehr“, also die wertschätzenden Verkehrsdimensionen des Fußgänger- und Radverkehrs, aufgrund seiner umweltschutzgesetzlichen Verankerung einen außerordentlichen Stellenwert hat und daraus eine Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) resultiert.

Im Rahmen des Verkehrsplans Basel 2001 wurde ein Zusammenwirken des Gesamtverkehrssystems, eine nachhaltige Stadtentwicklung sowie eine Stadt- und umweltverträgliche Mobilität umgesetzt, wobei besonders durch methodische Ansätze die Reduzierung der Fahrradunfälle erreicht wurde.

Als klares visionäres Ziel wurde vermittelt, dass Basel die Fahrrad- und fußgängerfreundlichste Stadt der Schweiz werden wird, in der das Fahrradparken im Rahmen eines Fahrrad-abstellkonzeptes mit drei hochkarätigen Radstationen an Bahnhöfen eine herausragende Rolle spielt.

In Bern wurde uns von Herrn Kobi, den ich bereits zuvor auf einem ADAC-Workshop zum Thema ‚Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen; Möglichkeiten und Grenzen‘ kennengelernt hatte, ein Verkehrsplanungsmodell, das „Berner Modell“ erläutert.

Der Schlüssel dieses Planungsmodells beruht auf Koexistenz / shared space aller Verkehrsteilnehmer im gleichberechtigten Sinne und führt:

- Zu erhöhter Sicherheit (Verkehrssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum)
- Zum wirtschaftlich erfolgreichem Verdichten nach innen, im Zentrum statt auf der grünen Wiese
- Zu einer Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leistet.

Herr Balsinger berichtete von seinem Lebenswerk, einer von ihm entwickelten „Velosophie“ im Kanton Bern, die u.a. drei Methoden zum Linksabbiegen (mit unterschiedlichen Risikopotentialen) für Radfahrer hervorbrachte:

- „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott“
- Direkt mit Handzeichen
- Indirekt mit Querverkehr

Bereits ab 1984 wurden neue Verknüpfungen des Radweges und der Straße in einem Pilotprojekt planerisch zu optimierten ‚Fahrstreifenadditionen‘ umgesetzt. Seitdem werden die wechselseitigen Verkehrs- und Sichtbeziehungen, die eine besondere Bedeutung für Autofahrer und Radfahrer haben, im Sinne der Unfallreduzierung berücksichtigt. Dabei sollen die Führungsart der Radspuren und der Nutzungszweck des Fahrrades einander entsprechen.

Das Führen der Radfahrer zwischen Fahrstreifen der Autos bewirkt die größte Knotenleistung bei größter Sicherheit.

Durch diese Maßnahme sowie die Herabsetzung der Geschwindigkeit für Autos wurde ein umgekehrt proportionaler Rückgang der Unfallschwere zur Zunahme des Fahrradverkehrs erreicht.

Danach folgten zwei Vorträge von jungen Verkehrsplanern:

Herr Bähler erläuterte in seinem Vortrag besonders optimierte Markierungen zugunsten von abbiegenden Fahrradfahrern sowie baulich aufwändige Lösungen zur Unter- und Überführungen.

Herr Baker erklärte die Funktion und Arbeitsweise der „Fachstelle Fuß- und Fahrradverkehr“.

Über die Erschließung der Schweiz als Tourismus- und Sportland mit verschiedensten Aktivitäten (Wandern, Fahrradfahren, Mountainbiken, Skaten, Kanufahren) informierte uns Herr Stadherr umfangreich.

Abschließend stellte Herr Schär sein Konzept vom „Schweizer Elektrovelo Flyer“ vor. Es wurden die Themen: Elektrofahrzeug-Kategorien, Ausgangslage Markt, Kundenbedürfnisse / Anforderungskriterien, Sortiment, Tourismus, Biketec AG derart anschaulich erläutert, dass dem Autor die Wachstumspotentiale des E-Mobilitäts-Marktes kurzfristig bewusst wurden.

In einer abschließenden geführten Pedelec-Stadtrundfahrt durch Bern wurden den Teilnehmern der Exkursions-Gruppe alle wesentlichen, in den Vorträgen präsentierten Inhalte im Rahmen von Vor-Ort-Erläuterungen durch die Referenten verdeutlicht.

So konnten wir uns vom erfolgreichen Funktionieren der beschriebenen Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen zugunsten der Fußgänger und Fahrradfahrer sowie das Miteinander (Koexistenz) durch eigenes Erleben (Erlebniswissen) überzeugen.

Aufgrund der oben geschilderten Erfahrungen besteht beim Autor das nachhaltige Interesse, die in der Schweiz gewonnenen Erfahrungen strukturell auf Köln zu übertragen. Desgleichen lassen sich zahlreiche andere



„Velosoph“ Oskar Balsinger
aus der Schweiz

Seminarerfahrungen aus Seminaren der Fahrradakademie (siehe oben) ebenfalls nutzen.

Bei Interesse ist der Autor gerne bereit, eine Zusammenfassung über die geschilderte Exkursion zu präsentieren. Dieses könnte in Form einer herbstlichen Informationsveranstaltung in der Geschäftsstelle des ADFC Köln umgesetzt werden. ■

21

www.difu.de

www.fahradakademie.de

www.nrvp.de

Der nächste Winter kommt bestimmt! //Erich Koprowski

In der vorangegangenen Ausgabe von „FahrRad!“ hatten wir den mangelhaften Winterdienst auf den Kölner Radwegen moniert, und auch „Velo 2010“ hatte sich des Themas angenommen. Nach einem ersten und sehr offenen Sondierungsgespräch mitten im Sommer bei den AWB (Abfallwirtschaftsbetriebe), hat sich nun eine Arbeitsgruppe etabliert, die die Organisation des Winterdienstes in Bezug auf den Radverkehr überarbeitet und mit den AWB abstimmt. Ihr gehören Benjamin Klein (Büro des Fahrradbeauftragten), Ralph Hertz (VCD) und Erich Koprowski (ADFC) an. Einen ersten Entwurf für den Winterdienst im Bezirk I (Innenstadt), ausgearbeitet von Erich Koprowski, liegt mittlerweile vor und dient als Diskussionsgrundlage. Trotzdem - spürbare Verbesserungen können frühestens im Winter 2011/12 umgesetzt werden. Zu groß ist der organisatorische und technische Aufwand,

und alle Beteiligten sind sich einig, dass Gründlichkeit vor Schnelligkeit geht.

Zug um Zug soll der Winterdienst auch in den übrigen Stadtbezirken neu geordnet werden.



Klein-Räumfahrzeug der AWB im Einsatz

Für den Winter 2010/11 haben die AWB zumindest kleine Verbesserungen zugesagt, so dass z.B. nicht nur die Rheinbrücken von Schnee und Eis befreit werden, sondern auch die dazugehörigen Zu- und Abfahrten in angemessener Länge. ■



Fotos: H.-G. Kleinmann

Fahrradsternfahrt - ein Blick hinter die Kulissen //Harald Puhl

Wir hatten es uns fest vorgenommen: Dieses Jahr wird alles besser und die Fahrradsternfahrt ein richtig guter Event mit ganz vielen Teilnehmern. Die Sternfahrt als Ausdruck politischer Forderung nach Akzeptanz des Fahrrads muss eine große Bekanntheit erreichen, um konkrete Verbesserungen zu erreichen. Leicht gesagt, aber eine Menge Arbeit bis zum glücklichen Ende.

Um den harten Kern des Aktionsbündnisses herum gruppierten sich die Mitstreiter unterschiedlichster Couleur. In vielen abendlichen Treffen wurde nachgedacht, diskutiert, verworfen, geplant, organisiert und umgesetzt. Unter dem Zeitdruck oft im Streß, aber immer gut gelaunt und zielgerichtet. Alte und neue Mithelfer mußten integriert und auf den gleichen Stand gebracht, manche Differenz in der Zielsetzung bereinigt werden. Der gemeinsame Nenner: Radfahren muss in Köln angenehmer werden, damit auch mehr Menschen das Rad als Verkehrsmittel nutzen.

Schnell war klar: Wenn es größer werden soll, müssen über die vereinsmäßig organisierten Radler hinaus auch andere angesprochen werden. Also wurden als Multiplikatoren

Schulen mit einbezogen, stadtbekannt Blogs kontaktiert und mit Photos versorgt, Kommentare und Information in fahrrad-spezifische Blogs eingestellt, Banner, Plakate und Flyer verteilt, PR organisiert und nicht zuletzt eifrig im privaten Umfeld für die Veranstaltung geworben.

Dann brauchte es noch Routen, Routenleiter, die Anmeldung bei der Polizei und der Stadt und all die wichtigen Kleinigkeiten, ohne die eine solche Veranstaltung nicht sinnvoll durchgeführt werden kann.

Und endlich war es soweit: das Wetter hatte ein Einsehen, alle waren gespannt, wieviel kommen würden, manche Wette war geschlossen worden.

Knapp 1000 Radler waren es dann letztlich und es war ein tolles Gefühl, zusammen eine Runde durch die Stadt zu drehen. Allerorten Erleichterung und glückliche Gesichter.

Und nächstes Jahr? Natürlich sollen es noch mehr Mitfahrer, die Veranstaltung noch bekannter werden. Ausweitung auf Nicht-Radler? Weitere Multiplikatoren aus dem beruflichen Umfeld? Verbindliche Absprachen mit der Stadt zu Verbesserungen?



Glücklich über die gelungene Sternfahrt 2010:
Das Organisationsteam auf dem Neumarkt

Foto: www.koelner-fahrrad-sternfahrt.de

Ideen gibt es viele, was davon umgesetzt wird, bedarf der Diskussion und muss sich zeigen. Auf jeden Fall laden wir aber alle ein, ihre Netzwerke und Zeit einzubringen, um die Sternfahrt 2011 zu einem noch beeindruckenderen Ereignis werden zu lassen. Sei es die Mitarbeit im Team, das Erzählen von der diesjährigen Sternfahrt oder das Bescheid sagen für Freunde und Nachbarn: wichtig ist jede(r)! ■

<http://koelner-sternfahrt.blogspot.com/> (Sternfahrt-Blog)

<http://fahrradblogger.de/> (Liste der wichtigen Blogs)

<http://www.radfahren-in-koeln.de/category/sternfahrt/>

<http://www.radgefahren.de/sterngefahren-die-3-kolner-fahrradsternfahrt-375/>

123

Volle Kraft voraus...

„Bakfietsen“ das ist freie Sicht auf die Weite des Horizonts.
Kommando von der Brücke: „Steuerfrau backbord!“
Freu dich, dass es Bakfiets gibt...

Bakfiets Grundmodell: ab Euro 1885,-

auf draht 

Ihr Fahrradladen in Uninähe - Weyertal 18- 50937 Köln
Tel./Fax 0221 - 44 76 46 · www.aufdraht-koeln.de

Bewegte Zeiten - Chronik einer Autokrise //Hans-Georg Kleinmann

Als Ende 2008 immer häufiger der Begriff Autokrise durch die Medien ging, reifte die Idee, Ursachen und Folgen dieses Ereignisses genauer unter die Lupe zu nehmen. Bei den ausgewählten Meldungen habe ich mein Augenmerk auf jene gerichtet, die eine verkehrspolitische Relevanz haben.

In der Ausgabe 2/2009 der „FahrRad!“ wurden Ereignisse des Jahres 2009 chronologisch aufgeführt. Aber die Krise ist lange noch nicht zu Ende, deshalb wird die Chronik hier fortgesetzt.

20. April 2010: Die im Golf von Mexiko gelegene Förderplattform "Deepwater Horizon" explodiert, elf Arbeiter sterben. Auf der Plattform wurden bis zu diesem Zeitpunkt mehr als eine Million Liter Öl am Tag gepumpt. Die Förderplattform brennt zwei Tage lang, dann sinkt sie auf den 1.500 Meter tiefen Meeresgrund. Öl strömt ins Meer, das drohende Ausmaß der Katastrophe bleibt jedoch zunächst unklar.

10. Juni 2010: Die Automarke Mercedes-Benz startet eine weltweite massive Markenkampagne rund um den neuen Markenauftritt "Das Beste oder nichts", die auf alle Kommunikationskanäle (oder neudeutsch *Claim*) zurückgreift.

Kommentar: Sicherlich unbeabsichtigt hat Daimler die Zukunftsoptionen des Automobils beschrieben. Man ist sich bei Daimler wohl sehr sicher, dass sich alles zum Besten wenden wird und sich die Kunden natürlich für das vermeintlich Beste entscheiden werden. Aber man hat immerhin realisiert, dass es noch eine andere Option geben kann, nämlich das Nichts.

Letztlich zeigt sich hier die Automobilindustrie als Spieler, der alles auf eine Karte setzt, wie ein Hasardeur, ein Vabanquespieler, und keine Alternativen in petto hat, Alles oder Nichts.

Mercedes täte sicherlich gut daran, nicht alles auf eine Karte zu setzen und auch über Alternativen nachzudenken. Selbst im eigenen Hause gibt es immerhin Ansätze wie den Car2go oder den Smart. Aber diese Ansätze sind hier wohl nicht mit „das Beste“ gemeint.

16. Juni 2010: Obama ruft die Energiewende aus. Wegen der Ölkatastrophe will Obama die Abkehr von fossilen Brennstoffen vorantreiben. „Die Tragödie ist die schmerzlichste Mahnung, dass die Zeit für saubere Energien gekommen ist“, sagte er in seiner ersten Rede aus dem Oval Office. Allerdings werde die Abkehr von den fossilen Brennstoffen einige Zeit in Anspruch nehmen. Er warte auf neue Ideen und Vorschläge, Untätigkeit werde er nicht hinnehmen. Konkrete Maßnahmen blieb der Präsident jedoch schuldig. Und er erklärte:

„Die Tage des billigen Öls sind gezählt“.

