

# fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrradfahren in Köln



## Die Fahrradstraße in Köln – ein preiswürdiges Stück Radfahrinfrastruktur?

# MEHR SERVICE GIBT'S BEI UNS!



Über 3500 (E)-Bikes vorrätig



Lastenrad-Kompetenz-Zentrum

Wir führen die Marktführer Riese & Müller, Babboe & Urban Arrow



Leasing-Experte

Unsere Partner: Eurorad, Jobrad, Business Bike, Mein-Dienstrad



Großer Lagerverkauf

Jeden 1. Samstag im Monat von 9 - 15 Uhr, Waltherstr. 49-51 Halle 41



Viele starke Marken

Neu: Rotwild, Woom, Schindelhauer, Coboc & MTB-Cycletech



E-Bike und E-MTB Testfahrten



TÜV-zertifizierte Werkstatt



MEHR INFOS:  
[www.prumbaum-lagerverkauf.de](http://www.prumbaum-lagerverkauf.de)



JETZT NEU:  
**woom**<sup>TM</sup>  
SUPERLEICHTE  
KINDERRÄDER



KÖLNS GRÖSSTE  
E-BIKE AUSWAHL!

ZWEIRAD

**PRUMBAUM**

CENTER

Inh.: Jörg Prumbaum



Dellbrücker Hauptstraße 43-47 | Köln-Dellbrück | Tel. 0221-68 16 21 | E-Mail: [info@2rad-prumbaum.de](mailto:info@2rad-prumbaum.de)  
Öffnungszeiten: Mo - Fr 10.00 - 19.00 Uhr, Sa 9.00 - 15.00 Uhr | [www.2rad-prumbaum.de](http://www.2rad-prumbaum.de)

## Vorwort des Vorstands

### *Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC,*

wir befinden uns mitten in einer globalen Krise, die sich leider auch auf unseren Verein auswirkt. Das Leben innerhalb und außerhalb des ADFC steht aufgrund der Corona-Pandemie still. Anders als in allen bisher erschienenen Ausgaben drucken wir daher in diesem Heft keine Touren und Termine ab. Wer gern auf eigene Faust losradelt, kann aber mit der Beschreibung aus diesem Heft das aus der letzten fahrRAD! bekannte Kölsche Kleeblatt komplettieren. Weitere Tourenbeschreibungen findet ihr auf unserer Internetseite.

Im März ist die Fahrbahn der Inneren Kanalstraße eingebrochen. Die mehrtägige Sperrung haben wir mit dem Vorstand des ADFC Köln genutzt. Auch wenn das Titelfoto anderes suggeriert, eignet sich die vielspurige Hauptschlagader des Kölner Autoverkehrs natürlich nicht für die Umwandlung in eine Fahrradstraße. Was eine Fahrradstraße ausmacht, erklären wir aber in dieser Ausgabe.

Außerdem stellen wir anhand von Beispielen aus Köln vor, was sich mit der „neuen“ StVO für uns Radfahrende ändert. Mit dem ehemaligen Amtsleiter für Stadtentwicklung Utz Küpper hat unser Radverkehrsvorstand Christian Hölzel ein spannendes Interview über die Ost-West-Achse geführt.

*Eure Vorsitzenden  
Carolin und Christoph*

PS: Im Internet, in unserem Newsletter „Kölner fahrRAD! Kurier“, in der ADFC Köln App und in den sozialen Medien halten wir euch natürlich mit aktuellen Neuigkeiten zur Corona-Lage auf dem aktuellen Stand.



# WIR STEHN AUF FAHRRÄDER

Du auch? Dann entdecke bei uns eine riesige Auswahl an Fahrrädern, E-Bikes und Zubehör von über 100 Top-Marken! Unsere kompetenten Mitarbeiter stehen dir immer zur Seite – auch, wenn du auf unserer Teststrecke bist. Dabei stehen Qualität und Service von der Beratung bis zur Fachwerkstatt im Vordergrund, um genau das Richtige für dich zu finden!

Erleben | Testen | Losfahren



**Fahrrad XXL Feld GmbH**

Einsteinstraße 35 · 53757 Sankt Augustin

Mo.-Fr.: 10:00 – 20:00 Uhr · Sa.: 10:00 – 19:00 Uhr

Tel.: 02241 9773-0 · E-Mail: info.sa@fahrrad-xxl.de

[fahrrad-xxl.de](http://fahrrad-xxl.de)



Fahrrad **XXL**

**FELD**

| 1954



6



12



17



21



46



54

50



## Inhaltsverzeichnis

- 3 Vorwort
- 6 Die Fahrradstraße in Köln – ein preiswürdiges Stück Radfahrinfrastruktur?
- 10 Et kölsche Grundjesetz
- 12 Eine Promenade als Herzstück der Kölner Verkehrswende
- 17 Änderung der StVO – Neue Regeln in Köln und bundesweit
- 21 Radschnellwege im Schnecken tempo
- 26 Ein Radverkehrsgesetz für NRW
- 28 S-Bahnstation Nippes – Die Entwirrung des gordischen Knotens
- 30 Bürgeranregungen selbst gemacht – am Beispiel einer Kalker Kreuzung
- 33 Wir sind Verkehr!
- 36 Anderthalb Meter Abstand – Gefährdungen durch Autofahrer\*innen anzeigen
- 41 Aus dem Verein; Mitgliederversammlung und Neujahrsempfang
- 45 RADKOMM 6 - ein Festival fürs Fahrrad
- 46 KIDICAL MASS "Platz da für die nächste Generation!"
- 48 Fahrradneuheiten nicht nur für den Frühling
- 50 Eine Radfahrt in Gedenken an Albert Richter
- 52 Ein Kleeblatt, zwei Räder, vier Routen – Die Kölner Kleeblatt-Route
- 54 Liebles Taubertal – Der Klassiker
- 56 Neue ADFC-Regionalkarte Bergisches Land
- 57 Kölner Höhen
- 59 Highlights aus den sozialen Medien
- 60 Fördermitglieder
- 64 Jahresrückblick des ADFC-Radlertreffs in Porz
- 65 ADFC Köln Kontaktdaten
- 65 Impressum
- 66 Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien



## Die Fahrradstraße in Köln – ein preiswürdiges Stück Radfahrinfrastruktur?

Fahrradstraßen sollen den Radverkehr bündeln und ihn sicherer machen, insbesondere die Schulwege. Entsprechend führt Kölns erste Fahrradstraße auf knapp 100 Metern entlang des Schulhofs der Johannesschule in Höhenhaus. Ein Jahr später wurden 60 Meter der Ehrenfelder Eichendorffstraße zur Fahrradstraße – bis heute die kürzeste der Stadt. Eine andere Dimension hat der im selben Jahr umgewidmete Alte Militärring in Müngersdorf: Durch die Anlage des „neuen“ Militärrings war hier ein fast 600 Meter langer Straßenabschnitt für den Kraftfahrzeugverkehr entbehrlich geworden und wurde nun generös dem Radverkehr zugeschlagen. Mit acht Fahrradstraßen in den ersten drei Jahren war die anfängliche Euphorie dann verflogen: Es dauerte 16 Jahre, bis 2012 mit dem Weidenweg in

Radverkehrs. Bis 2019 ist die Liste auf zwei Dutzend Fahrradstraßen mit insgesamt rund zehn Kilometern Länge angewachsen – und alleine für 2020 sind bereits weitere 15 Abschnitte angekündigt.

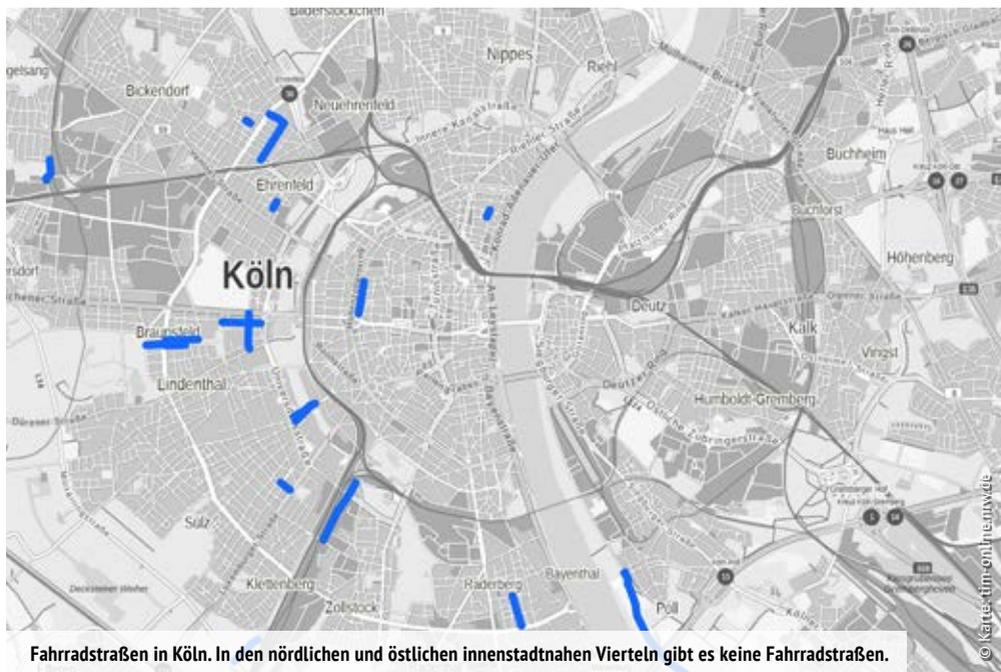
### Welche Regeln gelten?

**Kraftfahrzeugverkehr:** In der Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung werden die Regelungen zum Gebotszeichen Fahrradstraße erläutert: Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ist ausgeschlossen, soweit nicht ausnahmsweise durch entsprechendes Zusatzzeichen erlaubt. Darin besteht dann auch der wesentliche Unterschied zum klassischen Radweg, bei dem jeglicher anderer Verkehr ausgeschlossen ist. In Köln ist die Ausnahme die Regel: Auf den 24

Die erste Fahrradstraße in Köln wurde 1993 eingerichtet. Die Idee, eine ganze Straße dem Radverkehr zu widmen, stammt aus der ADFC-Geburtsstadt Bremen. In die Straßenverkehrsordnung wurde sie erst 1997 aufgenommen.

Poll die neunte Fahrradstraße hinzukam.

Seither kommt wieder Schwung in die Umwidmung von Straßen zugunsten des



Fahrradstraßen in Köln. In den nördlichen und östlichen innerstadtnahen Vierteln gibt es keine Fahrradstraßen.

Fahrradstraßen gibt es nur einen einzigen kurzen autofreien Abschnitt, nämlich auf 90 Metern der Zülpicher Straße.

**Fußgänger:** Fußgänger dürfen die Fahrradstraße benutzen, wenn kein Gehweg vorhanden ist. Eng wird es auf der jüngsten und längsten Fahrradstraße von Zündorf nach Libur, wo ein nur drei Meter breiter asphaltierter Feldweg zur Fahrradstraße umgewidmet wurde. Ziel dieser von einer Bürgerinitiative geforderten Umwidmung war es, für einen sicheren Schulweg zu sorgen. Da jedoch am Beginn und am Ende dieser Fahrradstraße keine sicheren Querungen der stark befahrenen Straßen geschaffen wurden, wurde dieses Ziel noch nicht erreicht.

**Geschwindigkeit:** Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wobei der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Während die Nicht-Gefährdung sich schon aus dem § 1 StVO ergibt, ist die Nicht-Behinderung des Radverkehrs eine Besonderheit der Fahrrad-

straße. Hier darf man nebeneinander Fahrrad fahren, auch wenn der nachfolgende Kfz-Verkehr dadurch seine Geschwindigkeit verringern muss. Überholen: Leider wurde bisher, anders als in der belgischen „Fietsstraat“, kein generelles Überholverbot für den Kfz-Verkehr festgeschrieben. Von den Kölner Fahrradstraßen sind nur wenige so breit, dass Radfahrer mit dem nötigen Abstand von 1,5 Metern überholt werden können. Es gilt dort also faktisch ein Überholverbot. Mit der Novelle der StVO wird ein neues Überholverbotsschild eingeführt. In Fahrradstraßen, deren Breite Autos ein Überholen mit ausreichendem Seitenabstand nicht ermöglicht, muss die Stadt zukünftig ein Überholverbot für den Kfz-Verkehr anordnen.

**Vorfahrt:** Anders als in Tempo-30-Zonen, wo generell rechts vor links gilt, kann für Fahrradstraßen an Kreuzungen eine Vorfahrt ausgeschildert werden. Das ist notwendig, damit der Radverkehr zügig und sicher vorankommt.



Offizielles Pressefoto Stadt Köln zur Eröffnung der Fahrradstraße Zülpicher Straße, 2018



Aktueller Zustand, 2020

**Gestaltung:** Für die Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es außer dem quadratischen Verkehrszeichen Nr. 244 keine gesetzlichen Vorgaben. In Köln wird neuerdings das blaue Symbol zusätzlich auf der Fahrbahn markiert, zusammen mit zwei Richtungspfeilen. Andere Städte markieren die gesamte Fahrbahnbreite an Anfang und Ende (Konstanz) oder sogar durchgehend (Mannheim), mit einem farbigen Belag (Münster) oder farbigen Begleitstrich (Mönchengladbach). Ist der besondere Charakter einer Fahrradstraße nicht durch besondere Gestaltung erkennbar, führt das schnell zur Entwertung.

## Wie sicher ist die Fahrradstraße?

Die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (UDV) hat die Unfallbilanz auf Fahrradstraßen in den Jahren 2008 bis 2012 untersucht. Es gab keine tödlichen Unfälle, Fahrradstraßen scheinen durchschnittlich sicherer zu sein als Innerortsstraßen. Die Anzahl der schweren Unfälle ist vergleichbar mit der von Nebenstraßen. Unfälle mit Personenschaden sind in der Mehrzahl (76%) im Zusammenhang mit Pkw entstanden, meist sogar von den Pkw-Fahrern verursacht.

Die Unfallforscher leiten eine Reihe von Empfehlungen ab, um Fahrradstraßen sicherer zu machen und die Akzeptanz zu erhöhen: Fahrradstraßen sollen dem Radverkehr vorbehalten bleiben, lediglich Anlieger sollten mit Kfz einfahren dürfen. Eine Mindestfahrgasse von vier Metern ist einzuhalten, zu Parkplätzen ist ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen vorzusehen. Ihre wichtigste Empfehlung: Die Funktion und die Verhaltensregeln auf Fahrrad-

straßen sind offensiv zu kommunizieren, und die Einhaltung der Regeln ist durch Kontrollen zu gewährleisten.

## Der Wohlfühlfaktor

Da sie meist nur durch Beschilderung „ingerichtet“ sind, kommt in vielen Kölner Fahrradstraßen kein Wohlfühl beim Radfahren auf. Weitere Anordnungen sind oft fehlerhaft oder erscheinen unlogisch (Radwegbenutzungspflicht am Clarenbachkanal, fehlende Freigabe der Einbahnstraße, Anlieger frei im Grüngürtel-Abschnitt der Zülpicher Straße).

Der wichtigste Kritikpunkt ist jedoch, dass meist der Kfz-Verkehr nicht eingeschränkt und der Straßenraum nicht umverteilt wird. Zugegeben, in der Stadt ist es unvermeidbar, Anliegern den Zugang mit dem Auto zu gewähren. Unnötiger Durchgangs- und Parksuchverkehr muss jedoch aus Fahrradstraßen ferngehalten werden. Dazu dienen modale Filter, das sind diagonal über Kreuzungen geführte Reihen von Pollern, die von Radfahrenden passiert werden können, Autos aber an der Weiterfahrt hindern. Auch Einbahnstraßenregelungen und der Entfall von öffentlichen Parkplätzen erfüllen diesen Zweck.

### Placebo oder Preis?

Die Stadt Köln hat sich für die Einrichtung des Friesenwalls für den deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur beworben und hat am 27. Februar den zweiten Platz gewonnen. Die Straße wurde umgestaltet, Straßenmöblierung soll illegales Parken verhindern. Aber der weiterhin starke Durchgangs- und Parksuchverkehr sowie das Falschparken in den nicht abgesperrten Bereichen lassen den aktuellen Zustand als wenig preiswürdig erscheinen. Wäre

der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt, den Kfz-Durchgangsverkehr dort durch Modalfilter oder eine neue Einbahnstraßenregelung zu reduzieren bereits umgesetzt, hätte es vielleicht für den ersten Preis gereicht.

Die Fahrradstraße ist – auch als Teil einer Rad-schnellverbindung – ein sinnvolles Element der innerstädtischen Radfahrinfrastuktur. Richtig geplant und umgesetzt, bringt sie auch Anwohnern durch weniger Lärm und weniger Abgase eine spürbare Verbesserung des Wohnumfelds und mehr Lebensqualität.

Politik und Verwaltung dürfen nicht mehr der Versuchung erliegen, mit dem bloßen Aufhängen eines Fahrradstraßen-Schildes ein billiges Placebo zu verabreichen. Eine ausreichende Qualität wird nur erreicht, wenn der Straßenraum mit Wiedererkennungseffekt umgestaltet, der Kfz-Verkehr auf ein Mindestmaß reduziert wird und öffentliche Parkplätze entfallen. In der Vergangenheit wurden Fahrradstraßen ausgeschildert, ohne all dies zu tun. Diese Zeiten müssen vorbei sein.

**Rainer Evertz, Henk van Liempt**

Fahrradstraße Friesenwall nach der Eröffnung im Herbst 2019



# Et kölsche Jrundjesetz

Die Stadt Köln verfährt im Unterhalt der Straßen streng nach dem kölnischen Grundgesetz. Dies hat Folgen, die man u.a. in der Verkehrsunfallstatistik der Kölner Polizei ablesen kann.

## § 1: Et es wie et es!

Die Kölner Verkehrsinfrastruktur ist in einem schlechten Zustand. Eine Brücke nach der anderen wird zum Sanierungsfall. Über den Zustand der Radwege gibt es kaum ein gutes Wort zu verlieren.

## § 2: Et kütt wie et kütt!

Die Stadtverwaltung aber auch das Land NRW haben die Infrastruktur über Jahrzehnte kaum gewartet. Zusätzlich ist die Belastung durch den Autoverkehr immens gestiegen.

## § 3: Et hätt noch emmer joot jejange!

Die Behörden sind immer noch der Meinung, dass das Fahren des Unterhalts am unteren Limit kein Problem im Alltag darstellt.

## § 4: Wat fott es, es fott!

Man geht in Köln davon aus, dass die Fehler aus der Vergangenheit nicht wiederholt werden. Und doch vergeht kaum ein Monat, in dem nicht eine neue Hiobsbotschaft auf den Tisch kommt.

## § 5: Et bliev nix, wie et wor!

Statt sich um den Bestand der Infrastruktur zu kümmern, plant man an vielen Stellen sogar noch den Ausbau der Autobahnen und Zufahrtsstraßen rund um Köln.

## § 6: Kenne mer nit, bruche mer nit, fott domet!

Ein wichtiges Instrument zur Erfassung der Probleme wären die Verkehrsschauen. Diese sind den Kommunen für alle Straßen in einem Turnus von eins bis vier Jahren vorgeschrieben. Aber dies scheint in Köln unbekannt zu sein.

## § 7: Wat wells de maache!

Bei bislang jeder Anfrage nach Protokollen zu Verkehrsschauen gab es die Nachricht, dass diese seit mindestens zehn Jahren nicht mehr durchgeführt wurden. Ein Auslassen von Verkehrsschauen ist jedoch nur mit Genehmigung der Bezirksregierung Köln erlaubt.



### § 8: Maach et jot, ävver nit zo of!

Ob Verkehrsschauen in Köln gut durchgeführt werden würden, können wir nicht beurteilen, aber sicher ist, dass man sich konsequent an den zweiten Teil dieser Regel hält. Nach Auskunft der Bezirksregierung liegt keine Ausnahmeregelung für Köln vor.

### § 9: Wat sull dä Kwatsch?

Verkehrsschauen sind eines der wichtigsten Mittel, um Probleme in der Infrastruktur zu untersuchen. Hier können falsche, fehlende oder überflüssige Verkehrsschilder, unverständliche Markierungen und gefährliche Schlaglöcher entdeckt werden. Gerade für Radfahrende können schon ein lockerer Pflasterstein oder ein schlecht abgesenkter Bordstein zu Unfällen führen.

### § 10: Drinks de ejne met?

Schaut man in die Kölner Verkehrsunfallstatistik, fallen pro Jahr 520 sogenannte Alleinunfälle mit Verunglückten ins Auge, viele aufgrund der Infrastruktur. Welche Probleme auftreten und wie sie von der Kommune ignoriert werden, kann man exemplarisch an den Tausenden unbearbeiteten Meldungen auf [radar-online.net/koeln/](https://www.radar-online.net/koeln/) sehen. Dies ist ohne einen gewissen Kölsch-Pegel nur schwer zu ertragen.

### § 11: Do laachs de disch kapott!

Wenn die beinahe einzige Idee von Stadt und Polizei in dieser Situation das Verteilen von Warnwesten und Helmen an zu Fuß gehende und Radfahrende ist, dann wirkt das eher wie eine Verhöhnung der zahlreichen Schwerverletzten als ein Ansatz zur Lösung der Probleme.

**Christoph Schmidt**

## Hintergrund

Wir haben gemeinsam mit anderen Fahrradaktivisten exemplarisch Verkehrsschauprotokolle für einige Straßen angefordert. Die Antwort war stets nahezu wortgleich:

**„Seit Ablauf der Aktenaufbewahrungsfrist von 10 Jahren ist mit Mitkenntnis der Aufsichtsbehörde keine Verkehrsschau mehr in dem Bereich erfolgt. Daher kann ich Ihnen die gewünschten Unterlagen auch nicht zur Verfügung stellen.“**

Auf die Anfrage zur Genehmigung des Ausbleibens von Verkehrsschauen hat die Stadtverwaltung nicht geantwortet. Die Bezirksregierung gab jedoch zur Frage nach einer Genehmigung zu Protokoll:

**„Nein. Die Bezirksregierung Köln geht davon aus, dass Verkehrsschauen nach den Vorgaben der StVO durchgeführt werden.“**

Wer selbst das Ergebnis einer Verkehrsschau beim Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung anfragen will, kann dies formlos über die Website [fragenstaat.de](https://www.fragdenstaat.de) tun. Es reicht folgender Satz:

**„Bitte lassen Sie mir das Protokoll der letzten Verkehrsschau aus der Musterstraße vorzugsweise in elektronischer Form zukommen.“**

# Eine Promenade als Herzstück der Kölner Verkehrswende



Dr. Utz Ingo Küpper, von 1976 bis 1988 Leiter des Kölner Amtes für Stadtentwicklung, ist einer der Aktiven. Wir sprechen mit ihm über die Hintergründe und Ziele der Initiative der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplaner\*innen.

*Der Rat der Stadt Köln hat im Dezember 2018 den salomonischen Beschluss gefasst, bis auf Weiteres sowohl eine ober- als auch eine unterirdische Variante für die Ost-West-Achse planen zu wollen. Ein Jahr später melden Sie sich zu Wort. Warum?*

Wir haben gehofft, dass die Verwaltung nach dem Doppelbeschluss auch die oberirdische Lösung angeht. Davon war bisher nichts zu sehen, und nach unseren Recherchen wird auch nicht besonders energisch daran gearbeitet. Da haben wir gesagt: Wir müssen noch mal antreten, und zwar gemeinsam mit möglichst vielen

Im September 2019 präsentierte eine Gruppe von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplaner\*innen einen Vorschlag für die Gestaltung einer Promenade auf dem Teil der Ost-West-Achse zwischen Heumarkt und Rudolfplatz. Die Gruppe war auch treibende Kraft für das Zustandekommen des Aufrufs „*Kölner Verkehrswende jetzt!*“, dem sich auch der ADFC Köln angeschlossen hat.



© Visualisierung: Kepler 32

anderen. Wir waren zunächst eine kleine Gruppe, jetzt ist daraus ein Bündnis geworden, an dem sich Organisationen wie der ADFC und der VCD beteiligen. Auch das Kölner Bündnis für Verkehrswende ist dabei.

*Wie ist der Aufruf „Kölner Verkehrswende jetzt!“ entstanden?*

Wir haben uns in einer großen Runde zusammengesetzt und konnten uns auf ein Papier einigen, das die Kernforderungen aus mehreren Organisationen für die Kölner Verkehrswende zusammenfasst. Das war ein großes Erfolgser-

lebnis. Der Aufruf signalisiert den Kölner Bürgern und den Politikern: Wir wollen die Verkehrswende jetzt! Nicht irgendwann, sondern jetzt.

*Eines Ihrer Kernargumente gegen den Ost-West-Tunnel vom Rhein bis zum Aachener Weiher ist, dass die Verwaltung mit dem Bau eines Tunnels so beschäftigt wäre, dass sie kaum noch andere Projekte im Verkehrsbereich durchführen könnte. Warum? Kann Köln kein Multi-Tasking?*

Doch, die Verwaltung macht täglich Multi-Tasking. Dennoch ein Beispiel: Der für die

Bild: © Robert Kreschke / Fotolia

# auf draht

Ihr VSF-Fahrradfachgeschäft in Uninähe seit 1990  
Weyertal 18, 50937 Köln • 0221-44 76 46 • [www.aufdraht-koeln.de](http://www.aufdraht-koeln.de) • [info@aufdraht-koeln.de](mailto:info@aufdraht-koeln.de)

## Traumhaft schöner Radurlaub!

PERFEKT ORGANISIERTE RADREISEN IN GANZ EUROPA.



- Persönliche Beratung & Betreuung vor Ort
- Schönste Routen & perfekte Reiseunterlagen
- Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft
- Hotels speziell für Radfahrer

Jetzt Katalog  
bestellen!



**EUROBIKE**  
RADSPASS IN EUROPA

[www.eurobike.at](http://www.eurobike.at)  
Infoline (gratis aus DE): 0800 58 89 718

Planung der Nord-Süd-Trasse zuständige Mitarbeiter hat gesagt, er hätte elf Jahre seines Berufslebens mit diesem Projekt verbracht.

Der Ost-West-Tunnel – er führt durch die archäologisch stark besetzte Innenstadt – ist auch sehr schwierig. Man wird ein Jahrzehnt für die Planung brauchen. Ein weiteres, um mit den archäologischen Befunden umzugehen – und erst dann fängt man an zu bauen. Wir reden also über drei Jahrzehnte. Diese Stadt hat schon so viele Großprojekte, die nicht gut laufen. Eine weitere große Wunde möchte ich dieser Stadt nicht zumuten.

*Die Verwaltung hat dafür geworben, die Neugestaltung der Ost-West-Achse als städtebauliche Chance zu begreifen. Sie blieb aber im Ungefähren, was die konkrete Gestaltung angeht. Welche Vorteile hat Ihr Gestaltungsvorschlag für den Radverkehr?*

Die Ost-West-Achse müsste eine Hauptachse des Radverkehrs sein. Es werden tausende Menschen gerne mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren wollen, weil sie zukünftig nicht mehr ein Platz für Autos sein wird, sondern für Aufenthalt, fürs Einkaufen, für Erlebnisse, und um sich zu treffen. Deswegen brauchen wir viel mehr Platz für den Radverkehr.

Ich kann mich aus meiner Zeit bei der Stadtverwaltung erinnern, wie schwierig es war, die erste sehr schmale, aber durchgehende Radwegeverbindung vom Neumarkt zur Aachener Straße zu planen. Die damals bestehenden Hindernisse mitten auf dem Weg sind zum Teil heute noch da. Die Vision ist jetzt, dass es eine durchgängige, breite Radwegverbindung gibt, die von allen Seiten gut erreichbar ist und die viel Radverkehr aufnehmen kann. Sie muss leicht zu benutzen sein – auch für Menschen, die sich nicht kämpfend mit dem Autoverkehr auseinandersetzen wollen. Ein Radweg für Menschen, die einen Ausflug in die Stadt machen, und die dabei nebeneinander radeln.

Heute ist dort Platz für vier bis sechs Autosspuren, dieser Platz muss umverteilt werden. Ohne den Durchgangsverkehr brauchen wir höchstens zwei Spuren für den Kraftfahrzeugverkehr. Der freiwerdende Platz muss an die Fußgänger und Radfahrer gehen.

*Die Verkehrsdezernentin hat immer wieder deutlich gemacht, dass sie für eine Tunnel-Lösung ist, und mit ihrer Expertise im Management von Großprojekten für Vertrauen gewonnen. Radfahrende wundern sich, dass es beim Ausbau der Radfahrinfrastruktur nur in sehr kleinen Schritten vorangeht. Ist das nicht ein Widerspruch?*

Ich glaube beim Tunnelbau unterliegt die Verwaltung einem Trugschluss. Man ist wohl der Meinung, dass man beim unterirdischen Planen und Bauen niemanden stört. Dem ist aber nicht so. Archäologie, Grundstücksgrenzen, verlegte Rohre und Kabel, all das muss beachtet werden. Zum anderen zieht man für ein solches Projekt Ressourcen ab, die für die Hunderte von Maßnahmen benötigt werden, die man in dieser Stadt oberirdisch und am bestehenden Bahnsystem machen muss.

Was den Radverkehr angeht, ist jede Maßnahme mit der Hypothek belastet, dass man sie erkämpfen muss. Es gibt immer Interessen, die dagegenstehen und die viel wichtiger erscheinen: Der Autoverkehr, die Parkplätze, Geschäftsinteressen. Und wenn diese bei jedem einzelnen Schritt immer wieder neu abgewogen werden, ist das für die Verwaltung sehr mühsam. Die Politik müsste klar machen, dass der Ausbau eines gebrauchsfähigen Radverkehrsnetzes in Köln ein Vorrangprojekt ist.

*Wie beurteilen Sie den Zustand der Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten in Köln?*

Das Bild ist diffus. Es scheint einzelne Projekte zu geben, bei dem man ansprechbar war, zum Beispiel bei #RingFrei. Bei vielen anderen Dingen scheinen Poli-





Hier gilt  
die StVO

# Änderung der StVO

## Neue Regeln in Köln und bundesweit

© Paul Hense

Nebeneinander ist jetzt erlaubt

### § 2: Nebeneinanderfahren

Die Erlaubnis zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden wird nun deutlicher und klarer formuliert. Radfahrende dürfen zu zweit nebeneinander fahren, wenn anderer Verkehr nicht behindert wird. In Köln ist das in den meisten Nebenstraßen ausdrücklich erlaubt, da dort ein Überholen mit ausreichendem Abstand ohnehin nicht möglich ist.

Das Bundesverkehrsministerium hat eine Novelle der Straßenverkehrsordnung erarbeitet. Mit der StVO-Novelle sollen einige Verbesserungen für den Radverkehr erreicht und das Radfahren sicherer gemacht werden. Wir stellen an dieser Stelle einige der wesentlichen Änderungen und deren Auswirkungen auf den Kölner Straßenverkehr vor.

*Christoph Schmidt*

### § 5: Überholen

Beim Überholen von Radfahrenden gilt mit der neuen StVO ein Mindestabstand von anderthalb Metern innerorts und zwei Metern außerorts. Die bisher nur gerichtlich festgelegten Abstände finden damit endlich ihren Weg in die StVO. Das ist auch ein großer Erfolg des ADFC Köln, der mit seiner bundesweiten Abstandskampagne zu dieser Änderung beigetragen hat. Die Kölner Polizei ist nun aufgefordert den Überholabstand auch im Alltag durchzusetzen.

Zusätzlich wurde ein neues Schild für ein Fahrradüberholverbot eingeführt. In der Volksgartenstraße werden Radfahrende immer wieder mit geringstem Abstand über-

holt, da die überbreite Fahrbahn Autofahrende zum gefährlichen Überholen einlädt. In der engen Stammheimer Straße wurde eine Radfahrerin sogar bei einem waghalsigen Überholvorgang eines Linienbusses getötet. Das neue Verkehrsschild würde sich in Köln daher u.a. dort und in vielen vergleichbaren Straßen anbieten.



Die Kampagne des ADFC Köln zu anderthalbmeter Überholabstand hat dazu beigetragen, dass die Regelung nun in die StVO kommt



**Große Lieferwagen und LKW dürfen nur noch im Schritttempo abbiegen, um ausreichend Zeit zum sicheren Abbiegen zu haben**

### § 9: Abbiegen

Fehler beim Abbiegen sind seit vielen Jahren die häufigste Ursache von Verkehrsunfällen mit Radfahrenden in Köln. Wer Radfahrende beim Abbiegen gefährdet, muss zukünftig 140 statt bisher 70 Euro zahlen und erhält einen Monat Fahrverbot.