Mit ungewohnt deutlichen Worten machte er auch die Verbraucher für die Umweltkatastrophe verantwortlich: „Als Konsumenten sind wir weiterhin auf vielfältige Art und Weise vom Öl abhängig und treiben deshalb die Ölfirmen an, in großen Tiefen zu bohren und viel zu riskieren. Durch unsere Abhängigkeit vom Öl sind wir direkt verantwortlich, weil wir weiterhin Autos mit großem Ölverbrauch fahren und mit dem Flugzeug reisen. Wenn wir über Ölkatastrophen sprechen, sollten wir auch darüber reden, wie wir leben. Nachhaltigkeit ist hier das Hauptthema.“

Kommentar: erstaunlich offene Worte und eine treffsichere Analyse. Es ist aber kaum vorstellbar, dass Obama umsteuern und sich gegen die mächtigen Interessen der Öl- und Automobilindustrie durchsetzen kann. Obama hat sich hier weit aus dem Fenster gelehnt und sich mit seinen deutlichen Worten nicht nur Freunde gemacht...

18. Juni 2010: Droht eine neue Öl-Krise? – fragt eine auflagenstarke Tageszeitung auf ihrer Titelseite. Und weiter: „Die Konzerne müssen sich auf einen langfristigen Bohrstopp einstellen. Folge: Es wird weniger Öl gefördert. Die Preise werden in die Höhe schießen!“.

Es sei damit zu rechnen, dass der Ölpreis und auch die Benzinpreise aufgrund der Ölkatastrophe im Golf von Mexiko spürbar steigen werden, warnt ein Experte vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung. Auch die Internationale Energieagentur (IEA) warnt: „Das Öl wird knapp. Nur, wenn die OPEC ihre Fördermenge erhöht, könnte die ganz große Krise noch abgewendet werden.“.

Kommentar: Durch den Ölunfall werden Zusammenhänge deutlich, die so bislang nicht den Weg in die Öffentlichkeit fanden, beziehungsweise von der Ölindustrie beharrlich abgestritten wurden: Die immer noch ständig wachsende weltweite Ölnachfrage kann offensichtlich nur noch befriedigt werden, wenn auch auf schwierige und riskante Ölquellen zurückgegriffen wird. Vor diesem Hintergrund wird auch klar, dass ein Verzicht auf





Tiefseebohrungen gar nicht machbar ist. Das im Golf von Mexiko auslaufende Ölfeld kann übrigens nur einen halben Welt-Tagesverbrauch decken.

2. Juli 2010: Leicht und teuer - BMW möchte das Auto ganz neu denken: In drei Jahren wollen die Münchner ihr so genanntes *Mega City Vehicle* auf die Straße bringen, das mit vielen Konventionen brechen soll. Der Motor sitzt hinten, der Antrieb funktioniert elektrisch und das Gewicht ist erheblich reduziert.

Seit Monaten spekuliert die Branche über das ominöse "Project i" von BMW - bisher hat noch niemand eines der geplanten Stadtfahrzeuge zu Gesicht bekommen. Jetzt geben die Münchner erstmals einige Informationen preis. Es fängt bei der Materialauswahl an: Als erste wollen die Bayern für den Stadtwagen eine Karbonkarosserie in die Großserie fertigen. Bislang gab es das nur für Raumschiffe, Formel-1-Rennautos und Supersportwagen. Der Aufwand lohne sich, sagt der Projektleiter. Denn Karbon sei nicht nur rostfrei und besonders stabil, sondern auch extrem leicht. Im Vergleich zu Aluminium spare man 30 und gegenüber Stahl sogar 50 Prozent an Gewicht.

Ebenfalls ungewöhnlich sei die Konstruktion. Weil das Fahrzeug konsequent als Elektrofahrzeug entwickelt wurde, gebe es keine Kompromisse, so der Entwickler.

Diese Lösung sei viel besser geeignet als eine herkömmliche Autokonstruktion. Der Motor sei viel kleiner und leichter als bei einem normalen Pkw. Dafür sei der Tank, also die Batterie, drei bis vier mal so groß. Und um ein Vielfaches schwerer.

Man spare vor allem Gewicht. Gegenüber einem nachträglich umgerüsteten Mini E oder dem BMW 1er mit Elektroantrieb biete das neue Konzept gar Gewichtsvorteile von bis zu 500 Kilogramm. Schluss mit Heavy Metal, laute die Devise.

Das Spitzentempo dürfte nach Angaben der Entwickler zwischen 100 und 150 km/h liegen und der Aktionsradius zwischen 160 und 200 Kilometern.

Auch wenn an diesem Auto sehr vieles neu sein wird, eines ändert sich offenbar nicht. Man rede hier auch über Prestige und Wertigkeit, so BMW. Auch dieses Fahrzeug werde ein Premium-Modell sein.

Kommentar: Nicht leicht genug und zu teuer - dieses Fahrzeug wird zwar leichter als die derzeitigen BMW-Fahrzeuge, aber noch lange nicht leicht genug. Vor allem die relativ große Batterie fällt stark ins Gewicht. Hier muss

BMW noch mal abspecken – aufkosten der Geschwindigkeit und des Aktionsradius, auch wenn genau das den Münchenern wehtut. Man hat immer noch zuviel „Renneiselimousine“ im Kopf.

8. Juli 2010: Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko wird offenbar auch die Pläne der Bundesregierung durchkreuzen, die Abhängigkeit von einzelnen Ölförderländern zu reduzieren, so die Analyse in einer süddeutschen Tageszeitung. Der Mittlere Osten werde wieder an Macht und Einfluss über die globale Energieversorgung gewinnen. Hier lagern die größten leicht zu erschließenden Ölreserven. Das habe beträchtliche Folgen für die Versorgungssicherheit der OECD-Mitglieder. Vor allem das Gewicht nationaler Ölkonzerne im arabischen Raum werde stark wachsen.

Während die Internationale Energie-Agentur den Industriestaaten empfiehlt, sich stärker vom Brennstoff Öl zu trennen und auffordert, den Atomausstieg noch einmal zu überdenken, sieht hingegen das Umweltbundesamt gute Chancen für eine vollständige Stromversorgung aus erneuerbaren Energien bis 2050. Das sei bereits mit der heute verfügbaren Technik möglich, so Amtschef Jochen Flasbarth. Deutschland könne jederzeit und vollständig aus erneuerbaren Energien versorgt werden.

16. Juli 2010: Bundesregierung legt Entwurf für Flugsteuer vor - Plänen aus dem Bundesfinanzministerium zufolge sollen Flugtickets in Deutschland ab kommenden Jahr deutlich teurer werden.

Auf Kurzstrecken soll ab dem Jahreswechsel eine Flugsteuer von 13 Euro erhoben werden, auf Langstrecken von 26 Euro. Dies sehe ein Referentenentwurf des Ministeriums für das Luftverkehrssteuergesetz vor.

Die Bundesregierung erhofft sich mit der Abgabe, die auf massiven Protest der Flugbranche stößt, zur Haushaltssanierung Mehreinnahmen von einer Milliarde Euro pro Jahr. Passagiere, die innerhalb von Deutschland umsteigen, sind laut dem Entwurf von der Steuer ausgenommen. Auch gelte das Gesetz nicht für Privatjets.

31. Juli 2010: Mieträder in London - Strampeln für eine bessere Stadt.

Rund 5000 Mieträder stehen ab sofort an 300 festen Standorten in der Londoner Innenstadt bereit. Für ein Pfund am Tag können Londoner und Touristen so viele halbstündige Fahrten damit unternehmen, wie sie möchten.



Längere Fahrten kosten mehr, sind aber im Zentrum kaum nötig. Städte wie Paris, Montreal und Barcelona hätten es vorgemacht, sagt Londons Bürgermeister Boris Johnson. Es sei "höchste Zeit", dass auch London öffentliche Leihräder anbiete.

Nun muss sich zeigen, ob die Vision von Bürgermeister Johnson Wirklichkeit wird. Eine "Fahrrad-Revolution" hat er versprochen. Allerdings sind Bedingungen für Radfahrer in London bislang eher schlecht: Die Engländer fahren nicht viel Rad. Die Straßen sind eng, und Autofahrer nehmen wenig Rücksicht. Die Stadtverwaltung hat sich jedoch vorgenommen, das Radfahren angenehmer zu machen. Bis 2015 sollen zwölf "Super-Highways" für Radler quer durch die Stadt entstehen. Die ersten beiden hat der Bürgermeister bereits eröffnet.

Fahrradfan Johnson ist jedoch fast jedes Mittel recht, um die Infrastruktur zu verbessern und die Leute in den Sattel zu bringen. 1904 seien 20 Prozent aller Fahrten in London mit dem Fahrrad unternommen worden, sagt er. Diese Zahl wolle er wieder erreichen.

Kommentar: Auf einen solchen Bürgermeister, der sich dermaßen für den Fahrradverkehr einsetzt, kann man hier in Köln und Umgebung direkt neidisch werden.

9. August 2010: Eine Kölsch-Brauerei verlost E-Bikes.

Unter dem Motto „Grüne Welle im Veedel“ werden jetzt zehn E-Bikes im flotten Kölsch-Design verlost. Dabei werden die Vorteile des E-Bikes mit „Steigungen? Gegenwind? Lange Strecken? Immer gern!“ sowie „Flitzen statt schwitzen“ ausgelobt.

17. August 2010: Fahrradverkehr in Köln erreicht Rekordniveau:

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Radfahrerquote in der Innenstadt um 20 Prozent gestiegen, wie das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik berichtet. Nach fast zwei Jahren Dauerzählungen zeichnet sich damit eine deutliche Steigerung des Radverkehrs in der Innenstadt ab. Bereits im April dieses Jahres wurden Werte gemessen, die im Vorjahr erst im Sommer erreicht wurden. Dieser Trend setzte sich auch im weiteren Jahresverlauf fort: Der bisherige Spitzenwert der Messungen datierte vom August 2009.

Dieser Höchstwert ist nun im Juni und Juli 2010 gleich zweimal hintereinander übertroffen worden: Waren es im August 2009 insgesamt 530.000 Radfahrer, so sind im Juni dieses Jahres 580.000 und im Juli 2010 sogar

610.000 Radler an den vier Zählstellen erfasst worden.

Kommentar: Bei der Stadtverwaltung und Politik müssten jetzt die Alarmglocken läuten und Ressourcen möglichst schnell umgeschichtet werden – vom motorisierten Individualverkehr zum Fahrradverkehr. Die Kölner wollen umsteigen und sind dazu bereit. Die Stadtverwaltung hat jetzt die Aufgabe, diesen Umstieg zu fördern und nicht (weiter) zu behindern. Klotzen statt kleckern muss nun die Devise lauten, sonst bleiben die Fahrradfahrer im Stau stecken.

18. August 2010: VCD-Auto-Umweltliste – keine deutschen Autos auf den vorderen Plätzen.

Japanische Autobauer entwickeln weiterhin die meisten „sauberen“ Pkw-Modelle. Das lässt sich der Mitte August vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) veröffentlichten Auto-Umweltliste 2010/2011 entnehmen. Unter den zehn umwelt- und klimafreundlichsten Automodellen stammen demnach sieben von japanischen und nur zwei von deutschen Herstellern.

Udo Becker, Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des VCD und Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrsökologie an der Technischen Universität Dresden, ist kritisch. Technisch, sagt er, könnten die deutschen Hersteller schon lange deutlich klimafreundlichere Autos bauen, aber: „Die von den Konzernvorständen vorgegebene Marschrichtung für die Entwicklungsabteilungen lautet „stärker, schwerer, schneller“, so der Wirtschaftsingenieur.

Kurzfristig hätten die deutschen Autokonzerne mit dieser Strategie zwar „prächtig verdient“, langfristig wirke sie aber „verheerend“, denn zukunftsfähig seien kleinere, leichte Fahrzeuge, und nicht schwere Karossen gefragt.

21. August 2010: Zero Motorcycles – diese amerikanischen Elektromotorräder sind unkompliziert, leicht und leise. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwas mehr als 100 km/h.

Die Modelle des Herstellers Zero bringen nur rund 125 Kilogramm Leergewicht auf die Waage. Dadurch sind die Anforderungen an den Akku eher gering. Die Reichweite mit einem voll aufgeladenen Akku beträgt 50 bis 60 Kilometer, ausreichend für Stadt- und kleinere Umlandfahrten.

Der Preis von 9.995 € ist allerdings gewöhnungsbedürftig.



27. August 2010: Zeitungsbeilage von Ford – ausgelobt wird der neue Tote-Winkel-Assistent (Blind Spot Information System): „Sieht ihn, wenn Sie nichts sehen. Noch mehr Komfort im Straßenverkehr dank High-tech-Anzeigesystem im Außenspiegel. Radarsensoren erkennen, sobald sich ein anderes Kraftfahrzeug (Pkw und Lkw) im toten Winkel befindet.“

Kommentar: Schade, dass der neue Tote-Winkel-Assistent auf die so genannten „weichen“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer nicht reagiert – dabei hätten die es sicherlich am nötigsten.

2. September 2010: Die Bundeswehr schlägt Alarm, sie befürchtet eine Ölkrise mit drastischen Folgen. Eine Bundeswehr-Studie hat analysiert, welche Auswirkungen der Rückgang der Ölreserven und die sinkende Förderrate auf die Weltwirtschaft haben könnten. Laut Studie sei dieser Zeitpunkt, genannt Peak Oil, bereits um das Jahr 2010 zu erwarten und die Folgen mit einer Verzögerung von 15 bis 30 Jahren.