Für Kraftfahrzeuge über 3,5 t gilt beim Rechtsabbiegen nun Schritttempo, wenn mit Radfahrenden zu rechnen ist. Von dieser Regelung sind größere Lieferwagen („Sprinter“) und LKW betroffen. Die Fahrer erhalten so mehr Zeit, um die Abbiegesituation aufmerksam zu überblicken. Wer sich nicht daran hält, muss mit 70 Euro Bußgeld und einem Flensburg-Punkt rechnen.

Der in Köln im Rahmen eines Pilotversuchs an einigen Stellen angebrachte Grünfeil für Radfahrende gelangt nun auch in die StVO. Bereits vor fünf Jahren hatten wir dies in einem Fernsehbeitrag gefordert. Vorschläge für geeignete Kreuzungen sollten Leser\*innen der **fahrrAD!** an die Stadtverwaltung senden **[strassen-verkehrsentwicklung@stadt-koeln.de](mailto:strassen-verkehrsentwicklung@stadt-koeln.de)**

### § 12: Halten und Parken

Das Parken auf Geh- und Radwegen kostet nun 55 bis 100 Euro, bei Gefährdung kann es sogar einen Punkt in Flensburg geben. Diese deutlich erhöhten Bußgelder ermöglichen es dem Ordnungsamt endlich, Parkverstöße kostendeckend zu verhängen. So dürfte die Motivation der Stadtverwaltung größer sein, dem Thema endlich intensiver nachzugehen. Das Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen wurde neben Radwegen auf acht Meter ausgeweitet. Hier hätten wir uns gewünscht, dass dies an allen Kreuzungen gilt, um die Sichtbehinderungen zu verbessern. Sieht man sich die zugeparkten Kreuzungen an vielen Kölner Straßen an, ist seitens der Stadt Köln kein Wille zum Freihalten der Kreuzungsbereiche erkennbar.

Die Stadt Köln bewirbt das erlaubte Halten von bis zu drei Minuten auf Schutzstreifen noch immer in Bürgerveranstaltungen, wie zum Beispiel bei der Umgestaltung der Berrenrather Straße. Mit der Reform wurde dies nun endlich verboten.

Das Ordnungsamt kann nun direkt einschreiten, so dass eine signifikante Verbesserung in vielen Kölner Geschäftsstraßen möglich wird.



**Erhöhte Bußgelder fürs Parken auf Geh- und Radwegen**

## § 21: Personenbeförderung von Erwachsenen auf Fahrrädern

Mit der StVO-Novelle wird nun erstmals auch die Personenmitnahme auf Erwachsene ausgeweitet. War bislang nur die Beförderung von Kindern in geeigneten Kindersitzen oder -anhängern erlaubt, dürfen nun auch Erwachsene transportiert werden, wenn das Fahrzeug dazu gebaut und eingerichtet ist. Das gilt z.B. bei Rikschas oder einigen Lastenrädern.

### Neue Verkehrszeichen

Ähnlich der Tempo-30-Zone sind nun auch zusammenhängende Fahrradzonen möglich. Im Radverkehrskonzept Innenstadt sind zum Beispiel zahlreiche Fahrradstraßen im Georgsviertel geplant, die zu einer gemeinsamen Fahrradzone werden könnten. Ebenso ist dies in großen Teilen Ehrenfelds für das dort entstehende Radverkehrskonzept denkbar. Wir begrüßen, dass nun auch Lastenradparkplätze explizit ausgeschildert werden können.

Durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Geschäftsstraßen und Wohngebieten lassen sich so endlich Räume zum Abstellen von Lastenrädern außerhalb der Gehwege schaffen. Dies ist in Köln nach der erfolgreichen kommunalen Lastenradfinanzierung auch absolut notwendig.

Das neue Schild zur Ausweisung von Radschnellwegen wird in Köln leider nicht so schnell zum Einsatz kommen, da sich die Umsetzung des bisher einzigen geplanten Radschnellwegs nach Frechen weiter verzögert. Hier könnten dann auch die neuen Hai-fischzahn-Markierungen zum Einsatz kommen. Diese verdeutlichen bereits heute an einzelnen Stellen in Köln die Vorfahrt von Radwegen nach niederländischem Vorbild und erhalten nun auch einen offiziellen Status.



### Gehwegradeln

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass sich die Bußgelder für das Gehwegradeln deutlich erhöhen. Die Strafe wird hier der für Autofahrer angeglichen. Zum einen sollen so Fußgänger besser geschützt werden, zum anderen ist Radfahren auf Gehwegen eine der Hauptursachen von Unfällen, die von Radfahrenden mitverursacht werden. Es ist daher richtig, auch dieses Thema verstärkt anzugehen. Gleichzeitig ist hier die Stadt Köln in der Pflicht, die Gründe für das Ausweichen von Radfahrenden von der Fahrbahn auf das Hochbord zu beseitigen. Außerdem muss die Stadt die Unterscheidbarkeit von Gehwegen und Radwegen verbessern, damit Gehwege von Radfahrenden und Radwege von zu Fuß Gehenden besser erkannt werden.

# Sicher mit Abstand!



Fragen und Hinweise zum Radverkehr:  
[fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de)  
[www.stadt-koeln.de/radfahren](http://www.stadt-koeln.de/radfahren)






# Rad- schnell- wege im Schnecken- tempo

Den Tag, an dem die Städte Köln und Frechen mit der Idee eines Radschnellwegs im landesweiten Planungswettbewerb gewannen, mögen manche mittlerweile verfluchen. Das war im November 2013. Vier weitere Schnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen wurden ebenfalls preisgekrönt, aber für alle gilt: Es gibt auch mehr als sechs Jahre später noch keinen fertigen Radschnellweg in NRW.

**D**as ist durchaus beunruhigend für alle Radpendler und solche, die es noch werden wollen – auch für die, die nicht von und nach Frechen pendeln. Denn schon damals hatte die Kölner Stadtverwaltung vor, weitere Radschnellverbindungen ins Umland zu planen: Unter anderem nach Bonn, Troisdorf, Rösrath, Bergisch Gladbach, Leverkusen, Pulheim. Auch ein innerstädtisches Netz von Radschnellverbindungen sollte es geben. Die knapp neun Kilometer kurze Strecke nach Frechen sollte lediglich ein Auftakt sein. Sie wurde als Wettbewerbsbeitrag eingereicht, weil dort „sehr gute Realisierungsmöglichkeiten“ bei gleichzeitig „sehr hohen Verlagerungspotenzialen“ gesehen wurden.

Das Land sagte 2013 zu, die aussichtsreichsten fünf Projekte als Modellvorhaben zu 80% zu fördern, zunächst für Machbarkeitsstudien und Ausführungsplanung. Verkehrsminister Michael Groschek sparte nicht mit Superlativen: Radschnellwege sollten das „Premiumprodukt“ des Radverkehrs und ein „Schlüsselbaustein“ einer neuen Nahmobilität sein: „Wir wollen in den nächsten Jahren einen Quantensprung beim Radverkehr in NRW schaffen.“

Dass sich trotz dieser vollmundigen Ankündigungen weder der Minister noch die Städte Köln und Frechen in ihrer Projektbeschreibung auf einen konkreten Zeitplan verpflichten lassen

wollten, hätte schon damals hellhörig machen müssen. Der Förderbescheid ließ ein Jahr auf sich warten, weitere knapp zwei Jahre brauchte die Stadt für die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie – und so dauerte es ganze vier Jahre, bis im Oktober 2017 deren Ergebnisse vorgestellt wurden. Weitere zwei Jahre später legte die Stadtverwaltung Köln im September 2019 eine Vorentwurfsplanung vor.

Die Strecke zwischen Köln und Frechen teilt das Schicksal aller anderen Radschnellwege in NRW: Die Geschichte dieser Projekte ist bis zum heutigen Tag geprägt von Verzögerungen, von unklaren Bestimmungen, fehlenden Ressourcen und von Abstimmungsproblemen zwischen Stadt und Land. Auf eine Anfrage nach dem landesweiten Stand der Dinge und den Ursachen für die Verzögerungen benötigt die Landesregierung im September 2019 ganze zwölf Wörter, um die Lage für den RSW Köln-Frechen zu beschreiben: **„Machbarkeitsstudie und Vorplanung liegen vor. Die Federführung liegt bei der Stadt Köln.“** Für ein Projekt, das nichts weniger sein sollte als ein Schlüsselbaustein, ist das bemerkenswert wortkarg.

Immerhin, auch die aktuelle Landesregierung bekennt sich dazu, weiterhin Radschnellwege bauen zu wollen. Ein neuer Leitfaden sowie einige rechtliche Klarstellungen sollen bei der Planung helfen, und die Website [www.radschnellwege.nrw](http://www.radschnellwege.nrw) gibt einen aktuellen Überblick über den Fortschritt der Projekte. Mittlerweile gibt es sogar ein Logo für NRW-Radschnellwege. Und jüngst erklärte Verkehrsminister Hendrik Wüst, im Landesbetrieb zehn zusätzliche Stellen für die Planung von Radwegen schaffen zu wollen.



Ob dies alles hilft, beim Anlauf zum Quantensprung einen Zahn zuzulegen und den dringend benötigten Durchbruch zu erreichen, ist fraglich. Dabei geht es nicht alleine um die bereits gestarteten Projekte, sondern auch um die Perspektive weiterer Radschnellwege. Zu den fünf Projekten aus dem Jahr 2013 sind erst zwei wei-



tere hinzugekommen. Für die rechtsrheinischen Verbindungen hat sich die Stadt Köln mit den umliegenden Kommunen darauf verständigt, diese nicht als durch das Land geförderte und reglementierte Radschnellwegprojekte zu planen – wohl auch vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen mit diesem „Premiumprodukt“. Man verzichtet dabei ganz bewusst auf Fördermittel, weil man glaubt, durch interkommunale Abstimmung schneller zum Ziel zu kommen als über das Programm des Landes.

Verwaltung und Politik in Köln hätten ausreichend Grund dafür, das Land für Verzögerungen verantwortlich zu machen. Es ist lobenswert, dass sie dies nicht tun. Stattdessen ist man selbst aktiv geworden: im Fall des Radschnellwegs Frechen durch die Übernahme der Planungsverantwortung und bei den rechtsrheinischen Radpendlerrouten durch eine treibende Rolle im Projektkonsortium. Gerade deshalb muss sich die Kölner Verwaltung aber die Frage gefallen lassen, ob sie dafür gerüstet ist, diese umfangreichen Projekte erfolgreich zu managen und sie in einem absehbaren Zeitraum abzuschließen.

Das Vorgehen der Stadtverwaltung beim Radschnellweg Frechen lässt Zweifel daran zu, dass sie das Verfahren im Griff hat. Nach zweijähriger Sendepause stellte sie die Vorplanung überraschend vor und brachte so den Verkehrsausschuss, die Bezirksvertretung Lindenthal und die Verbände ohne ersichtlichen Grund unter Zeitdruck. Der Termin einer Befahrung für die Mitglieder des Verkehrsausschusses musste wiederholt werden, weil es Probleme bei der kurzfristigen Einladung gab. Eine Beteiligung der Verbände hatte die Verwaltung erst gar nicht vorgesehen, und sie gab sich ihrerseits überrascht, als die Bezirksvertretung Lindenthal auf die Teilnahme von ADFC und VCD an einer Befahrung und der anschließenden Diskussionsrunde bestand. Bei der entscheidenden Sitzung des Verkehrsausschusses am 2. Dezember 2019 hatte die Verwaltung auch auf Nachfrage keine Antworten auf die absehbaren Fragen und Änderungswünsche der Politik parat. Konkrete Aussagen über den Zeithorizont der nächsten Schritte gab es ebenfalls erneut nicht.

Keine idealen Vorzeichen für ein Modellprojekt, bei dem eine gut koordinierte Zusammenarbeit



Pfingstmontag, 1. Juni 2020

# FAHRRAD SEGNUNG

an St. Pantaleon  
Köln



**10:30 Uhr Festhochamt am Pantaleonsberg  
mit anschließender Fahrradsegnung (ca. 11:15 Uhr)**

Die Fahrradsegnung ist ein Auftanken in meinem Unterwegssein. Sie verbindet mich mit Gott und macht bewusst, dass ich nicht allein bin, bei allem was ich unternehme und tue, was ich genieße und erlebe, und auch was mir passiert und widerfährt.

Alle FahrradfahrerInnen sind mit ihren Familien herzlich willkommen!

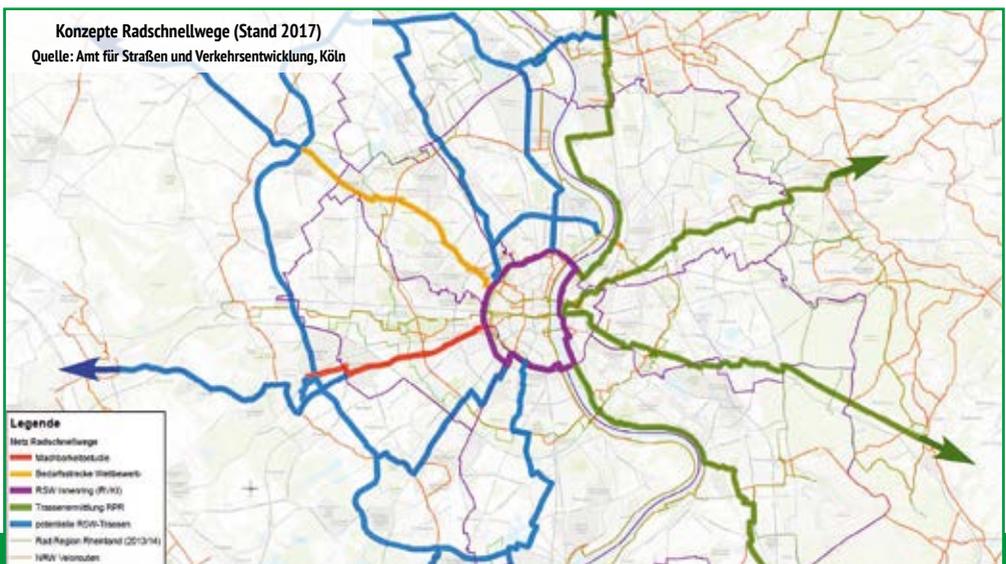
aller Beteiligten über einen langen Zeitraum hinweg wichtig ist und stilprägend sein sollte. Die sechs Kilometer lange Strecke auf Kölner Stadtgebiet – davon fast die Hälfte im dicht besiedelten urbanen Raum – enthält zahlreiche Herausforderungen, die sorgfältig erklärt und planerisch wie politisch gelöst werden müssen. Alleine das begleitende Verkehrsgutachten umfasst fast 500 Seiten.

Für ein Verkehrsdezernat, dessen Leitung von der Durchführung kilometerlanger Tunnelprojekte träumt, mag das alles eine ingenieurtechnisch wenig herausfordernde Übung sein – zumal es nach den letzten Beschlüssen keine Brücken oder Unterführungen auf der Strecke geben wird, also nicht gegraben und betoniert werden darf. Für die ehrenamtlich arbeitenden Politiker und die radverkehrspolitisch Aktiven in den Verbänden ist der RSW Frechen jedoch ein Leuchtturmprojekt. Für sie entsteht hier nicht weniger als die Blaupause einer neuen inter- und innerstädtischen Mobilität. Die Lösungen, die hier für breite, sichere Radwege und Verkehrsknoten ohne Konflikte mit Autos und Fußgängern in der dicht bebauten Stadt gefunden werden, sollen vorbildlich sein für die vielen weiteren Kilometer von Radschnellverbindungen, die Köln sich vorgenommen hat.

Es ist ein Glücksfall, dass die Bezirksvertretung Lindenthal erkannt hat, dass dieses Projekt besondere Aufmerksamkeit erfordert, und dass Verbände und Initiativen einbezogen werden müssen. Sie hat sich den Planungsentwürfen engagiert, sachkundig und mit einem offenen Ohr angenommen. Mit der konzentrierten Erörterung der Pläne unter Einbeziehung der Verbände hat sie eine Lücke geschlossen, die die Stadtverwaltung durch ihr Vorgehen geöffnet hat und die der Verkehrsausschuss mit seiner vollen Agenda nicht schließen kann. Die Bezirksvertretung Innenstadt muss den Ball nun auffangen und mit Nachdruck die Umsetzung der zum Teil lange beschlossenen Maßnahmen auf Lindenstraße und Schaafenstraße vorantreiben, inklusive der Knotenpunkte an Zülpicher Wall und Roonstraße. Und es bleibt zu hoffen, dass die Stadtverwaltung sich darauf besinnt, dass ein Premium-Ergebnis bei den städtischen Radschnellprojekten nur mit einer Premium-Kommunikation mit allen Beteiligten erreicht werden kann.