Die Ergebnisse der nicht offiziell freigegebenen Analyse zeigen, wie sehr eine drohende Energiekrise Märkte ins Wanken bringen und machtpolitische Verhältnisse umdrehen könnte. Zu den zentralen Ergebnissen der Studie zählt, dass im Fall einer Ölkrise Öl zum entscheidenden Faktor bei internationalen Beziehungen wird. Die Förderländer könnten sich als Führungsmächte etablieren und ihre Interessen in Politik und Wirtschaft offensiver durchsetzen.

Besonders düster sehen die Vorhersagen in Bezug auf die Entwicklung des globalen Wirtschaftssystems und der allgemeinen Versorgung aus. Die Energiekrise könnte dazu führen, dass Handel und Transport sich drastisch verteuern und Versorgungsengpässe bei wichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln auftreten. Preisschocks würden in fast allen Bereichen der Industrie drohen. Ein Komplettversagen der Märkte und ein Rückfall in die Planwirtschaft wären möglich. Auch in Deutschland wären die Auswirkungen der Krise heftig zu spüren. Die Autoren der Studie fürchten gar um den Fortbestand der Demokratie. Um dem entgegen zu wirken, müsste die Regierung ihre Außenpolitik stärker der Versorgungssicherheit unterordnen und besonders die Beziehungen zu erdölfördernden Ländern pflegen.

4. September 2010: Auf Europas wichtigster

Fahrradmesse, der Eurobike in Friedrichshafen, gibt es Weiterentwicklungen bei den Pedelecs und E-Bikes: Die Kapazitäten der Akkus steigen und damit die Reichweiten. Und sie werden zur Preisgestaltung eingesetzt, denn der Akku ist das teuerste Bauteil. Zunehmend bieten die Hersteller bei ein und demselben Modell Akku nach Wahl an mit 6, 8, 10, 15 oder 18 Amperestunden. Wer mit weniger Reichweite auskommt und den Akku mit geringerer Kapazität wählt, kann so bis etwa 300 Euro sparen.

7. September 2010: Kölner Haushaltsberatungen – der Kulturdezernent verzichtet auf die Dienste eines Chauffeurs. In einer Kölner Tageszeitung äußert sich der Dezernent: „Natürlich kann ich jetzt im Auto nicht mehr arbeiten, auch muss ich die Zeit für die Parkplatzsuche einplanen. Aber wir sparen immerhin 40.000 Euro allein an Personalkosten ein.“

Kommentar: Bravo, ein Schritt in die richtige Richtung. Der nächste Schritt könnte sein: Kombination aus KVB und Taxi. Dann könnte der Dezernent auch wieder beim Fahren arbeiten und verlore keine Zeit bei der Parkplatzsuche. Und bei Terminen in der Innenstadt könnte er durchaus mal das Fahrrad benutzen, so wie Londons Bürgermeister Boris Johnson. ■



Das Team des Fahrradbeauftragten // Benjamin Klein

An dieser Stelle möchte das Team des Fahrradbeauftragten zukünftig einen Einblick in seine Arbeit geben und die FahrRad!-LeserInnen über Aktionen, aktuelle Projekte und Konzepte zum Thema Radverkehr in Köln informieren.

Seit 2007 heißt der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln Jürgen Möllers. Der Fahrradbeauftragte und sein Team sind im Amt für Straßen und Verkehrstechnik und dort in der Verkehrsplanung angesiedelt. Von den insgesamt 14 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kümmern sich fünf Mitarbeiter ausschließlich um die Belange des Radverkehrs. Zwei dieser Stellen konnten aufgrund der Beschlüsse des Bürgerhaushalts 2008 neu geschaffen werden. Seit dem Sommer 2009 sind diese Stellen besetzt.

Das Aufgabenspektrum geht jedoch weit über reine Planungstätigkeiten hinaus. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die Radverkehrsförderung der Stadt Köln weit mehr umfasst, als Infrastrukturprojekte. Es bedarf, neben dem Baustein „Infrastruktur“ weiterer Bausteine, soll der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr erhöht und die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer in Köln insgesamt verbessert werden. Weitere Bausteine zur Erreichung der eben genannten Ziele sind daher die Themenfelder „Fahrradparken“, „Service und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie der Bereich, der sich am trefflichsten mit dem Begriff „Koordination“ beschreiben lässt.

Dem Bereich **Infrastruktur** lassen sich alle Tätigkeiten zuordnen, die sich mittelbar und unmittelbar auf die Ausstattung der städtischen Radverkehrseinrichtungen auswirken. Zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur bedarf es vernünftiger Datengrundlagen. Aus diesem Grund erhebt das Team des Fahrradbeauftragten permanent Radverkehrsdaten mittels Dauerzählstellen sowie punktuell über manuelle Zählungen und wertet diese aus. Die so gewonnenen Daten

fließen beispielsweise in die Erstellung und Überarbeitung von Radnetzplänen, Zielkonzepten oder Bedarfsplänen ein.

Neben diesen eher konzeptionellen Tätigkeiten, besteht der überwiegende Teil der Arbeit jedoch in der Planung konkreter Radverkehrsmaßnahmen. So wird seit 2008 jede anstehende Fahrbahnsanierung geprüft und – wenn ein Bedarf festgestellt wird – ein Markierungsplan erstellt. Dieser bildet dann die Grundlage für die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen. Allein im Jahr 2009 konnten auf diese Weise etwa fünf Kilometer neuer und vor allem zeitgemäßer Radverkehrsanlagen im öffentlichen Straßenraum realisiert werden.



Neue Radschutzstreifen auf der Istanbulstraße

Weiterhin betreut das Team des Fahrradbeauftragten das 2009 erstmals aufgelegte Radwegesanierungsprogramm der Stadt Köln. Hier stehen jährlich etwa 2 Mio. Euro zur Erhaltung besonders sanierungsbedürftiger, baulicher Radwege zur Verfügung. Ebenfalls erwähnenswert sind die zahlreichen kleineren baulichen Maßnahmen, die das Team regelmäßig zur Ausführung bringt. Dazu zählen beispielsweise Bordsteinabsenkungen oder die Wegnahme von Umlaufgittern.

Auch im Bereich **Fahrradparken** ist ein Teil der Arbeit konzeptioneller Art. So werden seit 1994 im Zweijahresrhythmus Totalerhebungen im Umfeld aller Bike&Ride-Haltestellen im Stadtgebiet durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Zählungen dienen sowohl der Bedarfsermittlung als auch der Evaluation des städtischen Bike&Ride-Konzepts sowie als Grundlage für dessen Fortschreibung.



Neue, überdachte Abstellanlage im Klettenbergpark

2009 wurden zum Beispiel weitere 96 Fahrradboxen an 17 Stadtbahnhaltestellen aufgestellt. Und auch in diesem Jahr wird das Angebot an sicheren Abstellmöglichkeiten im Haltestellenbereich weiter ausgebaut. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei in der Aufstellung überdachter Fahrradabstellanlagen.

Von großer Bedeutung ist außerdem das dezentrale Aufstellen von Fahrradabstellanlagen im gesamten öffentlichen Straßenraum. Zurückgegriffen wird dabei vor allem auf die sogenannten Haarnadeln, Modell „Gotik“. Seit 2007 ist es das erklärte Ziel, jährlich 1.000 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten bereitzustellen. Dieses Ziel konnte bisher immer übertroffen werden. 2009 waren es 1.400 Abstellmöglichkeiten und auch für dieses Jahr zeichnet sich eine Anzahl jenseits der 1.000er-Marke ab.

Die Standorte werden im Übrigen auf Grundlage von Bürgeranträgen festgelegt. Erreichten die Stadtverwaltung im Jahr 2007 lediglich 20 entsprechende Bürgeranträge, waren es 2008 und 2009 – also nach der öffentlich formulierten Zielmarke von 1.000 Abstellanlagen pro Jahr – jeweils etwa 250!

Damit ist ein zentraler Aspekt des Bausteins **„Service und Öffentlichkeitsarbeit“** bereits genannt. Es ist dies die Möglichkeit für jede Bürgerin und jeden Bürger sowohl über die **„Fahrrad-Hotline“ 0221-221-21155**

als auch per E-Mail an

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

direkt mit dem Team des Fahrradbeauftragten in Kontakt zu treten. Hier können Sie Fragen, Anregungen und Hinweise rund um das Thema Radfahren in Köln loswerden.

Darüber hinaus veröffentlicht das Team des Fahrradbeauftragten jährlich etwa 70 Internetmeldungen und 20-30 Pressemitteilungen zum Thema Radfahren in Köln. Die Internetmeldungen finden Sie unter

www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr

auf den städtischen Internetseiten. Derzeit ist auch ein Newsletter im Aufbau. Wenn Sie gerne in den Verteiler aufgenommen werden wollen, schreiben Sie dem Team unter obiger E-Mailadresse einfach eine formlose Mail mit dem Betreff „Newsletter“.

Mitarbeiter des Teams sind auch bei Veranstaltungen zum Thema Rad regelmäßig mit einem eigenen Infostand vertreten und geben allen Interessierten so die Möglichkeit, sich im persönlichen Gespräch über Radverkehrsthemen auszutauschen. Immer wieder sind es



Präsenz bei der 3. Kölner Sternfahrt

auch Aktionen zu verschiedenen Aspekten des Fahrradfahrens, wie beispielsweise zur Verkehrssicherheit, welche die Mitarbeiter des Teams auf die Straße oder auch in die Schulen bringen.

Viele dieser Aktionen entstehen dabei in Kooperation mit anderen Kommunen oder Ordnungspartnern. Mit anderen Kommunen und Kreisen findet ein regelmäßiger Austausch vor allem über die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) statt. Auf städtischer Ebene gibt es zahlreiche Bereiche, in denen das Team sehr eng mit anderen Ordnungspartnern und den Fahrradverbänden zusammenarbeitet. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang der Expertenkreis **„Velo2010“**, dem auch der **ADFC** angehört. (www.velo2010.de)

Auf den Bereich **„Koordination“** wird an dieser Stelle aus Platzgründen nicht näher eingegangen. Es sei nur kurz erwähnt, dass in diesen Bereich letztlich alle Maßnahmen fallen, die in der Hauptsache von anderen Dienststellen aus- bzw. durchgeführt werden. Das sind etwa Änderungen bei der Beschilderung, die Entfernung von Fahrradleichen, die Radwegführung in Baustellen oder auch die Prüfung der Planungen Dritter.

Mit dem Anspruch gestartet, dem geneigten Leser einen möglichst detaillierten Einblick in die vielfältigen Arbeitsbereiche des Teams des Fahrradbeauftragten zu liefern, stellt der Autor am Ende fest, dass es nur zu einem groben Überblick gereicht hat. Wer noch mehr über die Arbeit erfahren möchte, dem sei der Tätigkeitsbericht für das Jahr 2009 ans Herz gelegt. Dieser ist als Download im PDF-Format unter

<http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/news/05687/> abrufbar.

Allzeit gute Fahrt mit dem Rad in Köln wünscht

Das Team des Fahrradbeauftragten



CYCOLONIA – DIE FAHRRADPUBLIKUMSMESSE IN KÖLN //Erich Koprowski

Am 27. und 28. März 2010 fand erstmals die CYCOLONIA, eine Publikumsmesse rund ums Rad, statt. Die Besucher erwartete ein umfangreiches Programm mit Live-Vorträgen, Workshops, Testmöglichkeiten, Kinderparcours, Diskussionsforen, zahlreichen Ausstellern, aber auch Events wie der Long Distance Bikers Convention mit Biker-Zeltlager direkt am Rhein, kurz: zwei Tage voller Information und Erlebnis, die die Faszination Fahrradfahren erlebbar machten.

Das Organisationsteam um Hartmut Fiebig und Lothar Könekamp zeigte sich zufrieden. Das Messekonzept war voll aufgegangen und die erste Cycolonia in den Räumlichkeiten des Sport- und Olympiamuseum im Rheinauhafen ein voller Erfolg.

Das Ziel, das Fahrrad als alltags-, familien- und reisetaugliches Verkehrsmittel vorzustellen, wurde grandios erreicht. Mehr als 6.000 Besucher informierten sich an den Ständen der Aussteller, was das Fahrrad als alltags-, familien- und fernreisetaugliches Verkehrsmittel zu bieten hat. Ausgiebig konnten die Messebesucher auf dem Außenparcours die Fahrzeuge testen. Ob Liegedreirad, Pedelec oder Familientransportrad - das Interesse war groß und der Strom der Testfahrer riss niemals ab. Ganz bewusst richtete sich die CYCOLONIA mit vielen Angeboten wie einem eigenen Kinder-Fahrradparcours, Anhängern und Kinder- und Jugend-Rädern auch an junge Familien.

Ein weiterer Schwerpunkt der CYCOLONIA

war das Rad-Reisen: Fernwehgeplagte Besucher konnten sich über Reiseräder, Outdoor-Equipment, GPS-Navigation und Fahrradtouristik in Deutschland, Europa und der Welt informieren. Dazu präsentierten sich sechs Radnomaden mit ihrer Original-Ausrüstung und erzählten spannende Fahrrad-Geschichten von allen Kontinenten..

Natürlich war auch der ADFC Kreisverband Köln und Umgebung mit seinem Info-Stand auf der Messe vertreten. Joachim Schalke, Erich Koprowski, Stephan Behrendt und Hans-Günther Dirksmeyer, die umschichtig den Standdienst versahen, hatten stets alle Hände voll zu tun, das Informationsbedürfnis der Besucher zu stillen. Nebenbei gingen mehr als 300 Exemplare von „FahrRad!“ , fast ebenso viele Exemplare der Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ nebst der zugehörigen ADFC-Entdeckerkarte und viele andere Informationsschriften über den Tisch.



Reger Andrang am Info-Stand des ADFC



Das Interesse an Testfahrten auf dem Außenparcours war groß.

131



Vor dem Sport- und Olympiamuseum hatten die Veranstalter mobile Fahrradabstellanlagen aufbauen lassen..

Zwei Besucher traten an Ort und Stelle dem ADFC bei, weitere 35 folgten bis zum Ende des Monats März.

Bei einem solchermaßen erfolgreichen Verlauf ist es keine Frage, dass die Messe auch 2011 wieder stattfindet und dass der ADFC wieder dabei ist.

Am Samstag, 19. März 2011 und Sonntag, 20. März 2011 heißt es daher wieder:

CYCOLONIA - Komm in die Gänge! ■

Die Publikumsmesse ist am Samstag, den 19. März 2011 von 10 bis 19h, am Sonntag, den 20. März 2011 von 10h bis 18h für Besucher geöffnet. Tickets (Eintritt 6€, ermäßigt 3€) und weitere Infos gibt es unter www.cycolonia.de.



KOMM IN DIE GÄNGE WWW.CYCOLONIA.DE

CYCOLONIA

PUBLIKUMSMESSE RUND UMS RAD

SPICHT ÜBER DIE ENTPFAHRENDEN RÄDER, BEIHALTEN DEN

SA 19. & SO 20. MÄRZ 2011



Kopfstand auf der Cyclopedia - 180 Grad ist wieder dabei!



Übergabe des aufgearbeiteten Fahrrades, v.l.: Bernhard Görtz, Franz Meurer, Hartmut Fiebig

Auf der Cyclopedia 2010 präsentierten sich die Spezialisten der Zweiradwerkstatt 180 Grad erstmals einem breiten Publikum. Auf der Freifläche vor dem Eingang führten sie nicht nur kostenlos kleine Reparaturen an Rädern von Messebesuchern durch, sondern zeigten vor allem ihr Leistungsvermögen in ihrer Spezialdisziplin, dem Aufarbeiten alter Fahrräder.

Beim „Schauschrauben“ auf offener Bühne verwandelten sie am Messe-Samstag ein „altes Möhrchen“ in ein solides Alltagsrad, welches am Messe-Sonntag von Bernhard Görtz, Projektleiter bei 180 Grad, an Pfarrer

Franz Meurer aus Höhenberg übergeben wurde. Dieser will das Rad einer alleinerziehenden Mutter aus seinem Pfarrbereich zur Verfügung stellen und ihr damit ihren Alltag erleichtern.

Um einen verrückten Einfall sind die Leute von 180 Grad nie verlegen.

Als die Veranstalter der Cyclopedia die Devise „Pimp your Bike“ (Etwa: „Motz' dein Rad auf“) ausgaben, ließen sich die Mannen von 180 Grad etwas besonderes einfallen: Ein Fahrrad, dass sowohl auf herkömmliche Art und Weise als auch auf dem Kopf stehend gefahren werden kann.

Natürlich ist die Zweiradwerkstatt 180 Grad auch bei der Cyclopedia 2011 wieder vor Ort, und wir dürfen gespannt sein, was sie sich diesmal einfallen lassen wird... ■ kp



Mal klassisch....



...mal 180 Grad!



Öffnungszeiten der Werkstatt:

(Odenwaldstraße 90)

Mo - Do: 08.00 bis 17.00 Uhr

Fr: 08.00 bis 14.00 Uhr



Zweiradwerkstatt 180 Grad

Ein Projekt des IB-Arbeitsprojektes Köln
und der AIDS-Hilfe Köln e.V.



Öffnungszeiten des Radladens

(Odenwaldstr. 53):

Mo - Do: 16.00 bis 18.00 Uhr

Tel.: 0221/ 71 68 501



Odenwaldstr. 90 • 51105 Köln (Gremberg) • Tel.: 0221 / 94 69 14 15

Fax: 0221 / 94 69 14 12 • www.zweiradwerkstatt180grad.de

Nach 15 Jahren packt Peter aus

09:15

Stadtrad

zum 15jährigen Stadtrad-Jubiläum : **Multitalent in limitierter Auflage**
stadt-, touren- und reisetauglich : **SRAM DualDrive 3 x 8 Gangschaltung**

langlebig, stabil : **CroMo-Stahrahmen**

sauber, nützlich : **Kettenschutz Chainglider open**

sicher, hell : **LED-Beleuchtungsanlage mit Standlicht**

funktional, belastbar : **Pletscher Systemgepäckträger**

zuverlässig, stark, wartungsfrei : **Magura HS11 Hydraulikbremsen**

komfortabel, leichtrollend : **BigApple-Bereifung**

schwarz, widerstandsfähig : **Pulverbeschichtung**

aus gutem Hause : **entwickelt und produziert in Zusammenarbeit
mit der VSF-Fahrradmanufaktur**

seinen Preis wert : **Euro 799,-**

interessiert? : **Am besten vorbeikommen
und ausprobieren!**

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53 · 63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75 · Fax 0221-932 22 58
www.stadtrad-koeln.de



Rauf aufs Rad mit der Radfahrschule des ADFC Köln

Sie können nicht Rad fahren oder kennen jemanden, der es nicht kann?
Auch dann sind Sie beim ADFC richtig!

Erstaunlich viele Erwachsene können nicht radfahren. Die einen haben es aus den verschiedensten Gründen nie gelernt, die anderen trauen sich nach einem Unfall nicht mehr aufs Rad.

In unserer Radfahrschule erlernen diese Menschen unter der Regie von Inga Fischer (wieder) das Radfahren. 2010 absolvierten mehr als 30 Teilnehmerinnen erfolgreich die Kurse. Diese Erfolgsgeschichte wollen wir auch 2011 fortsetzen.

Inga Fischer, staatlich geprüfte Gymnastiklehrerin und Physiotherapeutin, wird in bewährter Weise wieder den Unterricht leiten. Die Kurse finden auf dem Gelände der Jugendverkehrsschule an der Neusser Straße in Nippes statt. Die Kursgebühr beträgt 140 Euro, ADFC-Mitglieder zahlen 120 Euro. Vor Beginn der Kurse findet eine Infoveranstaltung in der Geschäftsstelle des ADFC statt, bei der die Teilnehmer uns und unser Unterrichtskonzept kennenlernen.

Die Kurstermine für 2011 standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Interessenten können sich aber bereits jetzt bei unserer Geschäftsführerin Anke Prinz registrieren lassen. ■



Fahrübungen in der Radfahrschule

Foto: kp

Informationen zur Organisation:

anke.prinz@adfc-koeln.de
0221/323919

Informationen zum Unterricht:

inga.fischer@adfc-koeln.de
0221/16903682

www.adfc-koeln.de/radfahrschule



*so schnell...
so einfach...
so sicher...*

Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 5.30 – 22.30 Uhr | Samstags 5.30 – 20.00 Uhr | So. und Feiertags 8.00 – 20.00 Uhr

First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

Die Radstation bietet über 900 bewachte Fahrrad-Stellplätze im Parkhaus Blevit am Kölner Hauptbahnhof. In kürzester Zeit zur Bahn, in die Innenstadt, zum Dom oder zum Shoppen – Ihr Fahrrad steht trocken und sicher. Ob Dauerkunde mit einem Monats- bzw. Jahresticket oder als Tageskunde, wir bieten Ihrem Rad Bewachung und Schutz an 365 Tagen im Jahr – ein Service, den Sie an keinem öffentlichen Platz rund um den Bahnhof finden.

Bei Bedarf sorgt unsere Meisterwerkstatt darüber hinaus für professionellen Reparatur- und Reinigungsservice.

Preise

Tagesticket	0,70 EUR
Monatsticket	7,20 EUR
Jahresticket	70,00 EUR
Persönlicher Stellplatz (gilt ein Jahr)	95,00 EUR

Tel.: 0221 / 13 97 190 • www.radstationkoeln.de

Was geschieht, wenn anscheinend nichts geschieht? Der Radbrief des ADFC-Kreisverbandes informiert interessierte Mitglieder über die Geschehnisse hinter den Kulissen. Mit einer E-mail an presse@adfc-koeln.de können Sie als Mitglied den Radbrief abonnieren. Mindestens einmal vierteljährlich unterrichten wir Sie dann elektronisch über den Stand der Dinge. ■ kp

Immer voran für den ADFC - Tourenleiter gesucht

Auch der ADFC kommt in die Jahre. Viele unserer langjährigen Tourenleiter sind mit Auslaufen der Saison 2010 altersbedingt aus dem aktiven Dienst ausgeschieden. Für die Radtourensaison 2011 (April - Oktober) suchen wir nun würdige Nachfolger:

Sie haben profunde Ortskenntnisse, Ideen für abwechslungsreiche Touren und fahren gerne voraus? • Sie sind verantwortungsbewusst und können Menschen führen? • Sie möchten sich ehrenamtlich engagieren? Dann sind Sie bei uns richtig! Nehmen Sie einfach Kontakt mit uns auf, per Telefon: 0221/323919, per E-Mail: mail@adfc-koeln.de oder schriftlich: ADFC Köln und Umgebung e.V., Melchiorstr. 3, 50670 Köln

Geteilter Spaß ist doppelter Spaß

Keine Nachwuchssorgen haben die Tandemfreunde des ADFC Köln - nein, nicht, was Sie vielleicht jetzt denken.

Etliche Neugierige nämlich nahmen das Angebot des ADFC, sich das vereinseigene Tandem auszuleihen und zu ausgiebigen Testfahrten zu nutzen, an. Einige derjenigen, die es für gut befanden, sind nun auf der Suche nach einem eigenen Fahrzeug und werden dann die Gruppe personell aufstocken

Absolut gesehen ist die Gruppe mit ihren derzeit 12 aktiven Paaren immer noch recht klein, dafür ist sie aber um so aktiver. Mit 17 Tourangeboten für 2010 bestritten die Tandemfreunde einen Gutteil des gesamten ADFC Tourenangebotes.

Schon fast traditionsgemäß bereiten die Tandemfreunde bei ihrer Weihnachtsfeier Anfang Dezember die nächste Tourensaison vor. Interessierte sind dabei herzlich willkommen. Ort und Zeit standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest, werden aber zeitgerecht auf der Homepage veröffentlicht werden.

Wer sich zunächst einmal nur probeweise als Tandemfahrer versuchen möchte, kann



Die Tandemfreunde op Jöck

sich an Erich Koprowski wenden. Der ADFC verfügt über zwei Leih tandems, die an Interessenten auch längerfristig ausgeliehen werden, damit eine Entscheidung pro oder contra Tandem gefällt werden kann. Die Tandemfreunde beraten Interessenten auch gerne bei der Anschaffung eines eigenen Tandems. Aktuelle Angebote über Gebrauchtfahrzeuge finden sich stets auf der Homepage. ■ kp

www.adfc-koeln.de/Tandemfreunde

0221/763100

erich.koprowski@adfc-koeln.de

Gebrauchttandemangebot

Rahmen: Koga Myata, Rahmenhöhe vorne: 54cm, hinten: 50cm •
Schaltung: Shimano LX • Bremsen: Magura HS 11 • viele Neuteile •
Preis: 1.500 € • Kontakt: Wolfgang Jonas • 0171/6512345 • wolfgang.jonas@gmx.net



Wir brauchen mehr Baumaterial!

Im Jahr 2007 haben wir die Aktion „Gehaltsbausteine“ gestartet, um mit dem gespendeten Geld einen Geschäftsführer einstellen zu können. Der bislang zusammenkommende monatliche Betrag reicht aus zur Mitfinanzierung eines Teilzeit-Geschäftsführerpostens, den Anke Prinz innehat. Ihre Wochenarbeitszeit beträgt zur Zeit 16 Stunden, die wir aufgrund der steigenden Mitgliederzahlen ab dem 01.01.2011 auf 20 Stunden anheben wollen - verbunden mit einem adäquaten Anstieg ihrer Bezüge. Die Finanzierung wird wie bisher aus Anteilen der Mitgliedsbeiträge und mithilfe der Gehaltsbausteine geleistet.

Die Aufgaben des ADFC Kreisverbandes werden aber nicht weniger, und es ist absehbar, dass 20 Stunden Wochenarbeitszeit nicht ausreichend sind, um auf Dauer den vielfältigen Anforderungen, die an die Geschäftsführerin des ADFC gestellt werden - um nur einige zu nennen: Organisation und

Koordinierung der Radfahrschule, Organisation und Durchführung von Außenauftritten (z.B. bei der Cycloonia), Betreiben der Geschäftsstelle, Mitgliederbetreuung, Informationsvermittlung an Externe, Umsetzen von Vorstandsbeschlüssen - gerecht zu werden.

Neben der Wahrnehmung von Aufgaben „außer Haus“ steht Anke Prinz mittwochs von 15 bis 18 Uhr (ab Januar 2011: von 14 bis 19 Uhr) Ratsuchenden persönlich in der Geschäftsstelle zur Verfügung.

Zur weiteren Anhebung der Wochenarbeitszeit der Geschäftsführerin und damit dem Ausbau der Professionalisierung unserer Geschäftsstelle benötigen wir **Ihre** Unterstützung! Machen Sie doch einfach von der untenstehenden Zeichnungserklärung Gebrauch!

Ihr Gehaltsbaustein ist als Spende steuerlich voll absetzbar. Wir stellen Ihnen zum Jahresende automatisch eine Spendenbescheinigung zur Vorlage bei Ihrem Finanzamt aus. ■

36

Ja, ich zeichne einen Gehaltsbaustein!

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Ich möchte erstmals ab dem _____den Betrag von 10,00 / _____ € monatlich dem ADFC Köln und Umgebung e.V. als Gehaltsbaustein spenden.