Anfang März hat die Verwaltung mitgeteilt, dass sie sich angesichts der Änderungsbeschlüsse vom Dezember nicht in der Lage sieht, den Antrag zur Genehmigung der Planung beim Land zu stellen. Das Schneckentempo wird nun also durch eine angezogene Handbremse weiter verlangsamt.

**Christian Hölzel**



# Ein Radverkehrsgesetz für NRW

206.687 Unterschriften für ein Fahrradgesetz in Nordrhein-Westfalen hat die auch vom ADFC getragene Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ am 2. Juni 2019 im Düsseldorfer Landtag an die Landespolitik übergeben. Mit dem einstimmigen Votum des Verkehrsausschusses am 20. November 2019 und einer großen Mehrheit des Landtagsplenums am 18. Dezember 2019 wurde der Gesetzgebungsprozess gestartet. Eine der ersten Handlungen darin war die erste Arbeitssitzung am 22. Januar 2020 im Verkehrsministerium. An ihr nahmen Vertreter\*innen von insgesamt 50 Verbänden – darunter natürlich der ADFC – teil. Es wurden an Thementischen mögliche Inhalte und Erwartungen an das Fahrradgesetz diskutiert. Ein wertvoller erster Austausch zum Fahrradgesetz aus verschiedensten Perspektiven.

1. Arbeitssitzung im Landtag



Als grundsätzliche Ziele zur Entwicklung des Radverkehrs sollen die Vision Zero, eine signifikante und dauerhafte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split sowie ein konsequenter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Radverkehrsgesetz-NRW festgeschrieben werden.

### Vision Zero

Vision Zero bedeutet dabei die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen. Sie soll als langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs im Radverkehrsgesetz-NRW verankert werden. Dazu soll durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden erreicht werden.

### Erhöhung des Radfahreranteils im Modal Split

Eine signifikante und dauerhafte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split bedeutet, die Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sicherzustellen. So wird der Radverkehrsanteil wahrnehmbar deutlich ansteigen. Um dies zu erreichen, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben.

### Konsequenter Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur

Beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in NRW sind vor allem Radschnellwege, regionale Radwegenetze und Fahrradabstellanlagen wichtig. Sie zu erhalten bzw. zu sanieren muss im Radverkehrsgesetz genauso festgeschrieben werden wie die Förderung des Ausbaus kommunaler Radverkehrsinfrastruktur. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei in der Anpassung bzw. Einrichtung sicherer Kreuzungen nach dem aktuellen Stand und mit optimalen Sichtbeziehungen.

### Konkrete Maßnahmen im Radverkehrsgesetz

- Die Festschreibung des konsequenten Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere von Radschnellwegen, regionalen Radwegenetzen und Fahrradabstellanlagen, deren Erhalt und Sanierung und die Förderung und Unterstützung der Kommunen beim Ausbau kommunaler Radverkehrsinfrastruktur.
- Zudem soll die Zusammenarbeit der Akteure, die an Planung und Umsetzung (bzw. Bau, Erhalt und Betrieb) von Radverkehrsinfrastruktur beteiligt sind, verbessert und effizienter gestaltet werden. Ihre Aufgaben und Zuständigkeiten sollen im Radverkehrsgesetz-NRW geregelt werden.
- Eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Expertise in den beteiligten Bereichen sowie eine regelmäßige Evaluation der Maßnahmen und der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in NRW sollen sichergestellt werden.
- Die Öffentlichkeitsarbeit des Landes NRW für den Radverkehr soll durch Kampagnen und kontinuierliche Kommunikation intensiviert werden.
- Eine angemessene Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs soll langfristig sichergestellt werden.

### Wie geht's weiter?

Zunächst wird vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium ein Referentenentwurf ausgearbeitet. Darin wird sich zeigen, wie ernst die Landesregierung und die Regierungsparteien die Förderung des Radverkehrs tatsächlich nehmen. Es ist gut möglich, dass im Herbst noch einmal öffentlicher Druck aufgebaut werden muss, um ein Gesetz zu erreichen, das den Radverkehr tatsächlich fördert.

**Alexander Bühler**

**L**iebigstraße. Kurz vor der S-Bahn-Unterführung, möglichst groß machen – hier wird schnell gefahren – und vom Radweg in den fließenden Autoverkehr einfädeln, Schulterblick, schnell den Arm raus, und einsortieren. Aus der Escher Straße kommen Autos von links. Sehen die mich? Schaffe ich es bis Mitte der Unterführung in die Fahrbahnmitte? Auf meiner rechten Seite rasen die Autos mit 50 cm Abstand vorbei. Von wegen, gib mir 1,50 Meter! Aus der Sechzigstraße kommt der Bus entgegen und schwenkt weit auf meine Fahrbahn, nach rechts ausweichen und hoffen, dass die Autos hinter mir bremsen ... Um den Bus herumgesteuert, kommt von rechts ein Fahrzeug aus der Escher, der Fahrer lässt mich durch. Glück gehabt! Freundlich bedanken ... Sechzigstraße erreicht, noch bis zur Biegung und hoffen, dass niemand die Kurve schneidet. Zur Not in die Eisen stei-

gen oder wenn ein Bus kommt, auf den Fußweg ausweichen ... Juchhu, der Weg am Bahndamm ist erreicht ... welche Erholung!

Die Alternative: Auf dem Radweg bleiben, dafür mit den Leuten, die auf den Bus warten aneinandergeraten, aus der dunklen Unterführung und dem Sichtschatten der Wartenden kommend die Escher Straße kreuzen, in die dank 45-Grad-Winkels Autos mit Tempo 50 rechts abbiegen. Dann über einen Zebrastreifen die Sechzigstraße queren, ein Stück zurückfahren und endlich rechts in die Sechzigstraße einbiegen. Diese Route dauert zwei bis drei Minuten länger und ist genauso gefährlich.

Der Knotenpunkt an der S-Bahn-Station Köln Nippes ist mit seinen sechs aufeinandertreffenden Straßen und den Buslinien 127 und 142 der Alptraum für Radfahrende.

## S-Bahnstation Nippes Die Entwirrung des gordischen Knotens



Ein ganz normaler Nachmittag. Heimweg über die Liebigstraße nach Nippes, mein Ziel: Autofreie Siedlung. Natürlich mit dem Fahrrad!

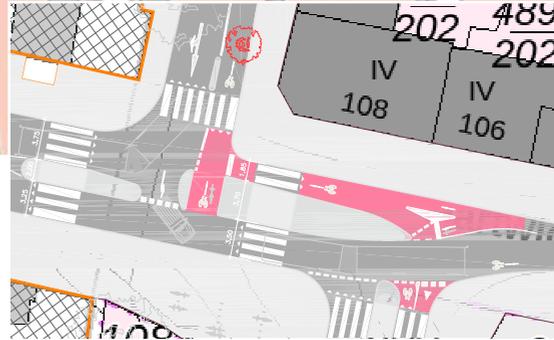


Die Unterführung wird täglich von vielen Kindern aus den drei umliegenden Schulen sowie den 400 Kindern des ortsansässigen Sportvereins durchquert. Sieht so ein sicherer Schulweg aus?

### Wie kann die Situation am Knotenpunkt S-Bahn Nippes verbessert werden?

Eine unbedingt notwendige Sofortmaßnahme ist die Anordnung von Tempo 30. Leider haben sich Verwaltung und Politik trotz mehrfacher Forderung des ADFC am Runden Tisch Radverkehr Nippes bisher nicht dazu durchringen können. Auf der Bickendorfer Seite der Unterführung hat die Stadt umfangreiche Umbaumaßnahmen wie die Verlagerung des Radwegs auf die Straße und die Verengung der Escher Straße auf eine Fahrspur geplant. Diese Seite ist als Unfallsschwerpunkt bekannt. Dass auf der Nippeser Seite noch niemand zu Schaden gekommen ist, grenzt an ein Wunder. Muss erst ein Unfall geschehen damit die Stadt tätig wird?

Rainer Evertz vom ADFC Köln hat einen Entwurf zur Umgestaltung der nördlichen, bzw. Nippeser Seite der S-Bahn erarbeitet (siehe Grafik). Hierbei wird der Fußgängerbereich stark verbreitert und die Fahrbahn der Escher Straße eingeeengt. So müssen Autofahrende den Fuß vom Gas nehmen, um rechts Richtung Innere Kanalstraße abzubiegen. Es entsteht eine bessere Sichtbeziehung zu geradeausfahrenden Radfahrenden. Der Radweg wird auf die Fahrbahn verlegt, damit



die Radfahrenden besser gesehen werden. Für die Linksabbieger\*innen mit Fahrrad Richtung Sechzigstraße ist eine Aufstellfläche als sichere Insel vorgesehen. Ein Fußgängerüberweg in direkter Nähe zur Bushaltestelle verbessert die Quermöglichkeit für Fußgänger\*innen und verlangsamt den Verkehr.

Sinnvoll wäre zudem die Umwandlung der Escher Straße zwischen Liebigstraße und Innerer Kanalstraße in eine Einbahnstraße. Autofahrende könnten Nippes dann noch über die Escher Straße verlassen, aber nicht mehr hereinkommen. Das Sechzigviertel wäre von der Inneren Kanalstraße aus weiterhin über die Merheimer Straße und die Hornstraße erreichbar. Für den Radverkehr könnte ein Zweirichtungsradweg auf der östlichen Seite der Escher Straße den ersten Abschnitt einer Radschnellverbindung ab der Inneren Kanalstraße, über Escher Straße, Autofreie Siedlung, Etzelstraße bis in den Kölner Norden darstellen. Zusätzlich würde der Knotenpunkt an der S-Bahn Nippes entlastet. Den Adrenalinstoß beim Fahren nach Nippes wird kaum jemand vermissen.

**Brigitte Reimers**

# Bürgeranregungen selbst gemacht – am Beispiel einer Kalker Kreuzung

Eine Möglichkeit, die lokale Verkehrspolitik mitzugestalten, ist das Mittel der Bürgeranregung nach § 24 der NRW-Gemeindeordnung. In Köln kann man sein Schreiben per E-Mail an den/die Bezirksbürgermeister/in schicken.

Als Beispiel für so eine Bürgeranregung ist hier mein Original, das ich Anfang Januar 2020 eingereicht habe:

Bezirksbürgermeisterin Claudia Greven-Thürmer, Bezirksrathaus Kalk

Bürgeranregung nach § 24 Gemeindeordnung

T-Kreuzung Kalker Hauptstraße (B55) / Trimbornstr / Viotorstraße Fußgänger- und fahrradfreundlicher gestalten

**Sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin Greven-Thürmer,  
sehr geehrte Mitglieder der Bezirksvertretung Kalk,**

die T-Kreuzung vor den Köln Arcaden, auf der Kalker Hauptstraße zwischen Trimbornstraße und Viotorstraße (Abbildung 1), ist im Moment für Fußgänger und Radfahrer ein wesentliches Hindernis. Ich rege an, diese Situation zu verbessern.

Zur aktuellen Situation: Für Fußgänger, die aus Richtung S-Bahn und Kalk-Karree kommen, gibt es auf der Ostseite der Kreuzung keine adäquate Querung. Dies zeigt sich permanent an dem plattgetrampelten Gras auf der Verkehrsinsel. Abbildungen 2 und 3 zeigen hier beispielhaft die große Anzahl Fußgänger und sogar einen Rollstuhlfahrer, der zwischen dem Autoverkehr die Straße überquert.

Für Radfahrer von der Südseite aus Nah- (Anlieger) und Fernverkehr (S-Bahn, Ostheim, Poll) kommend fehlt ein Einstieg in die nördliche Radverkehrsinfrastruktur und eine gute Anbindung an die Köln Arcaden. Im Moment bleibt Radfahrern nur das Absteigen und Schieben über die Querung auf der westlichen Seite. Dazu kommt noch, dass auf der anderen Seite (vor dem Eingang der Köln Arcaden) die U-Bahn Treppe im Weg ist, und somit die Viotorstraße schwer erreichbar ist (Abbildung 4).

Eine mögliche Lösung wären neue, separate Radfahrer- und Fußgängerfurten auf der Kalker Hauptstraße, auf der Ostseite der T-Kreuzung (Abbildung 5). Zusammen mit indirekten Linksabbiegern würde das den Fahrradverkehr sowohl in die Viotorstraße als auch auf die Kalker Hauptstraße Richtung Westen leiten. Dazu wäre auch eine Ergänzung der Lichtsignalanlage nötig.

Mit der Hoffnung auf Ihre Zustimmung und mit freundlichen Grüßen  
Jörn Zaefferer



Wie geht es jetzt weiter? Zunächst wird von der Verwaltung eine Beschlussvorlage entwickelt, über die die Bezirksvertretung dann abstimmen kann. Sie kann die Vorlage ablehnen oder andere Beschlüsse fassen. Im schlimmsten Fall wird der Person, die die Bürgeranregung eingereicht hat (von der Verwaltung Petent genannt) gedankt und nichts gemacht. Ein häufiger Kompromiss ist eine Untersuchung zu beauftragen, um dann später zu entscheiden.

Meist besteht für die Petenten die Möglichkeit, selbst in einer Sitzung der Bezirksvertretung das Thema vorzustellen. Da Bürgeranregungen am Anfang der Tagesordnung behandelt werden, muss man nicht die komplette Sitzung durchhalten bis man an der Reihe ist.

Wer wissen will, mit welchen sonstigen Themen sich die Bezirksvertretung beschäftigt und welche Informationen ihr dabei zur Verfügung stehen, kann sich im Ratsinformationssystem informieren. Mehr dazu im Kasten.

Im Falle meiner eigenen Bürgeranregung warte ich nun auf Rückmeldung der Behörde. Hoffentlich bekomme ich bald die Gelegenheit, das Thema zu präsentieren. Auch für den Fall, dass die Verwaltung meiner Anregung zustimmt, gilt es immer noch, die Bezirksvertretung selbst zu überzeugen.

*Jörn Zaefferer*

### Das Ratsinformationssystem

Wann ist die nächste Sitzung meiner Bezirksvertretung? Was steht auf der Tagesordnung? Welche anderen Bürgeranregungen werden besprochen? Das und viel mehr findet sich im Ratsinformationssystem der Stadt Köln.

Erreichbar unter:

[ratsinformation.stadt-koeln.de](https://ratsinformation.stadt-koeln.de)

Um zum Beispiel die nächste Sitzung der lokalen Bezirksvertretung zu finden, unter „Gremien“ die „Bezirksvertretung 8 (Kalk)“ anklicken. Unter „Sitzungen“ gibt es dann die Liste der kommenden und vergangenen Sitzungen, mitsamt Tagesordnung. In den Anhängen zu den einzelnen Themen finden sich die detaillierten Unterlagen, z.B. der volle Text der Anregungen sowie die Beschlussvorlage der Verwaltung dazu.

# *Für die Umwelt in die Gänge kommen.*



Zukunftsfahren mit dem KVB-Rad

[www.kvb.koeln/kvbrad](http://www.kvb.koeln/kvbrad)



Menschen bewegen

### Mitglieder des Bündnisses sind:

ADFC Aachen, ADFC Düren, ProRad Düren, ADFC Köln, ADFC Leverkusen, ADFC Rhein Eft, Buirer für Buir, Greenpeace Köln, Kidical Mass Köln, Klimaaktionsbündnis Köln, Klimawende Köln, RAD-KOMM, VCD Regionalverband Köln und Students for Future/Verkehrswende Köln.

Die jeweiligen Verbände/Initiativen betreuen die einzelnen Strahlen des Sterns als Pat\*innen. Alle, die über diese Strahlen nach Köln radeln, demonstrieren so, dass wir mehr Platz für die Verkehrsteilnehmer ohne Motor brauchen.

### Über die Autobahn in die Kölner Innenstadt.

Wir planen eine Route von Aachen über die A4, Halt am Butzweiler Hof, mit anschließender Weiterfahrt über die A57 zum Aachener Weiher.

### Aktionsorte als Treffpunkte

Bevor die Radfahrenden aus dem Umland und den Kölner Bezirken am Aachener Weiher zu einer gemeinsamen Runde zusammenkommen, fahren sie abhängig von der Himmelsrichtung, aus der sie anreisen, verschiedene Aktionsorte an.

In Ehrenfeld, an der Franz-Geuer-Str. gibt es ein Frühstück, bevor sich die Gruppe auf den Weg zum Butzweiler Hof macht.

Gruppen aus dem Süden fahren zum Aktionsort Chlodwigplatz.