Ich erteile hiermit dem ADFC Köln und Umgebung e.V. bis auf Widerruf die Ermächtigung, die oben genannte Summe jeweils zum 1. eines Monats von meinem Konto einzuziehen.

Kontonummer: _____ BLZ _____

Geldinstitut: _____

Kontoinhaber/in: _____

Ich überweise den Betrag auf das Konto des ADFC Köln, Nr.: 1272145, BLZ: 37050198, Sparkasse KölnBonn.

Datum/Unterschrift

Bitte heraustrennen und einsenden an:

ADFC Köln und Umgebung e.V., Melchiorstr. 3, 50670 Köln oder per Fax: 0221/326986

Einladung zur jährlichen **Mitgliederversammlung** am

Mittwoch, den 16. März 2011, um 19 Uhr

Ort: Bürgerzentrum Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln (Neustadt Nord)

Haltestellen der KVB: Ebertplatz, Linien 12, 15, 16, und 18

S-Bahn Haltestelle: Hansaring

Als Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit • 2. Wahl eines Versammlungsleiters • 3. Rechenschaftsbericht des Vorstandes • 4. Bericht der Schatzmeisterin • 5. Bericht der Kassenprüfer • 6. Bericht der Fachreferenten • 6. Entlastung des Vorstandes • 7. Beschlussfassung über den Haushalt 2011 • 8. Neuwahl des Vorstandes • 9. Neuwahl der Kassenprüfer • 10. Sonstige Anträge • 11. Verschiedenes

Anträge zur Tagesordnung müssen spätestens bis zum 24.02. 2011 schriftlich an die Geschäftsstelle gesandt werden, es gilt das Datum des Poststempels. Nach der Veranstaltung lädt der Vorstand zum Kölsch in die Geschäftsstelle.

Mit freundlichen Grüßen

Erich Koprowski • Joachim Schalke
Vorsitzende



Kandidaten zur Besetzung der Vorstandsposten:

Vorsitzender:

Joachim Schalke, 47 Jahre, Polizeibeamter, Vorsitzender seit März 2010

Tätigkeitsschwerpunkte: Radverkehrspolitik, Teilnahme an öffentlichen Diskussionen und Presseterminen, Öffentlichkeitsarbeit, Vorträge zum Radverkehr, Verbindungsmann zu Politik, Verwaltung und Polizei



Schatzmeisterin:

Anke Prinz, 44 Jahre, Geschäftsführerin des ADFC Köln und Umgebung e.V., Schatzmeisterin seit März 2009,

Tätigkeitsschwerpunkte als Schatzmeisterin: Verwaltung der Kasse, Rechnungslegung, Buchhaltung, Steuererklärungen



Schriftführer:

Stephan Behrendt, 61 Jahre, Pensionär, Schriftführer seit 2005

Tätigkeitsschwerpunkte: Protokollführung bei Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen



Erich Koprowski beendet nach nunmehr zehnjähriger ehrenamtlicher Tätigkeit nach und nach sein Engagement im ADFC und kandidiert daher nicht mehr für den Posten des Vorsitzenden.

Tätigkeitsschwerpunkte: Innere Organisation, Verkehr und Politik, Öffentlichkeitsarbeit, Pressemitteilungen, Redaktion „FahrRad!“, Internetredaktion www.adfc-koeln.de, Redaktion des Newsletters „Radbrief“, ADFC-Vertreter bei „Velo 2010“, Tandemfreunde

Ein Kandidat für die Nachfolge stand bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe von „FahrRad!“ noch nicht fest. Interessenten melden sich bitte bei Erich Koprowski, Joachim Schalke, Stephan Behrendt oder Anke Prinz.

Satzungsgemäß besteht der Vorstand des ADFC Köln und Umgebung e.V. aus zwei gleichberechtigten Vorsitzenden und einem Schatzmeister. Zusätzlich kann ein Schriftführer gewählt werden. Die Mitglieder des Vorstandes werden durch die Mitgliederversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt. Sie bleiben so lange im Amt, bis ein neuer Vorstand gewählt ist.

ADFC - Da simmer dabei!

Sie brauchen komfortable Routen, sichere Wege, genügend sichere Abstellplätze oder gute Verbindungen für Fahrrad und Bahn? Von neuen Fahrradmodellen erwarten Sie mehr Qualität?

Klasse - wir setzen uns genau für Ihre Interessen ein: in Brüssel, in Berlin, bei Ihrer Landesregierung und natürlich hier vor Ort, in Köln. Dafür braucht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Ihre Unterstützung. Über 119.000 Menschen sind bundesweit bereits dabei, mehr als 2.800 davon beim Kreisverband Köln. Und je mehr wir sind, desto besser ist unsere Position bei Politik und Verwaltung. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das - für alle Radler.

Das haben Sie davon:

Gehen Sie mit uns auf Tour und knüpfen Sie Kontakte mit Gleichgesinnten. Nutzen Sie als Mitglied das kostenlose Parken in der Kölner Radstation oder die ermäßigte Teilnahme an Kursen und Vorträgen. Unsere Experten beraten Sie ehrenamtlich und mit viel Liebe zum Detail. Sprechen Sie uns direkt an! Wir kennen uns vor Ort und in Europa aus. Einige Mitglieder umradelten schon die ganze Welt. Davon können Sie profitieren!

ADFC-Zeitschriften

Sechsmal jährlich liefert Ihnen das ADFC-Magazin „Radwelt“ frei Haus alle Tipps, die Ihnen das Radfahren noch leichter machen.

Geschrieben von Profi-Radlern, die täglich unterwegs sind. Zweimal jährlich erhalten Sie außerdem „FahrRad!“, die Zeitschrift des ADFC Kreisverbandes Köln und Umgebung frei Haus. So sind Sie immer auf dem Laufenden, was sich hier vor Ort in Sachen Radfahren tut.

Deutschland per Rad entdecken

Für Mitglieder inklusive: 150 Radfernerwege und Regionen in einer Broschüre - einfacher können Sie Ihren Urlaub nicht vorbereiten. Hier finden Sie eine Auswahl der schönsten Radfernerwege und Radregionen mit Routenbeschreibungen, Karten, Sehenswertem und Tipps.

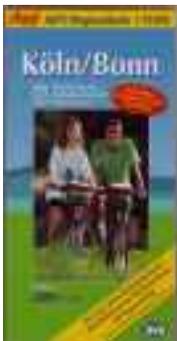
Radreisekatalog 2011

Jedes Jahr neu für Sie: Der Radreisekatalog mit rund 100 Radreisezielen von Schleswig-Holstein bis Bayern, vom Baltikum bis Rumänien und von der Krim bis Zentralasien. 69 Veranstalter nehmen Sie darin mit auf Tour. Für alle, die auch unterwegs bestens versorgt sein wollen.

Service: Schützen Sie Ihr Fahrrad mit der ADFC-Diebstahlversicherung rund um die Uhr oder lassen Sie sich von unseren Rechtsexperten beraten. Für Mitglieder, die zu Fuß, per Rad, oder als ÖPNV-Fahrgast im Straßenverkehr unterwegs sind, gilt automatisch unsere Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung. Die hilft, wenn es mal knallt. ■

138

Als Mitglied wissen Sie das natürlich alles längst - überzeugen Sie andere auch vom ADFC! Wir belohnen Ihr Engagement mit attraktiven Prämien:



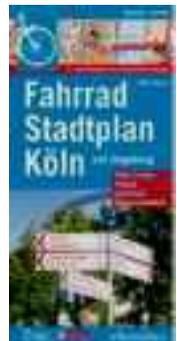
Von der gemütlichen Radtour entlang reizvoller Flusstäler bis hin zu Bergwertungen in der Eifel und im Bergischen Land, vom Museums- oder Schlossbesuch in der Nähe bis hin

zur Wochenendtour in die Vulkaneifel - jeder findet in der **ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn** eine Tour nach seinem Geschmack.



Der neu erschienene **Rad-tourenführer** stammt aus der Feder von Erich Koprowski. Er zeigt die Rheinmetropole in ihrer Gegensätzlichkeit zwischen Großstadtdschungel und ländlichem Idyll.

Im neuen Outfit präsentiert sich die fünfte, komplett überarbeitete Auflage des **ADFC - Fahrrad-Stadtplans Köln und Umgebung**. Neben dem Stadtplan



(Maßstab 1:20.000) befinden sich in der Klarsichthülle ein separater Innenstadtplan (Maßstab 1:15.000) sowie ein Beiheft mit nützlichen Tipps, Adressen und Straßenverzeichnis für Radler.

Werden Sie jetzt Mitglied im ADFC!

Als ADFC-Mitglied erhalten Sie:

• **Verkehrs-Haftpflichtversicherung**
(für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 2 Mio. Euro, 500 Euro Selbstbeteiligung)

• **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung**
(für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 250.000 Euro, 300 Euro Selbstbeteiligung)

• 2 x jährlich Zeitschrift „**FahRad**“
kostenlos frei Haus

• 6x jährlich Zeitschrift „**Radwelt**“
kostenlos frei Haus

• Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclist's Federation (ECF)**

• **Rabatte bei folgenden Angeboten:**
Dia-Vorträge, Radtouren, Fahrrad-Codierung, Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)

• Sie parken **kostenlos** in der **Radstation** am Kölner Hauptbahnhof und erhalten dort auf **alle sonstigen Leistungen 10% Rabatt**

Ich möchte Mitglied werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail, Telefon (Angaben freiwillig)

Beruf, Geburtsjahr

Einzelmitgliedschaft 38 Euro pro Jahr

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft
48 Euro Pro Jahr

Weitere Familienmitglieder

Name, Vorname, Geburtsjahr

Name, Vorname, Geburtsjahr

Datum, Unterschrift



Ich erteile dem ADFC eine Einzugsermächtigung

Geldinstitut

Kontonummer

Bankleitzahl

Datum, Unterschrift



Foto: Schneider & Bank Reisen

Ich habe das obenstehende Mitglied erworben:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Bitte senden an:

ADFC Köln und Umgebung e.V.

Melchiorstr. 3

50670 Köln

Tel.: 0221/323919

Fax: 0221/326986

Bitte senden Sie mir folgende Prämie zu:

Regionalkarte Köln/Bonn

Fahrradstadtplan Köln

Radtourenführer

Ansprechpartner, Fördermitglieder und Auslagestellen

Postanschrift:

ADFC Köln und Umgebung e.V.
Melchiorstr. 3
50670 Köln
Tel.: 0221/323919
Fax: 0221/326986
mail@adfc-koeln.de
www.adfc-koeln.de

Vorsitzende:

Joachim Schälke
Tel.: 0163/1949981
joachim.schälke@adfc-koeln.de

Erich Koprowski

Tel.: 0221/763100
erich.koprowski@adfc-koeln.de

Schatzmeisterin:

Anke Prinz

Schriftführung und Technik/Kaufberatung:

Stephan Behrendt
Tel.: 0221/621193
stephan.behrendt@adfc.de

Geschäftsführerin:

Anke Prinz
Tel.: 0221/323919
anke.prinz@adfc-koeln.de

Öffentlichkeitsarbeit/Presse/Redaktion „FahrRad!“:

Erich Koprowski
presse@adfc-koeln.de

Verkehrsplanung:

Norbert Schmidt
Tel.: 0221/665972
n.schmidt@adfc-nrw.de

GPS:

Janina und Marco Weinand
Tel.: 02203/2963416
weinand@adfc-koeln.de

Tandemfreunde:

Erich Koprowski

Stadtteilgruppen

Porz:
Wolfgang Kubasiak
Tel.: 0171/4944932

Nippes:

Wolfgang Kissenbeck
Tel.: 0221/7606391
www.adfc-koeln-nippes.de

Außerhalb des ADFC:

Mülheimer Fahrrad Gruppe:

Rolf Bauerfeind
Tel.: 0221/9619930
Fax: 0221/9619940
mfg@muellerheimer-freiheit.net

Fahrradbeauftragter der Stadt Köln:

Jürgen Möllers
Tel.: 0221/221-22851
Fax: 0221/221-27082
E-Mail:
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

Ordnungspartnerschaft „Velo 2010“:

www.velo2010.de

Unsere Fördermitglieder:

Stadt Köln, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50769 Köln-Deutz, **Bachem Verlag**, Ursulaplatz 1, 50668 Köln-Altstadt Nord, **Lindlau am Ring**, Hohenstaufenring 62, 50674 Köln-Innenstadt, **nirala Fahrradladen GmbH, Radlager**, Sechzigstr. 6, 50733 Köln-Nippes, **Planungsbüro VIA eG**, Marspfortengasse 6, 50667 Köln-Innenstadt, **Portz am Ring**, Lindenstr. 3, 50674 Köln-Innenstadt, **Pützfeld GmbH**, Longericher Hauptstr.67, 50739 Köln-Longerich, **Radmarkt Schumacher GmbH**, Robert-Perthel-Str. 53, 50739 Köln-Longerich, **Schneider & Bank Reisen**, Johannesweg 16, 53894 Mechernich, **StadtRad**, Bonner Str. 53-63, 50677 Köln-Südstadt, **Zwei plus zwei**, Stolberger Str. 1, 50933 Köln, **Zweiradwerkstatt 180 Grad e.V.**, Odenwaldstr. 90, 51105 Köln-Gremberg

Unsere Auslagestellen:

Ahorn Immobilien, Ewaldstr.5, 50670 Köln-Neustadt Nord, **auf draht**, Weyertal 18, 50937 Köln-Sülz, **Bezirksrathaus Ehrenfeld**, Venloer Str. 419-421, 50825 Köln-Ehrenfeld, **Bezirksrathaus Nippes**, Neusser Str. 450, 50733 Köln-Nippes, **Bezirksrathaus Mülheim**, Wiener Platz 2a, 51103 Köln-Mülheim, **Bezirksrathaus Kalk**, Kalker Hauptstr. 247-273, 51107 Köln, **Bezirksrathaus Porz**, Friedrich-Ebert-Ufer 64, 51149 Köln-Porz, **Bio-Bäckerei Kornstube**, Neusser Str. 319, 50733 Köln-Nippes, **Buchhandlung Till Eulenspiegel**, Stammheimer Str. 106, 50735 Köln-Riehl, **Bürgerzentrum Alte Feuerwache**, Melchiorstr. 3, 50670 Köln-Neustadt Nord, **Bürgerzentrum Altenberger Hof**, Mauener Str. 92, 50733 Köln-Nippes, **Bürgerzentrum Deutz**, Tempelstr. 41-43, 50679 Köln-Deutz, **Bürgerzentrum Ehrenfeld**, Venloer Str. 429, 50825 Köln-Ehrenfeld, **Café/Bistro Kommödchen**, Merheimer Str. 53, 50733 Köln-Nippes, **Café Lichtblick**, Gisbertstr. 98, 51061 Köln-Stammheim, **Café Melange**, Im Weidenbruch 120, 51061 Köln-Höhenhaus, **Café Scholl**, Komödienstr. 17, 50667 Köln-Innenstadt, **Eltzhof (Café Mahou)**, Burgallee 1, 51147 Köln-Porz, **Fahrradhandel Esch**, Ostheimer Str. 16, 51103 Köln-Vingst, **Hirsch-Apotheke**, Buchheimer Str. 29, „Bertoldi-Haus“ 51063 Köln-Mülheim, **Landkartenhaus Gleumes**, Hohenstaufenring 47-51, 50674 Köln-Innenstadt, **Lindlau am Ring**, Hohenstaufenring 64, 50674 Köln-Innenstadt, **Fahrradhaus Pesch**, Friedrichstr. 11, 51149 Köln-Porz, **Portz am Ring**, Lindenstr. 3, 50674 Köln-Innenstadt, **Pro Natura**, Florastr. 19, 50733 Köln-Nippes, **Prumbaum**, Dellbrücker Hauptstr. 43-47, 51069 Köln-Dellbrück, **Pützfeld**, Longericher Hauptstr. 67, 50739 Köln-Longerich, **Radhaus K**, Hansaring 29, 50670 Köln-Innenstadt, **Radlager**, Sechzigstr. 6, 50733 Köln-Nippes, **Radstation im Kölner Hauptbahnhof (Breslauer Platz)**, 50667 Köln-Innenstadt, **Fahrrad Schneider**, Dürener Str. 173, 50931 Köln-Lindenthal, **Schonsch-Moden Inh. Elke Lindermann**, Frankfurter Str. 48, 51063 Köln-Mülheim, **StadtRad**, Bonner Str. 53-63, 50677 Köln-Südstadt, **Stammheimer Stadtteilbüro**, Bonhoefferstr. 13, 51061 Köln, **Tanzzentrum**, Weißhausstr. 21, 50939 Köln-Sülz, **Weidener Fahrradhaus Klaus Schwarz**, Aachener Str. 1193, 50858 Köln-Weiden, **Fahrrad Weile**, Humperdinckstr. 2, 51069 Köln-Dellbrück, **Fahrrad Weiss**, Deutzer Freiheit 72, 50679 Köln, **Zwei plus Zwei**, Bismarckstr. 56 – 62, 50672 Köln, **Zweirad Lange**, Berliner Str. 880, 51069 Köln-Dünnwald, **Zweiradwerkstatt 180 Grad e.V.**, Odenwaldstr. 90, 51105 Köln

Der kleine ADFC-Laden

Für unsere Mitglieder halten wir nützliche Artikel rund ums Radfahren bereit.

Rainlegs Sie tragen Rainlegs als leichten Gürtel um die Hüfte. Beginnt es zu regnen, rollen Sie die Rainlegs einfach aus und befestigen sie mit einem Klett- und einem Schnellverschluss. Die Oberschenkel bleiben warm und trocken. Rainlegs gewähren eine ausgezeichnete Bewegungsfreiheit. Kondenswasser, wie es bei Regenhosen immer auftritt, gehört mit Rainlegs der Vergangenheit an.



Foto: www.rainlegs.de

Ladenpreis: 27,95 € • ADFC-Mitgliedspreis: 24,95 €

Fahrrad-Stadtplan Köln Im neuen Outfit präsentiert sich die fünfte, komplett überarbeitete Auflage des **ADFC-Fahrrad-Stadtplans Köln und Umgebung**. Neben dem Stadtplan (Maßstab 1:20.000) befinden sich in der Klarsicht-hülle ein separater Innenstadtplan (Maßstab 1:15.000) sowie ein Beiheft mit nützlichen Tipps, Adressen und Straßenverzeichnis für Radler.



Preis: 9,95 €

Regionalkarte Köln/Bonn Von der gemütlichen Radtour entlang reizvoller Flusstäler bis hin zu Bergwertungen in der Eifel und im Bergischen Land, vom Museums- oder Schlossbesuch in der Nähe bis hin zur Wochenendtour in die Vulkaneifel - jeder findet in der **ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn** eine Tour nach seinem Geschmack.



Preis: 6,80 €

Umweltplakette Fahrräder sind die einzigen Fahrzeuge, die eine Umweltplakette wirklich verdienen. Sie verursachen kein CO₂, produzieren keinen Feinstaub und sind leise. Wir fahren stolz mit der grünen Umweltplakette Nr.5. Der Aufkleber hat einen Durchmesser von 5 cm und passt auf die meisten Schutzbleche.



Preis: 1,50 €

Bett & Bike - Gut ankommen, gut unterkommen 5.000 Fahrradfreundliche Gastbetriebe in Deutschland Vom Sternehotel bis zum Campingplatz • Nützliche Tipps zur Routenplanung • Praktische Checklisten zum Reisestart • Große Übersichtskarten



Preis: 9,95 €, für Mitglieder: 4,95 €

Packtaschenverleih Nur für ADFC-Mitglieder halten wir wasserdichte Leichtaschen „Backroller / Frontrroller plus“ von Ortlieb im Fahrradbüro für Sie bereit. Je Paar fällt eine Leihgebühr von **10,- €/ Woche** oder **5,- €/ Wochenende** (Freitag -Montag) an. Beim Entleihen muss eine **Kaution** von **50,- €** hinterlegt werden.



Reservierung: 0221 / 323919 • mail@adfc-koeln.de

Bestellung Die vorstehenden Artikel können Sie formlos im Fahrradbüro per Telefon (0221/323919), per E-Mail (mail@adfc-koeln.de) oder per Fax (0221/326986) bestellen. Bei der Bestellung von Rainlegs geben Sie bitte die Größe (S, M, L oder XL) mit an. **Mitgliedsnummer nicht vergessen!**

Die Versand- und Verpackungskosten für Mitglieder übernehmen wir!
Für Bestellungen von Nichtmitgliedern berechnen wir pauschal 3,50 € pro Sendung.

Unser Tourenprogramm: Ein Wort zuvor!

Wir haben die Tourenbeschreibungen mit Symbolen versehen, die Ihnen die Information erleichtern sollen:



Hier ist der Tourenleiter bzw. der Veranstalter benannt



Unter den hier angegebenen Telefonnummern können Sie sich zur Tour anmelden und nähere Informationen erhalten.



Tour der Tandemfreunde. Die Touren führen bei zügigem Tempo über relativ weite Strecken und sind daher grundsätzlich als „schwer“ eingestuft. Für Solofahrer nur bedingt geeignet!



Hier sind Treffpunkt und –zeit angegeben.



Angaben über die Kosten der Tour. Für ADFC-Mitglieder ist die Teilnahme grundsätzlich kostenlos, wenn nichts anderes bestimmt ist. Nichtmitglieder zahlen bei Touren des Kreisverbandes zusätzlich 5,00 €, bei den Touren der Stadtteilgruppe (SG) Porz zusätzlich 3,00 € pro Person. Die Teilnahme an unseren Feierabendtouren und der Nachmittagstour für Familien und Senioren ist für alle kostenfrei. Unsere Tourenleiter arbeiten ehrenamtlich, die Tourbeiträge kommen der Arbeit des ADFC Köln und Umgebung e.V. zugute.

Schwierigkeitsgrade der Touren:



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



mittel: 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 oder bei zügigem Tempo problemlos zu bewältigen. Ein Touren- oder Sportrad mit Gangschaltung ist erforderlich.

Teilnehmerzahl

Im Regelfall gilt: mind. 4 Personen, max. 20 Personen. Abweichende Regelungen durch die Tourenleiter sind, soweit bekannt, angegeben.

StVO für alle

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

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme an unseren Touren!

Je nach Witterung oder auch bei zu geringer Teilnehmerzahl können Touren ausfallen! Ob eine Tour stattfindet, erfahren Sie beim jeweiligen Tourenleiter!

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie sind es gewohnt, an dieser Stelle unser umfang- und abwechslungsreiches Tourenangebot vorzufinden. Dieses wurde durch das ehrenamtliche Engagement vieler Tourenleiter ermöglicht, die sich zum Teil jahrzehntelang in dieses Segment eingebracht haben. Dafür sei ihnen an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt.

Altersbedingt, aber auch durch Umzug oder Veränderung der Lebensumstände können etliche dieser langjährigen Tourenleiter ihre

ehrenamtliche Tätigkeit für den ADFC nun nicht mehr länger fortführen. Das Tourenangebot für die Wintersaison fällt daher ungewohnt spärlich aus. Wir sind bemüht, für die Sommersaison 2011 wieder ein attraktives Tourangebot auf die Beine zu stellen. Das stets aktuelle Tourangebot finden Sie auf unser Homepage.

www.adfc-koeln.de/touren

<p>...für Familien und Senioren. Wir radeln durch Köln und die Umgebung. Hier gibt viel Schönes zu erkunden. Es wird nicht schneller als 15 km/h gefahren. In der Regel mit Einkehr!</p> <p>14:00 Uhr Rheinpegel, Altstadtufer </p> <p>Kostenlos </p>	<p>Dienstagnachmittagstour... <i>Termine:</i> 09.11.2010 • 23.11.2010 • 04.01.2011 • 18.01.2011 • 01.02.2011 • 15.02.2011 • 01.03.2011 • 15.03.2011 • 29.03.2011 • 12.04.2011 26.04.2011</p> <p>ca. 3 Stunden  Franco Sorressa  0221/586172 • 0177/5818740 </p>
<p>Gemütliches Beisammensein in harmonischer Atmosphäre bei Kerzenlicht und Kaminfeuer. Weihnachtsgebäck im Gepäck oder auch Herzhafteres hebt dabei die Stimmung noch um manche Grade.</p> <p>10:00 Uhr, Deutzer Bahnhof </p> <p>5,00 € für Nichtmitglieder </p>	<p>Mittwoch, 15. Dezember 2010 Glühweintour mit Klaus, wie alljährlich zur Saaler Mühle</p> <p>ca. 40 km  Klaus Gierden  0221/821759 </p>
<p>„ Links eröm un rähts eröm un midden durch“ mit Pappnase, Lumpenanzug oder in närrischem Kostüm radeln wir durch Köln. Rucksackverpflegung und Schlusseinkehr!</p> <p>Bitte telefonisch beim Tourenleiter erfragen </p> <p>5,00 € für Nichtmitglieder </p>	<p>Samstag, 05. März 2011 Närrische Acht</p> <p>ca. 66 km  Mirko Musler  02271/52109 </p>
<p>Wir radeln linksrheinisch von Köln über Bonn nach Remagen-Kripp. In Kripp nehmen wir die Fähre nach Linz, von dort geht's mit der Bahn zurück nach Köln. Es wird nicht schneller als 15 km/h gefahren. Rucksackverpflegung evtl. Schlusseinkehr!</p> <p>Bitte telefonisch beim Tourenleiter erfragen </p> <p>Fähre und anteilige Bahnfahrt, zzgl. 5,00 € für Nichtmitglieder </p>	<p>Samstag, 02. April 2011 Von Köln nach Linz - Tagestour auf dem Rheinradweg</p> <p>ca. 75 km  Franco Sorressa  0221/586172 • 0177/5818740 </p>
<p>Von Horrem aus radeln wir über Bergheim entlang der Erft bis zur Mündung in den Rhein und dann am Rhein entlang bis Zons und Dormagen oder Köln. Von Dormagen evtl. per Bahn zurück nach Köln. Rucksackverpflegung und Schlusseinkehr!</p> <p>Bitte telefonisch beim Tourenleiter erfragen </p> <p>Ggf. anteilige Bahnfahrt, zzgl. 5,00 € für Nichtmitglieder </p>	<p>Sonntag, 03. April 2011 Erft-Rhein-Tour</p> <p>ca. 75 km  Mirko Musler  02271/52109 </p>
<p>Die Tour erschließt auf ihrem Weg nach Zons das nördliche Umland von Köln. Deshalb sind die Radwege flach und meist gut asphaltiert. Rucksackverpflegung, evtl. Schlusseinkehr! Es wird nicht schneller als 15 km/h gefahren.</p> <p>Bitte telefonisch beim Tourenleiter erfragen </p> <p>5,00 € für Nichtmitglieder </p>	<p>Mittwoch, 20. April 2011 Tagestour nach Zons</p> <p>ca. 63 km  Franco Sorressa  0221/586172 • 0177/5818740 </p>



Trans Nederland oder die Entdeckung der Knotenpunkte

Ein Reisebericht // Achim Hoof

Sonnenuntergang an der Dode Maas

Da sind wir. Meine Freundin Anke, ihr Sohn Pablo (12 J.) und ich, in der wohl Urin verseuchtesten Bahnunterführung, die man sich vorstellen kann. Bahnhof Kaldenkirchen nennt sich dieses Pissoir, welches wir als Ausgangspunkt unserer Fahrradtour gewählt haben.