Dort startet um 12 Uhr ein Event mit Infoständen, Musik, Fahrradparcours für Kinder, Kaffee, Waffeln ... etc. Wenn die Gruppe aus dem Süden

# Wir sind Verkehr

Die 13. Kölner Sternfahrt wird in diesem Jahr von einem großen Bündnis getragen. Sie steht unter dem Motto: **Wir sind Verkehr!**

Sie findet am Sonntag, den 21. Juni statt.

eingetroffen ist, fahren wir gemeinsam zum Aachener Weiher.

Um 15 Uhr starten alle zusammengeführten Gruppen und Menschen des nicht motorisierten Individualverkehrs auf eine gemeinsame Endrunde vom Aachener Weiher zur Deutzer Werft, wo die Abschlusskundgebung stattfinden wird.

Die genauen Streckenverläufe der Routen werden auf der Website [www.Sternfahrt-Koeln.de](http://www.Sternfahrt-Koeln.de) dargestellt.

*Ilse Pottmann*



# maybike

maybike.de

Gut zu wissen:  
Der Biker trägt  
**Hövding** – den  
sichersten Fahrradhelm  
der Welt, der gar  
kein Helm ist ;-)



**STEVENS**  
B I K E S

**i:SY**  
Ride it. Love it!

CONTOURA

# INNOVATIVES DESIGN

Innovationen, Visionen und Kompositionen, die tagtäglich gefühlt und gelebt werden. Ein Endprodukt, das an Liebe zum Handwerk kaum zu übertreffen ist. Und Einzelanfertigungen, die keine weiteren erklärenden Worte benötigen. **Das ist Simplon. Das ist Leidenschaft.**

**Maybike ist Simplon Exklusiv-Partner für Köln!** Schaut einfach mal bei uns rein – wir werden euch gerne ausführlich und kompetent beraten.



 **SIMPLON**

E-Bike – CHENOA BOSCH CX UNI

## MIT SICHERHEIT SMART!

B'safe, die erste tragbare Airbag-Weste, die Radfahrer bei ihrer täglichen Fahrt schützt. Das intelligente System besticht durch einzigartigen Tragekomfort und bietet gleichermaßen optimalen Schutz für alle wichtigen Organe und Körperteile. **In Köln exklusiv bei Maybike erhältlich!**



HELITE B'safe  
Airbag-Weste

  
airbag technology expert

# #anderthalbmeter Abstand

Symbolbild

Situationen wie diese kennt wohl jeder, der regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs ist. Autos, aber auch Busse und LKW überholen derart eng, dass es einem angst und bange wird. Dass dies Radfahrende gefährdet, sieht auch die Rechtsprechung schon lange so. Radfahrende weisen naturgemäß einen gewissen Pendelradius auf und brauchen Platz zum Ausweichen vor plötzlichen Gefahrenstellen (Autotüren, Schlaglöcher etc.). Mit Inkrafttreten der jüngsten StVO-Novelle wird ein Mindestabstand von 1,50 Metern innerorts und 2 Metern außerorts auch ausdrücklich im Gesetz stehen. (siehe Artikel Seite 17 in dieser Ausgabe)

Leider wird der Überholabstand zu Radfahrenden von der Polizei kaum kontrolliert. Selbst wenn Polizeistreifen entsprechende Situationen beobachten, wird nach Erfahrung der Redaktion meist nicht eingegriffen. Was kann man als Einzelner tun, um solche Gefährdungen zu verfolgen und damit dafür zu sorgen, dass die Sensibilität für das Fehlverhalten wächst?

Als Paul den Fahrer zur Rede stellt, reagiert

dieser völlig uneinsichtig. Darum lässt Paul es diesmal nicht auf sich beruhen, sondern zeigt den Fahrer an.

Es kommt zur Anklage und zur mündlichen Verhandlung vor Gericht. Paul wird als Zeuge geladen und sagt zur Situation aus. Die Richterin findet deutliche Worte, sie sagt sinngemäß, der Fahrer möge sich der Gefährlichkeit seines Handelns bewusst sein, er könnte an diesem Tage ohne Weiteres auch wegen Körperverletzung oder Schlimmerem hier vor Gericht sitzen, ein Schlenker von Paul hätte gereicht. Das Verfahren endet mit einer Geldzahlung von 350 EUR.

Wie das Statement **„Wir haben festgestellt, dass zu 90 Prozent der nötige Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird“** des Bonner Polizeisprechers Herrn Michael Beyer zeigt, kommt es auf deutschen Straßen täglich zu unzähligen Situationen, die der beschriebenen ähneln. Nur selten bringen betroffene Radfahrer\*innen die beteiligten Autofahrer\*innen zur Anzeige. Tun sie es aber doch, stellen die Staatsanwaltschaften häufig die Ermittlungen ein.

# Gefährdungen durch Autofahrer\*innen anzeigen

Paul\* ist mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. In der Südstadt biegt er in die Merowingerstraße ein. Hier ist wenig Platz, mehrere Autos parken auf der Fahrbahn. Als Paul auf eine der Engstellen zufährt, nähert sich von hinten ein Smart und überholt ihn mit hoher Geschwindigkeit. Das Fahrzeug fährt so nah vorbei, das Paul es problemlos berühren könnte. Mit zitternden Beinen hält er an – noch mal gut gegangen.

\*Name der Redaktion bekannt

Die Erfolgsaussichten einer Anzeige steigen, wenn die nachfolgenden Tipps beachtet werden:

## Dokumentation

- Nummernschild und Kfz fotografieren oder jedenfalls notieren
- Fahrer\*in fotografieren
- Zeug\*innen für die Überholsituation ansprechen und Kontaktdaten notieren
- Gedächtnisprotokoll anfertigen
- Ggf. Videoaufnahmen von Kamera

## Anzeige

Anzeigen können bei der Polizei erfolgen, auch online. Für NRW: [service.polizei.nrw.de/anzeige](https://www.polizei.nrw.de/anzeige). Die Annahme von Online-Anzeigen kann die Polizei nicht ablehnen. Die Bestätigungs-E-Mail enthält jedoch nicht den Text der aufgegebenen Anzeige. Darum sollte man ihn vor Versand der Anzeige abspeichern.

Die Anzeige sollte enthalten:

- Schilderung des Sachverhalts (Was, wann, wie, wo?)
- Nennung der vorliegenden Beweise (siehe Dokumentation) und Zeug\*innen (mit Kontaktdaten)

Wertvolle Informationen:

- Geschätzter Abstand (auf welcher Basis geschätzt?)
- Fahrbahnbreite (z.B. Messung in TIM-Online: [www.tim-online.nrw.de/tim-online2](https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2))
- Fahrbahn verengt? Warum? (z.B. parkende Autos)
- Gegenverkehr?

Wichtig:

- Hat das Überholen bei euch Reaktionen ausgelöst? z.B. Angst, Zittern, Ausweichen, Bremsen, Lenker verreißen oder gar Sturz?
- Hat die Situation euch oder andere Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet? (dann ggf. § 315c StGB einschlägig, siehe unten)  
Wenn ja, warum?
  - z.B. weil ihr nicht mehr hättet ausweichen können, z.B. vor Straßenschäden/Autotüren oder aber auch anderen Verkehrsteilnehmern
  - z.B. weil Situation unübersichtlich war, z.B. Einmündungen nicht einsichtig
- Spricht etwas dafür, dass der/die Fahrer\*in rücksichtslos (also nicht „nur“ unachtsam) oder gar mit Vorsatz gehandelt hat? z.B. (Licht-)

cambio CarSharing

Falls es doch mal was  
Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:

[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)



Hupe, drängeln, entsprechende Äußerungen? (dann ggf. auch Nötigung einschlägig, siehe unten)

- Nötigung (§ 240 StGB)
- Körperverletzung (§§ 223 ff. StGB)

Es bietet sich eine Formulierung an wie: **„Ich stelle (Straf-)Anzeige wegen aller in Frage kommenden Delikte. Soweit erforderlich, stelle ich hiermit Strafantrag.“**

### Tatbestände

- Wenn möglich, nennt die aus eurer Sicht in Frage kommenden Tatbestände warum sie aus eurer Sicht einschlägig sind:
- Ordnungswidrigkeit – „Beim Überholen ausreichenden Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten“ (laufende Nr. 23 Bußgeldkatalog - § 5 Absatz 4 Satz 2 StVO) -> 30 EUR
- Gefährdung im Straßenverkehr – „falsch überholen“ (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b) StGB) -> Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe

Je nach Umständen kommen auch andere/weitere Tatbestände in Betracht z.B.

- Gefährdung im Straßenverkehr – „an unübersichtlichen Stellen zu schnell fahren“ (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) StGB)

### Einstellung des Verfahrens

- Kommen Nötigung oder Körperverletzung (oder andere in § 374 StGB gelistete Tatbestände) in Betracht, bietet es sich an, schon in der Anzeige darzulegen, warum die Verfolgung der Tat im öffentlichen Interesse liegt. Dies ist der Fall, wenn der **„Rechtsfrieden über den Lebenskreis des Verletzten hinaus gestört und die Strafverfolgung ein gegenwärtiges Anliegen der Allgemeinheit ist“**. Es kann z.B. auf flächendeckende Problematik und Wiederholungsgefahr bei Nichtahndung hingewiesen werden.
- Wird das Verfahren eingestellt, besteht ggf. die Möglichkeit der Beschwerde.
- Auch wenn das Verfahren eingestellt wird: Der Fall kommt in die Statistik und mit weiteren Anzeigen wird eine Einstellung in Zukunft unwahrscheinlicher.

### Benedikt Polaczek



Anzeigen können bei der Polizei auch online erfolgen:  
[service.polizei.nrw.de/anzeige](https://service.polizei.nrw.de/anzeige)





RheinEnergie



# Alles für die Region.

Wir beliefern das Rheinland  
mit Strom, Erdgas, Wasser  
und Lösungen für ein neues  
Energiezeitalter.

**RheinEnergie.**  
**Die Energie einer ganzen Region.**



# Mitgliederversammlung 2020



Die Mitgliederversammlung war gut besucht

Auf der Mitgliederversammlung konnte der ADFC Köln auf ein außerordentlich erfolgreiches Jahr 2019 zurückblicken. Im letzten Jahr wurden 614 neue Mitglieder gewonnen, so dass im Kreisverband Köln nun 3.731 Kölner Radfahrerinnen und Radfahrer organisiert sind. Damit sind 2019 fast zwei Mal so viele Menschen eingetreten wie in den ebenfalls erfolgreichen Vorjahren. Köln wächst damit fast doppelt so stark wie der bundesweite Gesamtverband. Das Mitgliederwachstum, ein erfreuliches Volumen an Spenden und die gute Entwicklung in unserem wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb erlauben uns auch weiterhin, viele Projekte anzugehen.

Auf der Mitgliederversammlung standen in diesem Jahr Wahlen an. Unsere Vorsitzenden Christoph Schmidt und Carolin Ohlwein wurden für die nächsten zwei Jahre in ihren Ämtern bestätigt. Neu im Amt ist unser bisher kommissarisch arbeitender Schatzmeister Frederik Lübbers. Als Beisitzer wurden Alexander Bühler, Christian Hölzel, Ilse Pottmann und Stephan Behrendt wiedergewählt. Lisa Schlömer und Utah Siedentopf traten nicht mehr an, aber bleiben uns weiterhin als Aktive erhalten. Christoph, Carolin, Alexander und Stephan werden uns in den nächsten zwei Jahren in der Landesversammlung NRW vertreten. In 2020 ist der Kreisverband Köln Gastgeber der Veranstaltung.



Lisa Schlömer und Utah Siedentopf wurden aus dem Vorstand verabschiedet

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung lud der Vorstand in die nahegelegene Birreria zum gemütlichen Ausklang.

Ein ausführlicher Jahresrückblick ist im Bereich Aktuelles unserer Website zu finden.

*Christoph Schmidt*

# Neujahrsempfang

Zum fünften Mal lud der ADFC Köln Vertreter aus Politik, Verwaltung und Verbänden zum Neujahrsempfang in seine Geschäftsstelle ein. Die Veranstaltung hat sich mittlerweile etabliert. Wir nutzten den Abend, um über unsere Arbeit zu berichten und mit den Gästen ins Gespräch zu kommen.



Christoph Schmidt begrüßte die Gäste mit einem Rückblick auf das vergangene und einem Ausblick auf das neue Jahr



Vertreter unserer Nachbarkreisverbände, des Landesvorstands und des Bundesvorstands waren zu Gast



Christoph Schmidt im Gespräch mit dem Fahrradbeauftragten Jürgen Möllers



Der Leiter der Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Köln Christian Dörkes im Gespräch mit seiner Vorgängerin und Hans-Günter Grawe





Umweltdezernent Dr. Rau mit unseren Vorsitzenden Carolin Ohlwein und Christoph Schmidt



Die Kölner Polizei war mit dem leitenden Polizeidirektor Werner Gross und weiteren Beamten anwesend



Christian Hölzel im Gespräch mit der Kölner Polizei





EINFACH. SAUBER. BESSER.

**JUTE STATT PLASTIK?  
SIND TASCHENTÜCHER PAPIERMÜLL?  
WAS KOMMT UNS NICHT IN DIE TONNE?**

### DAS BERATUNGSTEAM DER AWB

Bei uns erfahren Kölner Kinder, Jugendliche und Erwachsene alles über Abfallvermeidung, Wertstoffsammlung und Stadtsauberkeit.

Wir besuchen Einrichtungen und Veranstaltungen und bieten Aktionen sowie Betriebsbesichtigungen an.

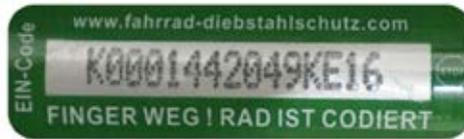
Telefon: 02 21/9 22 22 88  
E-Mail: nissi@awbkoeln.de



## Fahrradcodierung



**Mit der Markierpistole:**  
Fest im Rahmen - bester Schutz!



**Klebecodierung:**  
Schnell und einfach - selbst aufkleben!

Bestellung und Informationen unter:

[www.fahrrad-diebstahlschutz.com](http://www.fahrrad-diebstahlschutz.com)

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



 **biketeam**  
Radreisen

[www.biketeam-radreisen.de](http://www.biketeam-radreisen.de)

# RADKOMM 6 – ein Festival fürs Fahrrad

**Wir sind Verkehr! Wir alle sind Bewegung!**  
**Und genau das wollen wir auf der RADKOMM 6 am 20. Juni 2020 in Köln mit euch feiern!**  
**Der diesjährige RADKOMM-Kongress wird ein großes Festival fürs Fahrrad werden, für nachhaltige Mobilität und für alle, die sich dafür einsetzen.**

In ganz Deutschland haben viele Städte eigene Radentscheide – sie alle werden von lokalen Vereinen und Verbänden unterstützt. Als wir uns 2018 auf der RADKOMM 4 in Köln getroffen haben, um die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu starten, waren alle damaligen Radentscheide vor Ort. 2018 waren es zehn. Heute, nur 20 Monate später, sind es schon 30 Radentscheide im Lande! Die Radentscheidbewegung ist nicht zu stoppen! Deshalb laden wir gemeinsam mit Changing Cities alle Radentscheide zum großen Festival für nachhaltige Mobilität und zum großen Vernetzungstreffen nach Köln ein.

Den starken Rückenwind für Themen rund um Klima und Umweltschutz haben wir vor allem den Fridays for Future zu verdanken, die es wie keine andere gesellschaftliche Bewegung geschafft haben, die Gefahren der Klimaerhitzung in das öffentliche Bewusstsein zu bringen und auf die politische Agenda zu setzen. Wir finden: die Fridays for Future-Bewegung und die Radentscheid-Bewegung sind die derzeit bedeutendsten zivilgesellschaftlichen Akteure in unserem Land.

Wir freuen uns deshalb besonders, dass die diesjährige RADKOMM ebenfalls von Fridays for Future mitgestaltet wird. Auf der RADKOMM 6 werden wir überlegen, wie wir gemeinsam noch mehr erreichen können für das Ziel, das uns eint: die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu stoppen.

Durch Corona wurde auch unsere Arbeit an der RADKOMM durcheinandergewirbelt und so folgt ein detaillierteres Programm in Kürze. Merkt euch den 20. Juni 2020 gerne schon einmal vor. Die RADKOMM 6 wird auf jeden Fall stattfinden – wir hoffen live in Köln. Falls die derzeitige Situation ein Live-Event nicht zulassen sollte, weichen wir am 20. Juni auf kreative online-Formate aus.