Geplant ist es, von hier über Venlo, Richtung Helmond, an Eindhoven und Tilburg vorbei, den Wilhelminakanaal entlang bis Osterhout zu fahren. Von dort weiter über Kinderdijk, an Rotterdam vorbei, nach Leiden.

In und um Leiden herum ein paar Tage verweilen, und dann zurück über Gouda, Leerdam, „s-Hertogenbosch, Oirschot und Venlo wieder nach Hause. Vierzehn Tage haben wir dafür veranschlagt. Plus, was die Urlaubskasse noch hergibt.

Wobei sich die Planung unserer Reise darauf beschränkte, dass wir die Route mit der Hilfe von Google-Earth grob abflogen und uns im Internet von dem ausreichenden Campingplatzangebot auf der Strecke überzeugten.

Ausgerüstet mit meiner Autokarte der Niederlande, welche mir schon vier Jahre zuvor bei einer anderen Radtour sehr nützlich war, und dem Vertrauen auf die gute Beschilderung der niederländischen Radwege, sollte es

schon gut gehen. *„Ein wenig Abenteuer soll ja auch noch dabei sei.“* (O-Ton Anke)

Dieses ließ auch nicht lange auf sich warten. Nach dem wir Venlo durchfahren und die Maas überquert hatten, mussten wir durch eine kleine Unterführung. Und da stand er. Mit roter Schrift auf weißem Grund, der erste Wegweiser nach Eindhoven. *„Hervorragend“*, dachte ich mir, *„genau in die Richtung, die wir uns vorgestellt haben. Da ist auch schon der nächste Wegweiser. Läuft doch super, die Tour.“*

Bis wir an eine Kreuzung kamen an der uns kein Schild zeigte ob es nun rechts oder links weiter geht. In der Ferne konnten wir aber einen Wegweiser ausmachen und einigten uns darauf diesen anzufahren um nachzuschauen ob der uns weiter Richtung Eindhoven führt. Was dann auch der Fall war.

„Läuft doch wieder“, stellte ich erleichtert fest als die folgenden Schilder bestätigten, dass wir uns auf dem richtigen Weg befanden. *„Und diese fantastischen Radwege“*, denke ich mir noch, als wir auf eine kleine Unterführung zu rollen.

„Einfach herrlich ...?äh? ... Moment mal. Wieso kommt mir das hier so bekannt vor?“

Wir waren die letzten zwanzig Minuten im Kreis gefahren und standen wieder vor dem ersten Wegweiser in Richtung Eindhoven! Also Autokarte raus und erst mal neu orientieren. Da bei lernte Pablo zum ersten Mal die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Niederländer kennen. Denn kaum, dass die Karte entfaltet war, konnten wir ein freundliches „Kan ik jullie helpen?“ vernehmen, und ein Einheimischer bot uns seine Hilfe an.

Dieses Erlebnis hatten wir mehrmals auf unserer Tour, und als einmal sogar ein Autofahrer, der eigentlich schon an uns vorbeigefahren war, seinen Wagen zurück setzte, ausstieg und uns seine Hilfe anbot, fragte der kleine Pablo ganz erstaunt: „Werden hier in Holland die Leute extra eingestellt, um den Weg zu erklären?“ So viel selbstlose Hilfsbereitschaft war für ihn doch sehr ungewöhnlich. Gerne erinnern wir uns auch an die ältere Dame in Gouda die uns darauf hinwies, dass es im Café Van den Berg, an dem wir gerade vorbei gingen, den besten Kaffee und Kuchen von ganz Gouda geben würde - wovon wir uns mit Genuss überzeugen konnten.

Sehr freundlich war auch der Fährmann an der Dode Maas, der uns während der Überfahrt einen Naturcampingplatz am anderen Ufer empfohlen hat. Als Anke sich nach einem Lebensmittelgeschäft erkundigte, machte dieser mitten im Fluss halt und fuhr uns, da sich das nächste Geschäft auf der anderen Seite befand, zurück. Erst nachdem wir unsere Einkäufe erledigt hatten und erneut übersetzten, hat er uns eine einfache Überfahrt berechnet.

Der von ihm empfohlene Naturcampingplatz erwies sich dann als sehr natürlich: Eine große Wiese umrandet von hohen Bäumen am Ufer der Dode Maas. Zwar gab es Toiletten, aber leider kein fließend Warmwasser, und nach einem Tag auf dem Rad wünsche ich mir nichts mehr als eine heiße Dusche. Andere Camper hatten da wohl schon mehr Erfahrung mit Naturcamping. Die hatten Solarduschen vor ihren Unterkünften liegen. Ein schwarzer, mit Wasser gefüllter Plastiksack an dem sich ein Brausekopf befindet, wird in die Sonne gelegt und am Abend hat man dann sein warmes Duschwasser.

In der Nacht hatten wir dann noch ein schönes Erlebnis mit dort campierenden jungen Niederländern. Zwar war ich anfangs nicht sehr begeistert, als diese Anstalten machten, keine fünfzehn Meter von unserem Zelt entfernt ein Lagerfeuer zu entfachen, um am

Flussufer eine Party zu feiern. Als sie dann aber um das Lagerfeuer sitzend anfangen zu singen, und das mit sehr schönen Stimmen, war es eine Freude, ihnen zuzuhören. Irgendwann sind wir dann selig weggeschlummert und am nächsten Morgen gut ausgeruht aufgewacht.

Generell haben wir nur positive Erfahrungen mit den Campingplätzen auf unserer Tour gemacht. Meist übernachteten wir auf Boeren-Minicampingplätzen. Das sind Bauernhöfe, die sehr günstig Platz zum Campieren anbieten sich dabei aber auf das Nötigste, wie den sanitären Einrichtungen, beschränken.

Eine erwähnenswerte Ausnahme machte hier der Mini-Campingplatz „De Steenuil“ der Familie Van de Schoot in Oirschot bei Eindhoven. Diesen Platz können wir Familien mit Kindern nur empfehlen. Für die Kleinen wird hier eine Menge geboten. Ein großes Maislabyrinth, streicheln und füttern der Kleintiere wie Schafe, Ziegen und Kälbchen. Eine große Auswahl an Fahrrädern und Kettcars und regelmäßig veranstaltete Kinderfeste mit Hüpfburg, Basteln und Animationen für die Kinder.

Wie schon erwähnt, benutzten wir für unsere Reise eine Autokarte der Niederlande, mit der wir Ort für Ort auf unserer Route abfahren. So erreichten wir am zweiten Tag hinter Helmond den Wilhelminkanaal und kamen, da wir uns nun am Kanal orientierten, zügig voran. Gelegentlich auftauchende Sandpisten die zu spektakulären Hinterradriffs unserer schwer gepackten Räder führten, sorgten für das nötige Abenteuerfeeling. Zum Glück blieben wir dabei, wie auf der gesamten Tour, von Stürzen verschont. Abends auf den Campingplätzen, fragten uns unsere Nachbarn oft, ob wir bei unserer Fahrradtour das „Knooppuntennetwerk“ nutzen würden. >>



Naturcampingplatz an der Dode Maas



Am Kanal bei Kinderdejk



Kinderdejk: eine Bilderbuch-Windmühle



An der Dode Maas



Naturcamping



Deichpflege(r)



Einmal auftanken!



Der Autor vor seinem Lieblings-Ortsschild



Auf der Sandpiste



Holländisches Tierleben



Am Ziel

Natürlich waren uns unterwegs die kleinen weißen Schilder mit den grünen Zahlen darauf am Wegesrand aufgefallen. Auch hatten wir bei unseren Reisevorbereitungen Infomaterial über das Knotenpunktnetzwerk der Niederlande erhalten. Dabei ist der größte Teil der Niederlande mit einem feinmaschigen Knotenpunktnetz versehen. Jeder Kreuzungspunkt in diesem Netzwerk hat seine eigene Nummer so dass man nur dem Routenwegweiser mit der entsprechenden Zahl darauf folgen muss. Da aber noch ein wenig Abenteuer gewünscht war, tat ich dies ein wenig voreilig als „Fahren nach Zahlen“, ab.

So nutzten wir diese Orientierungsmöglichkeit erst, nachdem wir den Wilhelminakanaal verlassen hatten und auf dem Weg nach Kinderdijk waren.

Auch weil Anke immer beharrlicher darauf drängte, es mal mit diesem System auszuprobieren. Scherzhaft meinte ich noch: „Dann ist es aber mit dem Abenteuer vorbei.“, war dann aber selber neugierig, wie es laufen würde.

An jedem Knotenpunkt befinden sich fest installierte Tafeln mit einer Karte der Region und deren Knotenpunkte. Wir notierten uns die für uns relevanten Zahlen und fuhren diese der Reihe nach ab. So kamen wir nicht nur zügiger voran als bisher, auch die Gegend, durch die man nun so geleitet wurde, war viel schöner als die, die man zu Gesicht bekam, wenn man den Hauptadwegen zwischen den Städten folgte. Nachmittags kamen wir dann sehr entspannt in Kinderdijk an.

Kinderdijk ist ein Ort wie man sich in der Welt wohl das typische Holland vorstellt. Hier steht Windmühle an Windmühle in einer wunderschönen, idyllischen Landschaft. Einzig Frau Antje mit ihrem Käse fehlte, und das Klischee wäre komplett gewesen. Eine japanische Reisegruppe, welche hier in Kompaniestärke auflief, war unablässig damit beschäftigt, jeden Quadratmeter digital abzulichten. Auch in uns, in der bunten Funktionskleidung und mit unseren schwer gepackten Rädern, sahen sie ein lohnendes Fotomotiv. Wahrscheinlich müssen wir jetzt irgendwo zwischen Osaka und Tokio als typisch niederländische Familie, die mit dem Fahrrad unterwegs ist, herhalten.

Den Rest unserer Tour blieben wir dann beim Fahren nach Zahlen und erreichten so unsere Tagesziele. Immer wieder erneut beeindruckt von der Natur und Architektur die uns auf unseren Wegen geboten wurde. Den-

noch kam es vor, dass wir uns verfahren. Was einem aber sehr schnell bewusst wird, wenn auf



einmal eine Nummer am Wegesrand auftaucht, die man nicht notiert hatte. In dem Fall muss man nur in die entgegengesetzte Richtung zurück fahren. Da die Beschilderung für beide Fahrrichtungen aufgestellt ist, folgt man im Normalfall wieder der Nummer des Knotenpunktes, den man verpasst hat.

Überwiegend waren die Schilder mit den Nummern an Laternenpfählen oder Verkehrsschildern angebracht. Wo diese Möglichkeit nicht vorhanden war, setzt man kniehohe Pfosten ein, welche man hinter schnell wachsender Vegetation schon mal gerne übersah. Daher ist es ratsam, dass jeder Mitfahrer eine Liste mit den Nummern am Lenker befestigt und die Augen offen hält. Für beteiligte Kinder bekommt das Ganze so auch noch den Charakter einer Schnitzeljagd.

Um unsere Tagestouren schon am Vorabend planen zu können, haben wir in der zweiten Woche unserer Reise, in einer Niederlassung des VVV (Vereinigung der niederländischen Tourismusbüros), zwei Fahrradkarten erworben. Für die gesamten Niederlande gibt es insgesamt zwanzig Karten mit dem Knotenpunktnetzwerk, zu einem Stückpreis von 7.95 €. Die Karten enthalten Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, Campingplätze, Zoos und Vergnügungsparks sowie Vorschläge für Radtouren durch die Region. Leider nur in Niederländischer Sprache.

Alles in allem bleibt nur noch zu sagen, dass es ein sehr schöner Fahrradurlaub durch die Niederlande war und wir uns schon auf das nächste Jahr freuen. Da werden wir dann von Anfang an das Knotenpunktnetzwerk benutzen. ■

www.fietsen.123.nl

www.falk.nl

www.niederlande.de

www.desteenuil.nl



Genieße den Herbst in Zuid-Limburg //Henriette Stieger

Der Herbst hält so langsam Einzug in unseren Landen was bedeutet, dass die Herbstferien nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen. Dies stellt so manchen vor die Frage: Was unternehmen wir dieses Jahr in den Herbstferien?

Für alle, die noch nach einer Idee für einen außergewöhnlichen Tages- oder Wochenendausflug suchen, haben wir einen tollen Tipp von unseren niederländischen Nachbarn auf Lager, vor allem wenn es um das Thema Radfahren geht.

Radfahren ist nach wie vor eine der beliebtesten Outdoor- Aktivitäten der Deutschen. Aber nicht nur in Deutschland, sondern auch jenseits der Grenze zu unseren Nachbarn finden sich neue, interessante Strecken, die darauf warten erkundet zu werden.

Als Mittelpunkt des Dreiländerecks

"Niederlande – Deutschland – Belgien" bietet Zuid-Limburg "grenzenlose" Vielfalt auf kleinem Raum. Über die Grenzen hinaus bekannt ist Zuid-Limburg bereits für seine Niederlande-untypische Topographie. Als einzige hügelige Region der Niederlande Des Weiteren ist Zuid-Limburg die erste Region der Niederlande, in der für den Freizeit-Radfahrer das sogenannte Radrouten-Knotenpunktnetz entwickelt wurde. Dank dieses ausgeklügelten Systems kann jeder Radfahrer mit Hilfe der entsprechenden Nummern seine individuelle Radroute planen und diese dann im Anschluss entspannt abfahren.

Aufgrund der ausgezeichneten Fahrrad-Infrastruktur genießt Zuid-Limburg internationale Bekanntheit als Austragungsort zahlreicher einzigartiger Radsportereignisse, wie zum Beispiel die Radsport-Weltmeisterschaft und die Tour de France.

Die neu geschaffene „Grünmetropole“ in der „Euregio Maas-Rhein“, die durch herrliche, zum Teil länderübergreifende Landschaftsschutzgebiete, vorbei an zahlreichen Kulturdenkmälern führt, hat sich zu einem wahren Radfahrerparadies entwickelt.

Zuid-Limburg, ein MUSS für alle Radfahrer, auch im Herbst! ■

www.zuidlimburg.de



Zuid-Limburg - Ein Paradies für Radfahrer



Entspanntes Radfahren für Alle !

- ↳ Einzige hügelige Region der Niederlande
- ↳ Perfekt ausgebaute Fahrrad - Infrastruktur
- ↳ Umfangreiches Knotenpunkt - Netz
- ↳ Kulturelle Highlights: Maastricht, Valkenburg u.a.
- ↳ Austragungsort zahlreicher Radsportereignisse
 - 🚴 Amstel Gold Race
 - 🚴 Tour de France
 - 🚴 Rad-WM 2012
- ↳ Fahrradkarten-Bestellung unter:
relax@zuidlimburg.de oder www.zuidlimburg.de

Zuid-Limburg - Genieße dein Leben

Marketingbüro Zuid-Limburg • Tel.: 0221-940 920 | • relax@zuidlimburg.de



Schweres Gerät

149

Auf der Düsseldorfer Caravan-Messe wurde Anfang September ein Wohnwagen-Anhänger für Fahrräder als Studie des Wohnwagenbauers Dethlefs vorgestellt.

Das Gefährt wiegt „nur“ 80 Kilogramm und kann nach Ansicht des Herstellers „problemlos von einem Fahrrad oder Tandem gezogen werden“. Die Frage ist nur: Wie weit? Wer sich schon einmal mit Sack und Pack auf Radreise begeben hat, ist froh um jedes Kilo, dass er sparen kann und nicht bewegen muss - vom Luftwiderstand und der Seitenwindanfälligkeit mal ganz abgesehen. Die Konstruktions-Idee

des Herstellers hat ganz offenbar einen automobilen Migrationshintergrund.

Dennoch - als Studie ist das Ganze nicht uninteressant. Eine optimierte Version mit viel weniger Gewicht und geringem Luftwiderstandbeiwert - vielleicht als Faltversion - könnte durchaus für eine bestimmte Käuferschicht interessant sein, die damit komfortabel „op Jöck“ gehen könnte...■



Fotos: Rudi Neidhardt

Wir befinden uns im Jahr 2030. Der MIV (motorisierter Individualverkehr) existiert in Köln praktisch nicht mehr. Die Stadtbevölkerung begrüßte den Wandel hin zum Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln als Hauptverkehrsträger. Nur einige ehemalige Autofahrer können sich mit den Gegebenheiten nicht abfinden. Sie finden Hilfe im

ANAU EVAU //Velophilus

FahrRad! sprach mit Dr. August Mobilius

FahrRad!: Herr Dr. Mobilius, sagen Sie unseren Lesern doch einmal, was sich hinter dem Kürzel ANAU EVAU verbirgt.

Dr. August Mobilius: Der ANAU EVAU ist die Selbsthilfeorganisation der Anonymen Autler e.V. Wir betreuen ehemalige Autofahrer, die nicht von ihrer Sucht loskommen.

FahrRad!: Wer kommt zu Ihnen?

Mobilius: Das sind Menschen aus allen Gesellschaftsschichten. Da ist die Putzfrau genauso dabei wie der Universitätsprofessor.

FahrRad!: Um welche Art Sucht handelt es sich?

Mobilius: Um das Krankheitsbild zu verstehen, müssen wir ein wenig in die Vergangenheit gehen. Wir alle erinnern uns noch gut an das Jahr 2010, als die Staus auf den Straßen in Köln überhand nahmen und die Stadtverwaltung den „Verkehrskalender“ ersann, der ein besseres Verkehrsmanagement ermöglichen sollte. Genutzt hat es bekanntlich nichts. Der rot-grünen Stadtregierung unter dem legendären OB Jürgen Roters wurde es dann zu dumm. In einer weitblickenden Entscheidung führte der Rat damals Zug um Zug Rad-schnellwege auf den Trassen der Hauptein- und -ausfallstraßen sowie Tempo 30 auf fast allen städtischen Straßen ein und legte damit den Grundstein für unser heutiges vorbildliches und von vielen beneidetes Verkehrssystem. Überhaupt wurde die Radinfrastruktur seinerzeit auf Vordermann gebracht. Die KVB waren ja wegen des Desasters um den U-Bahnbau wie gelähmt und konnten keinen großen Beitrag leisten.

FahrRad!: Wie ging's weiter?

Mobilius: Der OB fuhr damals nur noch mit dem Fahrrad zum Dienst und zu seinen Terminen und wurde dafür - auch aus den eigenen Reihen - angefeindet und als „Ober-Radler“ verunglimpft. Als dann im Jahr 2013 die Leasingverträge für die drei Dienstwagen der ehrenamtlichen Bürgermeister ausliefen, wurden diese nicht mehr erneuert. Es gab statt dessen Elektroräder. Auf den Autostellplätzen ließ Roters damals jede Menge Fahrradparkplätze einrichten. Auch bei der Einführung der City-Maut im Jahr 2014 gab es für ihn wieder großen Ärger. Die Innenstadt ist seither ja praktisch autofrei. Dazu tat natürlich die große

Ölkrise von 2018 ihr übriges.

FahrRad!: Sie geraten ja richtig ins Schwärmen.

Mobilius: Das waren ja auch bewegte Zeiten!

FahrRad!: Doch zurück zu Ihren Patienten. Wie äußert sich die Krankheit?

Mobilius: Die meisten Patienten empfinden durch den Verlust des Autos zunächst eine Art mentalen Phantomschmerz, der sich psychosomatisch auswirkt. Wie alle Suchtkranken gestehen sich die Autler ihre Abhängigkeit anfangs aber nicht ein. Hier sind auch die Angehörigen aufgefordert, auf Verhaltensauffälligkeiten zu achten.

FahrRad!: Welche können das sein?

Mobilius: Bei der Anamnese berichten uns Patienten immer wieder, dass sie im Sitzen plötzlich Attacken erleiden. Der linke Arm dreht sich dabei vom Körper weg, der Unterarm wird in Brusthöhe angewinkelt, so als ob er bei geöffnetem Autofenster auf die Autotür aufgelegt wäre. Gleichzeitig wird der Blick starr nach vorn gerichtet und die Füße sowie der rechte Arm ahmen die Tätigkeiten beim Schalten in einem Auto nach. Manchmal imitieren die Betroffenen dabei auch das Motorengeräusch. Aber das ist nicht zwingend. Wie früher im realen Auto sind diese Patienten für ihre Umwelt dann nur noch schwer erreichbar. Sie erleiden einen akuten Rigor mobilis. Wir nennen das ganze Krankheitsbild postfossile Mobilitätsdystonie, kurz PFMD.

FahrRad!: Wie gehen Sie bei der Therapie vor?

Mobilius: Um im akuten PFMD-Stadium die Blockade zu lösen, spielen wir den Patienten alte Verkehrsdurchsagen von Radio Köln oder dem WDR vor. Spätestens bei der Durchsage, dass die Nord-Süd-Fahrt wegen Markierungsarbeiten für die neuen Radspuren in beiden Richtungen gesperrt sei, löst sich die Starre meist in einem heftigen Weinkampf. Danach beginnt der körperliche Entzug im Henry-Ford-Care-Center in Köln-Niehl.

FahrRad!: Sie arbeiten also eng mit dieser Klinik zusammen?

Mobilius: Ja, nach der akuten Phase werden die Patienten zur weiteren Betreuung an uns überwiesen.



FahrRad! Wie kamen Sie eigentlich dazu, sich bei ANAU EVAU zu engagieren?

Mobilius: Ich habe seinerzeit über das Thema Auto-Sucht promoviert. Meine Dissertation zum Thema „Resozialisierung adulter Megapoliten bei evidenzbasierter postfossiler Mobilitätsdystonie“ hat damals in der Fachwelt für Furore gesorgt. Seither hat mich das Thema nicht mehr losgelassen.

FahrRad! Was gab denn eigentlich den Sucht-Kick beim Autofahren?

Mobilius: Der suchtauslösende Faktor war eindeutig die Geschwindigkeit. Unsere Kranken sind, salopp gesagt, Speed-Junkies. Dazu muss man wissen, dass die entsprechenden Rezeptoren im Gehirn beim Ausleben der Sucht Endorphine, sogenannte Glückshormone, ausschütten. Wir substituieren die Geschwindigkeitssucht durch die Verabreichung von *Velo!*. Als vor fast 20 Jahren flächendeckend Tempo 30 in der Stadt eingeführt wurde, empfanden die Autler das als Schnecken-tempo. Heute sprechen wir von einem Therapieerfolg, wenn sie mit Hilfe von *Velo!* dieses Tempo aus eigener Kraft erreichen können. Zu Beginn des Substitutionsprogramms set-

zen wir manchmal auch *Velo! plus* ein, das das Erreichen von Tempo 30 mittels stärkerer Komponenten aktiv unterstützt. Das Mittel ist auch unter dem Namen *Pedelec* bekannt.

FahrRad! Kritiker sagen, dass auch *Velo!* süchtig macht.

Mobilius: Das ist richtig, trifft aber hier nicht zu. *Velo!* erzeugt vielmehr eine Pseudo-Sucht und aktiviert dabei das ventrale Striatum. Das ist eine Hirnregion, welche zum Belohnungssystem zählt und die immer dann aktiv wird, wenn erstrebenswerte Erfahrungen gemacht werden. Die Auswirkungen sowohl für den Patienten als auch für sein Umfeld sind jedoch äußerst positiv. Der Allgemeinzustand bessert sich rasch, und auch im Falle einer Überdosierung entstehen keinerlei Schäden. Die regelmäßigen Anwender können mithilfe von *Velo!* ihre Auto-Sucht dauerhaft kompensieren. Die Rückfallquote ist mit unter zwei Prozent denkbar gering. Unsere Fachschaft ist sich einig, dass man *Velo!* ein Leben lang ohne Bedenken anwenden kann.

FahrRad! Herr Dr. Mobilius, wir danken Ihnen für dieses Gespräch! ■

Sind Sie oft müde und antriebslos?

Ist Ihr Blutdruck viel zu hoch?

Ihre Blutwerte sind katastrophal?

Haben Sie Übergewicht und

neigen Sie zu Diabetes?

Häufige Ursache ist die Wahl des falschen Verkehrsmittels!

Nehmen Sie *Velo!*[®]

Velo! bringt Sie wieder in Schwung! Schon nach kurzer Anwendungszeit fühlen Sie sich besser, Blutdruck und Blutwerte normalisieren sich, das Übergewicht verschwindet, Diabetes wird entgegengewirkt, Ihr Immunsystem gestärkt.

Wir empfehlen: täglich *Velo!*

Rezeptfrei in Ihrem Fahrradladen!

Zu Nutzen und Vorzügen fragen Sie Ihren **adfc** oder den Fahrradhändler Ihres Vertrauens!

velopharm

Unanständig gesund!

Auch als Familienpackung
und als *Velo plus!*

Velo! kann süchtig machen!

Wenn Sie sich nicht trauen, nach *Velo!* zu fragen, zeigen Sie diskret diese Anzeige vor!

Lindlauer am Ring
 Köln's zweirad-fachgeschäft



koga miyata
 THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

Hier kriegen die Kölner Rad und mehr ...

Köln - Achtebunde Mänter:
 Bunteres Fahrradjahr, jetzt 2011
 ist da: Was sich von Menschen
 wie die „Jouer de France“ an
 Köln, von unabhängigen der Lin-
 ung der Kölner Fahrradge-



Die Konkurrenz schläft nicht
 in Köln 2011, sind der 11./12.
 der „Jouer de France“ an
 Köln, von unabhängigen der Lin-
 ung der Kölner Fahrradge-

von der Gelenkverstecker“
 sind Fahrrad sind bei „Lind-
 lauer am Ring“ ständig zu haben
 und vorhanden, das können wir
 zu. Aber geräucher Service ist
 das, was die Kunden hat was nicht. Un-

mit der Beratung. Und die
 kauft's auch und länger dauern,
 für ein bisschen der 10-
 noch viel geräucher hat.“ Top-
 Treibstoff, schneller Service, Be-
 zahlung vom Fach. So hat sich

Costa, wie Sie sind zufrieden:
 evens, geben er
 Genau wie die Wertung der
 Brande: „Nur können er
 mit Costa für alle Interessen
 Marken, sind sich Service, Cte-

er für „Zahnländer“ 30-
 man immer. Ja, in jeder An-
 den (nicht jeder) Kölnen
 können, sind die Fraktion von
 der Fahrrad-Gründung. Das ist
 Anstand, wie er sein soll.“

Es war ein ereignisreicher Tag für
 Lindlauer am Ring, denn hier
 an dem „Lindlauer am Ring“
 mit der neuen Fahrrad-Gründung
 an Fahrrad-Gründung. Es Auf
 heute 600 Fahrrad-Gründung
 für er sind immer schneller
 Marktschaft. „Kölner sind sehr
 zugehen stehen hat Lindlauer am
 Ring. Lindlauer steht sich
 gegenüber.“ Lindlauer



Bei Lindlauer sind alle
 die neuen Modelle am
 Platz im Ring 57