# KIDICAL MASS „Platz da für die nächste Generation!“

Für eine Verkehrswende braucht es ein progressiveres Vorgehen, so wie es unsere europäischen Nachbarn etwa in Utrecht oder Gent vormachen. Dafür setzt sich die Initiative KIDICAL MASS KÖLN mit ihren bunten Fahrraddemos ein.



© Hannah Wathner

## Kidical Mass Köln – Kinder aufs Rad

In Köln sind die Bedingungen für Radfahrende, insbesondere für Kinder und Jugendliche sehr schlecht. Es fehlt an Platz: zu schmale, ungeschützte oder gar keine Radwege. Oft sind sie kaputt. Viele Eltern haben Angst um ihre Kinder und fahren sie lieber mit dem Auto. Die Politik macht zu wenig, um die Situation zu verbessern. Aktuelle Maßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, die dennoch für den Durchgangsverkehr offen sind, oder bloße Markierungen auf viel befahrenen Straßen reichen bei weitem nicht aus.

## Vision einer kinderfreundlichen und lebenswerten Stadt

Die Vision der KIDICAL MASS KÖLN ist, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad in Köln bewegen können. In der kinderfreundlichen, grünen Stadt gibt

es viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für Begegnungen zwischen allen Menschen. Wir brauchen ein Umdenken in der Verkehrspolitik und eine Fahrradstadt jetzt, denn Fahrradstädte sind kinder- und klimafreundliche Städte. Um die Vision Wirklichkeit werden zu lassen, wollen wir den Druck auf Politik und Verwaltung erhöhen, diese aber auch dabei unterstützen, eine kindersichere Radinfrastruktur zu schaffen. „Würde ich mein Kind hier alleine mit dem Rad fahren lassen?“ Wenn die Antwort lautet „Nein“, dann muss etwas passieren. An dieser Frage muss sich die Stadt Köln messen lassen.

Die KIDICAL MASS KÖLN will darüber hinaus bewirken, dass Kinder und Familien jeder Herkunft den Spaß am Radfahren (neu) entdecken. Auf den Demos können alle erleben, wie toll es sich anfühlt, wenn Radfahrende freie Bahn haben. Wir wollen auch die Eltern dazu animieren, sich für eine lebens-



© Steffen Flecht

initiiert hatten. Zehntausende Kinder, Jugendliche und Familien in mehr als 70 (!) Städten in Deutschland und in der Schweiz standen in den Startlöchern, um eine riesige KIDICAL MASS zu veranstalten, als der Corona-Virus unser öffentliches Leben komplett zum Stillstand brachte. Für das Aktionswochenende gilt: aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Das Netzwerk, das wir aufgebaut haben, wächst weiter. Die Forderungen für kinder- und fahrradfreundliche Städte bleiben unverändert bestehen. Die deutschlandweite Initiative wird von ADFC, Campact, Changing Cities, RADKOMM, VCD sowie mehr als 120 lokalen und regionalen Vereinen und Organisationen unterstützt. Von Aachen bis Zürich sind neben fast allen größeren Städten auch Kreisstädte und ländliche Regionen dabei. Das zeigt klar und deutlich: Die Menschen im ganzen Land wünschen sich eine Mobilitätswende!

### Mehr als eine Fahrraddemo

Die KIDICAL MASS KÖLN ist mehr als eine Fahrraddemo. Wir haben bereits Fahrradparcours und Workshops an Kitas, Schulen und auf Veranstaltungen angeboten und eine Fahrrad-AG am EvT Gymnasium in Sülz gegründet.

Wir haben viele Ideen und werden unsere Aktivitäten weiter ausbauen.

### Termine

Geplante Termine der KIDICAL MASS KÖLN 2020: 17.5., 21.6. (im Rahmen der Sternfahrt), 30.8. und 20. oder 27. 9.

Start: 15:00 Uhr, Rudolfplatz, wechselndes Ziel. (abweichend bei Sternfahrt: Start 14:00 Uhr)

Seid dabei, die Dinge ins Rollen zu bringen!

### Steffen Brückner, Simone Kraus

werte Stadt für ihre Kinder einzusetzen. Darüber hinaus wünschen wir uns, dass Kinder und Jugendliche verstärkt in politische Prozesse und Planungen eingebunden werden.

### Forderungen an Politik, Verkehrs- und Stadtplanung

Wir fordern für Köln:

- Ein durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz
- Sicher gestaltete Kreuzungen
- Sichere, baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen
- Ein Schulradwegenetz und Schulstraßen
- Verkehrsberuhigte Quartiere – #Veedelblocks

### Deutschlandweites Aktionswochenende der #FahrradGeneration

Für den 21. und 22. März 2020 war erstmalig ein deutschlandweites Aktionswochenende geplant, das wir von der KIDICAL MASS KÖLN



Bleibt auf dem Laufenden:

[www.kidicalmasskoeln.org](http://www.kidicalmasskoeln.org)

Twitter @KidicalmassK

Facebook @kidicalmasscologne

Instagram @kidicalmass\_koeln

# Fahrradneuheiten nicht nur für den Frühling

Stephan Behrendt

## Pimp your Schutzblech

Fahrer Berlin als Hersteller pfiffigen Zubehörs hat in wenigen Jahren eine große Fangemeinde hinter sich versammelt. Für das in ADFC-Kreisen beliebte Faltrad Brompton gibt es elegante Träger, nicht nur fürs Brompton modische Taschen aus recycelter LKW-Plane und für Schutzbleche aller Radtypen mit „Latz“ wirksame Spritzlappen.

## Safety in Numbers

Mit dem Bordo Combo lite bietet Abus ein besonders leichtes Faltschloss. Die Sicherheit dieses Zahlenschlosses ist zwar nicht sehr hoch, aber wegen seines geringen Gewichts von 520 Gramm dürfte es für Radler interessant sein, bei denen jedes Gramm an der Ausrüstung zählt.

## Leichte

### Kinder- und Jugendräder

In meiner Jugend hatten auch Jugendräder das Gewicht von Rädern für Erwachsene. Wer ergonomische, leichte Räder für Kinder von zwei bis zwölf Jahren suchte, wurde nur im Ausland fündig, zum Beispiel bei Isla-Bikes in Großbritannien. Jetzt haben durch den Fahrrad-Boom auch deutsche Hersteller erkannt, dass der Markt für solche Räder vorhanden ist.

Das leichteste Modell „S-Pro 18“ der Firma Puky aus Wülfrath wiegt auch mit Schutzblechen noch unter 7 kg. Wenn man mit unter Achtjährigen noch nicht auf der Fahrbahn fährt, kann man auf eine Beleuchtung verzichten.

Auch Scool aus Bielefeld oder Whoom aus Österreich produzieren leichte, stylische Kinder- und Jugendräder. Alle drei Hersteller sind bei Kölner Händlern erhältlich.



**Es werde Licht**

Akkuleuchten sind ja mittlerweile generell zugelassen. Immer mehr Modelle verwenden dabei statt schwerer AA-Batterien leistungsstärkere Li-Ion-Akkus, die leer nicht in den Müll wandern, sondern über USB-Stecker wieder geladen werden können. Das Spitzenmodell von Busch und Müller aus Meinerzhagen, die Frontleuchte Ixon Space mit bis zu 150 Lux hat eine genaue Anzeige der Restleuchtzeit und kann sogar als Powerbank Mobilgeräte laden..



**Noch unplattbarer**

Wer nicht auf jedes Gramm sondern auf höchste Pannensicherheit Wert legt, sollte den neuen Marathon E-Plus in die nähere Wahl ziehen. Bei dieser Variante hat die Firma Schwalbe aus dem Oberbergischen nochmals die Pannensicherheit ihrer Plus-Serie erhöht. Dieses Mehr erkaufte man sich allerdings mit einem Gewicht von etwa 1.100 Gramm.



**SOOOO VIELE E-BIKES ...gab's bei uns noch nie!**

Die größte E-Bike-Auswahl der Region!

- BULLS**    **CORTINA**
- Gazelle**    **HERCULES**
- KETTLER**    **coboc**    **rixle**
- MOTION ENGINEERING
- FLYER**    **KALKHOFF**
- KTM**    **MONDRAKER**
- BOSCH**    **brose**    **BAFANG**    **SHIMANO STOPS**
- Panasonic**    corima **ecomO**    **E-BIKE impulse**

Über 500 Stück direkt verfügbar!

+15 Jahre E-Bike-Erfahrung!



**RADMARKT**  
**SCHUMACHER**  
**LONGERICH**





## Eine Radfahrt in Gedenken an Albert Richter

Am 2. Januar 2020 jährte sich der Todestag des Kölner Radrennfahrers Albert Richter zum 80. Male. Ein trauriger Jahrestag und gleichzeitig ein guter Anlass an diesen besonderen Menschen im Rahmen einer Gedenkfahrt zu erinnern, die von unserem Verein "Racing Team Cölle dasimmerdabei" organisiert wurde. Aber wer war Albert Richter?



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren Bahnrennen eine große Sache und lockten tausende Zuschauer an. Es waren große Events mit lokalen und internationalen Rennfahrern, die in halsbrecherischen Jagden auf Natur-, Holz- oder Betonbahnen um den Sieg kämpften. Insbesondere Steherrennen, bei denen die Radsportler dicht hinter Motorrädern ihre Runden drehten, waren ebenso spektakulär wie unfallträchtig und nicht wenige ließen bei Stürzen ihr Leben.

Einer der Stars in diesem Radsportzirkus war Albert Richter. Er wurde am 14.10.1912 in der Sömmeringstraße in Köln-Ehrenfeld geboren, wo heute ein Stolperstein an ihn erinnert. Wäre es nach seinem Vater gegangen, hätte er einen handwerklichen Beruf ergriffen. Doch Albert Richter, von Freunden „Teddy“ genannt, war fasziniert vom Radsport. Schon mit 16 Jahren bestritt er seine ersten Rennen in der Rheinlandhalle auf dem Heliosgelände in Ehrenfeld. Seine Siegestrophäen versteckte er anfangs unter dem Bett, doch nach einer Verletzung flog das auf und Albert Richter setzte sich gegen seinen Vater durch, um sich ganz dem Radsport zu widmen.

In den 30er Jahren zählte „**Der deutsche Achtzylinder**“ mit seiner eleganten Fahrweise zu den Größten seines Sports.

Sein Talent wurde von seinem jüdischen Trainer, Manager und väterlichen Freund Ernst Berliner gefördert. 1932 gewann Richter den Weltmeistertitel bei den Amateuren und wechselte ins Profilage, wo er neben sieben deutschen Meisterschaften zwei Vizeweltmeisterschaften und zahlreiche prestigeträchtige internationale Rennen gewann.

Abseits des Sports verbanden viele der internationalen Fahrer innige Freundschaften. Dies erklärt auch Richters ablehnende Haltung zum Nationalsozialismus. Er verweigerte bei Siegerehrungen den Hitlergruß, erteilte der Gestapo Absagen für Spitzeleien gegen andere Sportler und hielt weiterhin fest und öffentlich zu Ernst Berliner, auch nach dessen Emigration in die Niederlande.

Mit Beginn des Krieges äußerte er, im Krieg nicht auf seine Brüder im Ausland schießen zu können und der Gedanke an Flucht reifte in ihm. Am 31.12.1939 machte er sich auf den Weg in die Schweiz, im Gepäck 12.700 Reichsmark, die er für jüdische Freunde über die Grenze schmuggeln wollte. Doch er wurde von deutschen Grenzbeamten kontrolliert und erwischt. Die Umstände seiner Festnahme, insbesondere das gezielte Kontrollieren der Reifen, in denen das Geld eingenäht war, lassen nur den Schluss zu, dass Richter denunziert wurde. Zwei Tage später war Albert Richter tot. Zunächst hieß die Todesursache „Skiunfall“, dann „auf der Flucht erschossen“, am Ende „Selbstmord“, aber als sein Bruder ihn am 3. Januar 1940 im Gefängnis von Lörrach besuchen wollte, fand er Richters blutverschmierte Leiche mit Löchern in der Kleidung vor, was einen gewaltsamen Tod durch die Gestapo nahelegt. Diese Theorie stützt auch die Tatsache, dass der Sarg von der Familie unter Androhung von Todesstrafe nicht mehr geöffnet werden durfte.

Albert Richter starb für seine weltoffene Haltung und die Loyalität gegenüber seinen Freunden. Wäre es nach den Nazis gegangen, wäre

sein Name auf ewig aus den Archiven gelöscht worden, doch es ist seinen Biographen Renate Franz und Andreas Hupke zu verdanken, dass seine Geschichte im Buch „*Der vergessene Weltmeister*“ veröffentlicht und sein Name am Leben gehalten wurde.

### #keinvertessen

Albert Richter ist ein Vorbild in sportlicher und menschlicher Hinsicht. In Köln erinnern Gedenktafeln an der Rheinlandhalle sowie am Radstadion, dessen Holzvoal auch den Namen „Albert-Richter-Bahn“ trägt, an Richter als großen Sportler und Menschen mit Idealen. Sein Grab auf dem Ehrenfelder Friedhof ist heute Ehrengrab der Stadt Köln. Die Geschichte von Richter wird aus der Perspektive Ernst Berliners im Kurzfilm „Tigersprung“ erzählt.

### Michael Hokkeler



#### Buch – Renate Franz:

„Der vergessene Weltmeister: Das rätselhafte Schicksal des Radrennfahrers Albert Richter“

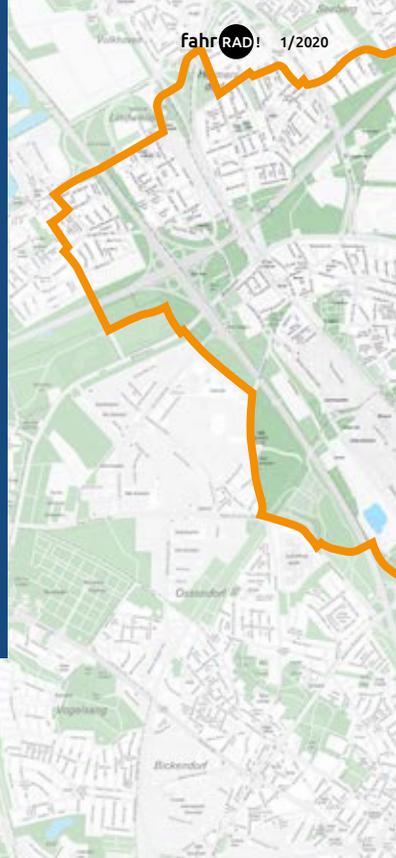
#### Kurzfilm – Tigersprung:

[www.tigersprung-der-film.de](http://www.tigersprung-der-film.de)



# Die Nordost- und Nordwest-Schleifen 52 km im Norden Kölns

Ist es Glück oder Klimakrise, wenn man Mitte Februar bei strahlender Sonne und 15 Grad die Kleeblatt-Route fährt? Ich entscheide mich situativ für Glück und schwinge mich auf den Sattel, um die beiden „Nord-Blättchen“ des Kölschen Kleeblatts zu erkunden. Links- und Rechtsrheinisch führen die Wege jeweils rund 26 km auf ruhigen Straßen, durch Parks und Grün im Norden Kölns.



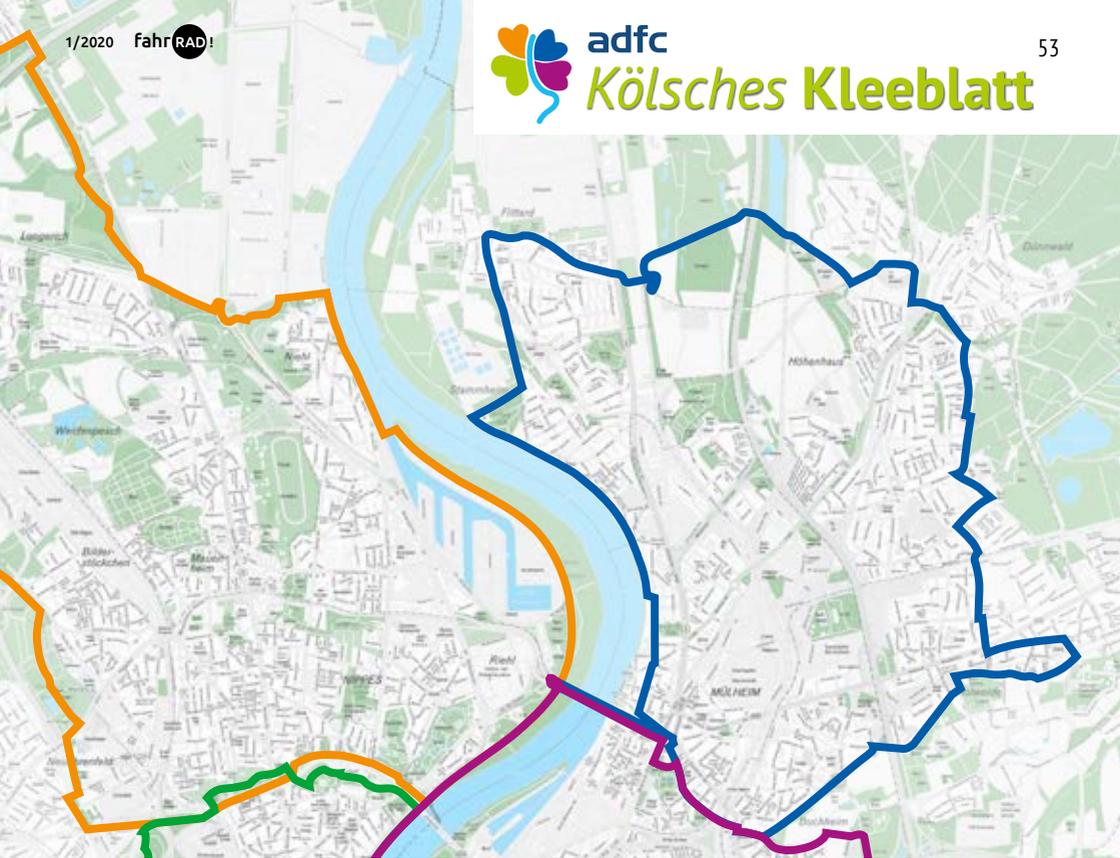
## Glück auf gen Norden

Für die Nordost-Route geht's linksrheinisch flussabwärts bis zur Mülheimer Brücke und dort rüber auf die andere Rheinseite. Am Wasser entlang führt der Weg bis Stammheim. Der Schlosspark mit seinen Skulpturen lädt ein zur kleinen Kunstpause. Etwas abseits vom Rhein rollt man entlang der ruhigen Egonstraße nach Flittard und ab dort nach Osten. Über Felder und Wiesen kommt man nach Dünnwald. Die Randgebiete Kölns sind dörflich – das eine oder andere Fachwerkhaus, kleine Kirchen, ruhige Straßen und die flache Strecke laden ein zum Flanieren. In Dünnwald beginnt sich die Ostrunde zu schließen. Hier gibt es an der Leuchterstraße die Option in die KVB-Linie 4 einzusteigen, falls die Kräfte schwinden. Wer hier weiter radeln will, kann auch noch später in den ÖPNV umsteigen. Zunächst radelt man über den östlichen Ortsrand von Höhenhaus nach Holweide am schönen „Haus Isenburg“ vorbei. Ab jetzt führt die Route zu großen Abschnitten entlang der Straßenbahntrasse (3, 18). Alle Bahnen führen genau wie die Nordost-Route zum Wiener Platz in Mülheim. Spätestens, wenn man von Buchheim gen Mülheim radelt, ist man zurück im Großstadtleben – aber die Wege sind auch hier verkehrsarm und gut zu radeln.

## Kölner Nordwesten

Wer von der nördlichen Ostrunde direkt weiter in die westliche Schleife kurven möchte, fährt über die Mülheimer Brücke und dann am Rhein entlang nicht zurück zum Kleeblatt-Mittelpunkt sondern nach Norden.

Radwege führen entspannt bis zum Niehler Hafen, der den Rhein in seiner Funktion als Wirtschaftsweg eindrücklich veranschaulicht. Kaum hat man am Nordende der Landzunge die Brücke zum „Festland“ überquert, heißt es kurz Obacht geben: der Weg führt nach links in die Hillesheimstraße. Die Zufahrt ist leicht zu übersehen – sie ist mit Pollern beschränkt, sodass nur zu Fuß Gehende und Radfahrende passieren können. Auf Radwegen fährt man zunächst an Straßen entlang gen Norden, umrundet das Niehler Ei und verschwindet am Übergang von Bremerhavener Straße und Militärringstraße rechts im Grünen. Wenige Kilometer weiter lohnt



es, am Fühlinger See ein Püschchen einzulegen. An einem Samstag im Februar ist man allerdings auf Packtaschenverpflegung angewiesen – die Gastronomie hatte nicht geöffnet.

Über Heimersdorf geht es weiter nach Pesch. Hier heißt es Augen zu und durch: Alte Escherstraße und Butzweiler Straße bestechen nicht durch Charme – stattdessen sorgen u.a. ein bekanntes Einrichtungshaus und dessen Kunden für viel Autoverkehr. Die kurze Durststrecke ist schnell überstanden und weiter geht es im stadtnahen Grün: Vom Bürgerpark Nord West rollt man in den Blücherpark. Nach Überquerung des Parkgürtels geht es auf Nebenstraßen dem Rhein entgegen. Die letzten Kilometer folgen der Inneren Kanalstraße. Hier ist der Fahrradweg ist durch die Bordsteinkante von der Straße getrennt. Ab der Neusser Straße kann man nochmal links der Inneren Kanalstraße in den Park ausweichen und dann An der Flora

und Frohngasse die letzten wenigen Meter gen Rhein zurücklegen. Geschafft. Ab hier ist der Weg bekannt: zurück am Rhein zum Mittelpunkt des Kleeblatts und los geht's von vorn!

**Edith Gmeiner**

### Das Kölsche Kleeblatt

Das Besondere am Kölner Kleeblatt ist, dass die Fahrradtour aus vier Teilstrecken besteht, die sich nach Lust, Laune und Fitness kombinieren lassen (vgl. fahrRAD! 3/2019). Die Mitte des Kleeblatts, an der alle vier Einzelrouten zusammenführen, befindet sich linksrheinisch an der Deutzer Brücke. Hier lässt sich immer wieder entscheiden, ob es noch ein Blättchen mehr sein darf – das ganze Kleeblatt hat eine Gesamtstrecke von rund 100 km.



Die GPS-Daten der Tour können auf [touren.adfc-koeln.de](http://touren.adfc-koeln.de) heruntergeladen werden.



# Liebliches Taubertal – Der Klassiker

## Ein Radweg erster Güte

Der rund 100 km lange Radweg von Rothenburg ob der Tauber bis Wertheim ist vom ADFC mit 5 Sternen ausgezeichnet. Auf dem Klassiker entlang der Tauber genießen Radfahrer\*innen eine erlebenswerte und naturnahe Routenführung garniert mit Burgen, Schlössern, Klöstern und Museen sowie Kunstwerken von Tilman Riemenschneider, Balthasar Neumann oder Matthias Grünewald.

**D**a der Klassiker in Rothenburg startet, muss man zumindest für einen Tag den Zauber dieser Stadt genießen. Der begehbbare Mauerring mit 42 Türmen macht das Mittelalter wieder lebendig. Ein Besuch im einstigen jüdischen Viertel, vorbildlich saniert, lässt Geschichte hautnah erleben. Große Anziehungskraft besitzt die St. Jacobs-Kirche mit dem bedeutsamen Heilig-Blut-Altar von Tilman Riemenschneider. Ein unvergessliches Erlebnis ist die Nachtwächterführung durch die verwinkelten Gassen mit ihren Fachwerkhäusern. Rothenburg ist Romantik pur und der Radweg, der hier beginnt, ist Genuss pur.

Zuerst geht es ein Stück steil hinunter zur Tauber. Bereits nach gut einem Kilometer lohnt es sich den ersten Fotostopp einzulegen. In der St. Peter und Paul Kirche in Detwang befindet sich ein Kreuzigungsaltar (vermutlich) von Tilman Riemenschneider. Nach weiteren 20 km mit kleinen Steigungen taucht Creglingen mit seiner Herrgottskirche auf. Der Marienaltar ist ebenfalls von Riemenschneider.

Bis zur nächsten Sehenswürdigkeit, der 1733 von Balthasar Neumann erbauten Tauberbrücke in Tauberrettersheim, radelt man mal links und mal rechts der Tauber.

Das erste Etappenziel liegt einen Katzensprung

weiter flussabwärts: Weikersheim. Sehenswert ist das Hohenloher Renaissanceschloss mit seinem weitläufigen Barockgarten und der herrlichen Orangerie. Es bietet einen einzigartigen Einblick in längst vergangene Zeiten.

Am nächsten Morgen darf man den Abstecher zu der im Wald verborgenen Wallfahrtskirche bei Laudenbach nicht verpassen. Kein geringerer als Eduard Mörike hat diese Kirche in einem Gedicht beschrieben:

*„O liebste Kirche sondergleichen,  
Auf deinem Berge ganz allein,  
Im Wald, wo Linden zwischen Eichen  
Um's Chor den Maienschatten streun!“*

Wieder auf dem Klassiker erreicht man für eine Kaffeepause als nächstes Ziel Bad Mergentheim. Der malerische Marktplatz mit dem Renaissance-Rathaus öffnet den Blick zum geschichtsträchtigen Deutschordensschloss mit Museum und Schlosskirche. Gestärkt radelt man bis Lauda. Hier empfiehlt sich einen ca. 40 km langer Abstecher zu einzigartigen sakralen Kunstdenkmälern anzutreten. Mittlere Kondition oder elektrische Unterstützung erleichtern das Bergauf und Bergab. Auf diesem Rundkurs beeindruckt mehrere Barockkirchen, zwei seltene Achteckkapellen sowie die Tauberbrücke in Gerlachsheim.



Zurück auf dem Klassiker geht es durch die Fechtstadt Tauberbischofsheim mit dem Kurmainzischen Schloss bis zum Kloster Bronnbach aus dem 12. Jahrhundert.

Wer nicht bis Wertheim radeln will, kann hier übernachten, jedoch nicht ohne vorher die maleisch über der Tauber thronende Gamburg aus dem 12. Jahrhundert zu besuchen. In dem kulturhistorisch einzigartigen Hauptsaal präsentieren sich mit den „Barbarossa-Fresken“ die ältesten weltlichen Wandmalereien nördlich der Alpen. Sie zeigen Szenen des Kreuzzuges Friedrichs I.

Am Zusammenfluss von Tauber und Main endet der Klassiker, hier liegt die pittoreske Stadt Wertheim, ein Kleinod mit grandioser Aussicht. Von hier aus kann man bequem mit der Bahn zurück bis Schrozberg fahren, um dann noch mal 25 km durch eine Wald-, Feld- und Wiesenlandschaft nach Rothenburg zu radeln.

Ein Radausflug ins Taubertal wird natürlich erst durch das kulinarische Profil dieser Region komplett. Besonders im Herbst, wenn die Weinberge ihre bunte Blätterpracht tragen, laden Restaurants, Besenwirtschaften und zahlreiche Wein feste ein.



Bilder: Wolfgang Humberg

Balthasar Neumann-Brücke: TLT/Peter Frischmuth



Informationen, Kartenmaterial und Unterkünfte:  
[www.liebliches-taubertal.de](http://www.liebliches-taubertal.de)

# Neue ADFC-Regionalkarte Bergisches Land erschienen

## Radeln zwischen Rhein und Lenne, Wupper und Sieg

In vierter Auflage und neuem Design erschienen ist die ADFC-Regionalkarte „Bergisches Land Köln/Düsseldorf“. Die auf digitaler Kartengrundlage sowie auf wetter- und reißfestem Papier erstellte Karte ist von Radlern für Radler gemacht und umfasst ein Gebiet von über 6.000 km<sup>2</sup>. Sie ist beidseitig bedruckt und für die Nutzung von GPS optimal aufbereitet.

Die aktuelle, digital erstellte Kartengrundlage im Maßstab 1:75.000 eignet sich besonders für Tagesausflüge und Wochenendtouren. Sie ist im Buchhandel sowie in der Geschäftsstelle des ADFC Köln erhältlich und kostet 9,95 Euro.

Das Grundgerüst der ADFC-Regionalkarte bilden die überregionalen Radfernwege, das landesweite Radverkehrsnetz NRW sowie regionale Radwegenetze. Landschaftlich reizvolle Strecken wurden miteinander verbunden und durch verkehrssarme Routen ergänzt. Die Karte zeigt, wie die Wege beschaffen, wie stark befahren sie sind und mit welchem Gelände zu rechnen ist. Besonders hervorgehoben sind Führungen von Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen. Zur besseren Orientierung sind neben Straßennamen auch die Knotenpunkt-Nummern der radtouristischen Wegenetze der RadRegionRheinland sowie Südwestfalen aufgeführt.

Der Textteil enthält 12 Tourenvorschläge, ADFC-Adressen vor Ort sowie Infos zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn.

Diese Karte ist außerdem als App für iPhone, iPad sowie Android Smartphones und Tablets im Appstore bzw. Playstore erhältlich. In den App-Karten sind sowohl die Tracks der Tourenvorschläge als auch der Radfernwege und Themenrouten integriert. Neu: Die jeweilige GPS-Position wird in der digitalen Rasterkarte angezeigt.

**ADFC-Regionalkarte Bergisches Land Köln/Düsseldorf**

**ISBN 978 3-87073-950-8**

**Maßstab: 1:75.000**

**Preis: 9,95 Euro**

**Norbert Schmidt**





# Kölner Höhen

Über 100 m hoch und immer noch auf Kölner Stadtgebiet. Mit dem Tourenrad zum Troodelöh und über den Tütberg auf historischen Pfaden zur Wahner Heide.

**D**er Königsforst und die Wahner Heide bieten eine unglaubliche Vielfalt von Wegkombinationen und präsentieren sich immer wieder neu.

## Der Weg

Der Weg führt über gut ausgebaute Waldwege, die auch nach Regen befahrbar sind. Asphaltierte Strecken finden wir in der Ortsdurchfahrt von Rösrath, auf dem Weg zum Heideportal und am Ende der Tour auf dem Fahrradweg.

Unsere Rundtour von 33 km startet und endet an der Endhaltestelle Königsforst der Linie 9. Unser erstes Ziel nach 5 km ist der 118 Meter hohe Troodelöh, Kölns höchster Berg.

Nach einer kurzen Abfahrt zu Hausmanns Grab erklimmen wir 5 km weiter den Tütberg, mit 212 Metern die höchste Erhebung im Naturschutzgebiet Königsforst.

Eine ausgiebige Picknick-Pause stärkt uns, bevor wir zum ehemaligen Bahnhof Forsbach abwärts fahren und von dort auf der alten Bahntrasse über Rösrath zum Heideportal Turmhof rollen. Kurz danach verlassen wir die wenig befahrene Asphaltstraße und treten entspannt die nächsten 8 km zum Gut Leidenhausen in die Pedale. Bis zum Startpunkt sind es dann nur noch 3 km.

## Sehenswürdigkeiten

- Zwölf-Apostel Buche. Aus einem Buchenstumpf sind 12 Buchen gewachsen.

- Troodelöh mit Picknickhütte:



- Grab des Kölner Fabrikanten Hausmann mit seinen Doggen

- Tütberg mit Picknickbank

- Gelände des ehemaligen Bahnhofs Forsbach:



- Heideportal Turmhof
- Stephansheide mit den Kriegsgedenkstätten
- Sogenanntes Pionierbecken und ehemalige Panzerverladestation der NATO

## Einkehr:

- Heideportal Turmhof
- Gut Leidenhausen



Die GPX-Datei zur Tour kann von der Homepage des ADFC Köln heruntergeladen werden:

[www.adfc-koeln.de](http://www.adfc-koeln.de)>Radtouren  
und Radreisen>Tourenvorschläge

**Clemens Rott**



**Nicht Masse, sondern Klasse**

France-Bike ist seit Langem **Spezialist** für qualitativ hochwertige **Radreisen** in Frankreich und ganz Europa. Mit uns können Sie nunmehr alle Gebiete dieses herrlichen Schlaraffenlandes per Rad entdecken. Frankreich und insbesondere unsere Radreisen am **Canal du Midi** und in der **Provence** bleiben zwar weiterhin der Schwerpunkt unseres Reiseprogramms, aber wir sind keine Kostverächter und tummeln uns in vielen, ja fast allen Ländern Europas.

**Radreisen in ganz Frankreich  
und in vielen Ländern Europas**



[www.france-bike.com](http://www.france-bike.com) | [france-bike@france-bike.com](mailto:france-bike@france-bike.com) | +49 2832 / 977 855



Herzlich willkommen auf der

## 3-Flüsse-Route

Region Lippe-Issel-Niederrhein

[www.3-fluesse-route.de](http://www.3-fluesse-route.de)

- ➔ 161 km Rundkurs
- ➔ kürzere Rundtouren möglich
- ➔ buchbare Radwander-Pauschalen

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.



**WIR HELFEN IHNEN DAS PASSENDE BIKE & BIKE-ZUBEHÖR ZU FINDEN!**

- **MOUNTAIN BIKES**
- **RENNRÄDER**
- **TREKKING BIKES**
- **E-BIKES**
- **KINDER-RÄDER**
- **ZUBEHÖR**

**ÖFFNUNGSZEITEN:**

Mo, Di, Do, Fr: 10.00-13.00 // 14.00-18.30 Uhr | Mi, Sa: 10.00-14.00 Uhr

JWF Fahrradhandel GmbH

**JWF**  
Fahrradhandel  
GmbH

◆ Bikeshop seit 1996 ◆

FRANKFURTER  
STRASSE Nr. 488

488

51145  
KÖLN [PORZ]

TEL & FAX

**02203 29 44 61**

**Köln** adfckoeln  
Köln-Innenstadt

Insights ansehen Zielgruppe vergrößern

👍 Gefällt radkurierin und 32 weiteren Personen

**adfckoeln** Neuer Service der @stadt.koeln: Neben der Radstation am Hauptbahnhof gibt es jetzt auch an den Ringen bewachte Fahrradparkplätze. :-)

**Köln** adfckoeln  
Innere Kanalstraße

Insights ansehen Zielgruppe vergrößern

👍 Gefällt kidicalmassbremen und 102 weiteren Personen

**adfckoeln** Verkehrswende

Die Verkehrswende in Köln kommt. Die Innere Kanalstraße ist autofrei.

**Köln** adfckoeln  
Köln-Innenstadt

### Unfälle auf den Ringen

Unfälle mit Verletzten und schwerem Sachschaden

Jahr	Anzahl Unfälle
2016	291
2017	102
2018	114
2019	94

Grafik: Hahn; Quelle: Polizei Köln

Insights ansehen Zielgruppe vergrößern

👍 Gefällt hefrebo und 45 weiteren Personen

**adfckoeln** Tempo 30 in der Innenstadt

In der Politik wird Tempo 30 im gesamten Innenstadtbereich diskutiert. Der Rückgang der Unfälle an den Ringen ist signifikant.  
<https://www.ksta.de/koeln/tempo-30-fuer-die-innenstadt-33804676>

**Köln** adfckoeln

Insights ansehen Zielgruppe vergrößern

👍 Gefällt mediaparkkoeln und 47 weiteren Personen

**adfckoeln** in Köln ze Must!

Wir bleiben zuhause, damit Sicherheitskräfte, Rettungskräfte und Krankenhäuser ihre Arbeit tun können und das Gesundheitssystem nicht überlastet wird. Mindestens anderthalbmeter Abstand gilt derzeit nicht nur beim Überholen von Radfahrenden  
 #FlattenTheCurve #inKoelezehus

Vor 4 Tagen

# Fördermitglieder

des ADFC Kreisverbands Köln

*Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.*

*Wir begrüßen den IN VIA e.V. als Träger der Radstation Köln als Fördermitglied.*



## Lindlau am Ring GmbH & Co KG

Hohenstaufenring 62  
50674 Köln  
www.lindlaubikes.de  
post@lindlaubikes.de

messageconcept

## messageconcept GmbH

Große Witschgasse 17  
50676 Köln  
www.messageconcept.com



## Colonia Aktiv

Gereonswall 2-4  
50668 Köln  
www.Colonia-Aktiv.de



## Köln-Rikscha / Perpedalo

Moselstraße 68  
50674 Köln  
www.perpedalo.de  
info@perpedalo.de



## Cosmos Bikes & More GmbH

Neptunplatz 6b,  
50823 Köln  
www.cosmosbikes.de  
info@cosmosbikes.de



## Planungsbüro VIA e.G.

Marspfortengasse 6  
50667 Köln  
www.viakoeln.de  
viakoeln@viakoeln.de

Fahrrad-Diebstahlschutz.com



## Fahrrad-Diebstahlschutz.com

Buchenkampsweg 18A  
51427 Bergisch Gladbach  
www.fahrrad-diebstahlschutz.com  
info@fahrrad-diebstahlschutz.com



## Portz am Ring

Lindenstraße 6  
50674 Köln  
www.portz-am-ring.de  
kontakt@portz-am-ring.de



**Pützfeld GmbH**  
 Longericher Hauptstraße 67/68  
 50739 Köln  
[www.fahrrad-puetzfeld.de](http://www.fahrrad-puetzfeld.de)  
[info@fahrrad-puetzfeld.de](mailto:info@fahrrad-puetzfeld.de)



**Stadtrad**  
 Bonner Straße 53-63  
 50677 Köln  
[www.stadtrad-koeln.de](http://www.stadtrad-koeln.de)  
[info@stadtrad-koeln.de](mailto:info@stadtrad-koeln.de)



**Radlager Nirala Fahrradladen GmbH**  
 Sechzigstraße 6  
 50733 Köln  
[www.radlager.de](http://www.radlager.de)  
[info@radlager.de](mailto:info@radlager.de)

**VELOGICAL**

**VELOGICAL engineering GmbH**  
 Christianstr. 26  
 50825 Köln  
[www.velogical-engineering.com](http://www.velogical-engineering.com)  
[team@velogical-engineering.com](mailto:team@velogical-engineering.com)



**Radmarkt Schumacher**  
 Robert-Perthel-Str. 53  
 50739 Köln  
[www.radmarkt-schumacher.de](http://www.radmarkt-schumacher.de)



**Der Verkehrsberater**  
 Frank Rattay  
 Sinnersdorfer Feld 120  
 50259 Pulheim  
[www.der-verkehrsberater.de](http://www.der-verkehrsberater.de)  
[info@der-verkehrsberater.de](mailto:info@der-verkehrsberater.de)



**Radstation Köln**  
 Hbf/Breslauer Platz  
 50667 Köln  
[radstation@invia-koeln.de](mailto:radstation@invia-koeln.de)  
[www.radstationkoeln.de](http://www.radstationkoeln.de)



**Zweiradwerkstatt 180°**  
 Odenwaldstraße 90  
 51105 Köln  
[www.zweiradwerkstatt180grad.de](http://www.zweiradwerkstatt180grad.de)  
[info@zweiradwerkstatt180grad.de](mailto:info@zweiradwerkstatt180grad.de)



**Stadt Köln**  
**Amt für Straßen und Verkehrstechnik**  
 Stadthaus Deutz  
 Willy-Brandt-Platz 2  
 50679 Köln  
[www.stadt-koeln.de](http://www.stadt-koeln.de)

# Mitgliedervorteile auf einen Blick

Shopping-  
Gutschein  
bis zu

**100€** **29€** Keine Anmeldegebühr  
bei DriveNow zahlen!

ENTEKA schenkt Ihnen im ersten Jahr zusätzlich zur Neukundenprämie einen BestChoice Einkaufsgutschein (Höhe abhängig von gewählten Tarifen).

**9€**

Sie sparen bei **nextbike** 9 Euro im RadCard-Tarif.

**50%**

Bei **stadtmobil** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

**50%**

Bei **cambio Car-Sharing** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

**5%**

Bei **Flinkster**, dem Carsharing der Bahn, erhalten Sie 5% Rabatt und sparen bis zu 50 Euro bei der Anmeldung.

**10€**

Bei **Call a Bike** sparen Sie 10 Euro bei der Jahresgebühr, als BahnCard-Kunde können Sie zwei Fahrräder ausleihen.

**15€**

Als ADFC-Neumitglied erhalten Sie 15 Euro Ermäßigung auf die **VSF-Wartung**.

Sie sind als Radfahrer und Fußgänger **haftpflicht- sowie rechtsschutzversichert**.

**ADFC-Pannenhilfe:** Über die 24h-Service-Hotline erhalten Sie im Pannfall unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrradfahrt innerhalb Deutschlands schnell fortsetzen können.

Über 11% sparen Sie bei Produkten der **BIKE-Assekuranz**. Plus: Rabatte auf weitere Versicherungen.

**11%**

Auf ausgewählte Radreiseangebote im „Radurlaub“ bieten Ihnen viele Reiseveranstalter 25 Euro Rabatt. Die Reiseziele reichen von Deutschland über Europa in die weite Welt.

**25€**

Sorgenfrei Radfahren – europaweit. Die **ADFC-PannenhilfePLUS** können nur ADFC-Mitglieder zusätzlich buchen.

**PLUS**

**24 h**

Alle Vorteile und  
Konditionen auf  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)



Bitte einschicken an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,  
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an [mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de)

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig)

Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

- Ja**, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe [www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft).

**Einzelmitglied**

ab 27 Jahre (56 €)  18 – 26 Jahre (33 €)

unter 18 Jahren (16 €)

**Familien-/Haushaltsmitgliedschaft**

ab 27 Jahre (68 €)  18 – 26 Jahre (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

**Familien-/Haushaltsmitglieder:**

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

- Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

**Gläubiger-Identifikationsnummer:** DE36ADF0000266847

**Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

## Jahresrückblick des ADFC-Radlertreffs in Porz

Am Samstag, den 25. Januar, veranstaltete der ADFC-Radlertreff in Porz seinen Jahresabschluss in der Gaststätte Hubertus-Klausen in Porz-Zündorf.

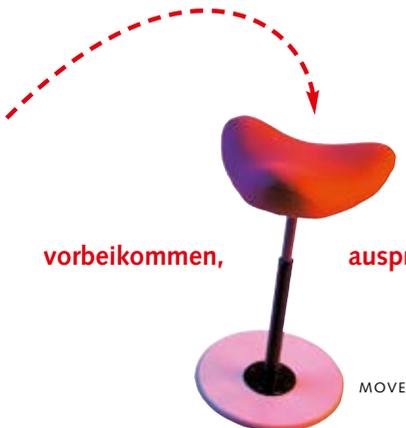


Es waren wieder zahlreiche Gäste gekommen. Es wurde an den Tischen die eine oder andere Anekdote aus den vergangenen Touren erzählt, und der Hobbyfilmer Wieland Böhme fasste die 34 Touren, die 2019 stattgefunden haben, nochmals in Bildern zu einem 40-Minuten-Film zusammen. Auch die alten und neuen Tourenleiter wurden kurz vorgestellt. Sie gaben einen kurzen Ausblick über die neuen Touren in 2020. Wie in den vergangenen Jahren auch ist ein abwechslungsreiches Tourenjahr in Porz geplant.

Ute Kaufmann präsentierte eine kleine Statistik über die Saison 2019. Die Gesamtkilometer aller gefahrenen Touren in 2019, ohne Feierabendtouren, betragen 1.792 km. Die gesamten

Kilometer, die alle Teilnehmer erradelt haben, erreicht die stolze Zahl von 17.881 km! Auch über die Erfolge des Arbeitskreises Verkehr Porz wurde gesprochen. Insgesamt war das mal wieder ein gelungener Abend, an dem alle ihren Spaß hatten.

Wer nach Aufhebung der Ausgangsbeschränkungen Lust hat, 2020 an den Porzer Rad- und Feierabendtouren teilzunehmen, ist herzlich willkommen. Alle Porzer Touren stehen im Heft *fahrRAD!* oder auf der Internetseite des ADFC Köln. Informationen gibt es auch gerne beim Porzer Radlertreff, der an jedem 3. Montag im Monat um 19:00 Uhr in der Gaststätte Hubertus-Klausen, Hauptstraße 155, 51143 Köln, stattfindet.  
*Ute Kaufmann*



**vorbeikommen,**

**ausprobieren!**

# daVinci

## ■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Köln

Roonstraße 6

am Barbarossaplatz

0221-921 39 50

www.denkmoebel.de

## ADFC Köln Kontaktdaten

### Postanschrift

#### ADFC Köln e.V.

Mauritiussteinweg 11  
50676 Köln

Tel. 02 21. 32 39 19  
info@adfc-koeln.de  
www.adfc-koeln.de

### Öffnungszeiten der Geschäftsstelle

**Während der Kontaktbeschränkungen geschlossen.** Nach Aufhebung wieder:

Jeden Mittwoch 17:00 bis 19:00 Uhr.

Jeden zweiten Mittwoch im Monat  
17:00 bis 21:00 Uhr.

Jeden ersten Samstag im Monat  
11:00 bis 13:00 Uhr.

Terminvereinbarungen sind möglich.

## Der Vorstand

### Christoph Schmidt

*Vorsitzender / Pressesprecher*

christoph.schmidt@adfc-koeln.de

### Carolin Ohlwein

*Stellv. Vorsitzende /  
Veranstaltungen*

carolin.ohlwein@adfc-koeln.de

### Frederik Lübbers

*Schatzmeister / Finanzen*

frederik.luebbers@adfc-koeln.de

### Alexander Bühler

*Öffentlichkeitsarbeit*

alexander.buehler@adfc-koeln.de

### Christian Hölzel

*Radverkehr*

christian.hoelzel@adfc-koeln.de

### Ilse Pottmann

*Geschäftsstelle*

ilse.pottmann@adfc-koeln.de

### Stephan Behrendt

*Technik / Verbraucher*

stephan.behrendt@adfc-koeln.de

### Weitere Ansprechpartner

#### Clemens Rott

*Radtouren*

clemens.rott@adfc-koeln.de

#### Hubert Schlömer

*Anzeigenvertrieb fahrRAD!/  
Betreuung Fördermitglieder*

0221. 68 36 68

anzeigen@adfc-koeln.de



## Impressum

**Ausgabe** Frühjahr 2020

**Auflage** 5.000 Exemplare

**Herausgeber** ADFC Kreisverband Köln e.V.  
Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln

### Bankverbindung

Sparda-Bank West eG  
IBAN DE39 3706 0590 0004 8836 08  
BIC GENODED1SPK  
PayPal paypal@adfc-koeln.de

### Finanzamt

Köln Altstadt Steuernummer 214/5859/2460

**Redakteur (Vi.S.d.P)** Alexander Bühler (0176/70 68 80 17)

**Redaktion** Stephan Behrendt, Carolin Ohlwein, Clemens Rott,  
Hubert Schlömer, Christoph Schmidt

### Autoren dieser Ausgabe

Stephan Behrendt, Steffen Brückner, Alexander Bühler,  
Rainer Evers, Edith Gmeiner, Michael Hokkeler, Christian  
Hölzel, Ute Kaufmann, Wilfried Kochner, Simone Kraus,  
Carolin Ohlwein, Benedikt Polaczek, Ilse Pottmann,  
Brigitte Reimers, Clemens Rott, Christoph Schmidt,  
Norbert Schmidt, Henk van Liempt, Jörn Zaefferer

**Lektorat** Ute Heller, Christoph Theisen

### Fotos

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

**Titelbild** Eventfotograf Constantin Ehrchen

**Anzeigen** Hubert Schlömer, anzeigen@adfc-koeln.de

**Artdirektion, Satz, Layout, Umbruch** TAUBE-DESIGN

### Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln  
Der Druck erfolgt klimaneutral vor Ort in Köln.



**Nächste Ausgabe** Sommer 2020

**Öffentliche Redaktionssitzung** 04. Mai 2020, 19:00 Uhr

**Redaktionsschluss** 02. Juni 2020

**Anzeigenschluss** 05. Juni 2020

### Hinweis

Die Verfasser der Artikel und Leserbriefe sind der Redaktion bekannt. Sie stellen nicht immer die Meinung der Redaktion dar. Die Veröffentlichung, Kürzungen sowie Korrekturen behält sich die Redaktion ausdrücklich vor. Anonyme Zusendungen werden nicht berücksichtigt.

# Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien



## [www.adfc-koeln.de](http://www.adfc-koeln.de)

Auf unserer Website finden Sie aktuelle Nachrichten, einen Terminkalender mit allen Veranstaltungen und Radtouren unseres Kreisverbands und viele weitere Informationen rund um unseren Verein. Sie wollen Ausgaben der fahrRAD! als PDF-Dokument erhalten? Auch das ist online möglich.



## [www.adfc-blog.de/tag/koeln](http://www.adfc-blog.de/tag/koeln)

Im Blog des ADFC Landesverbands schreiben auch Autoren des Kölner ADFC. Das Blog behandelt aktuelle Fahrradthemen und setzt sich auch kritisch mit der Radverkehrsinfrastruktur auseinander. Einzelne Artikel aus dem Blog wurden auch in dieser Ausgabe der fahrRAD! abgedruckt.



## [facebook.com/adfckoeln](https://facebook.com/adfckoeln) und [@adfckoeln](https://twitter.com/adfckoeln)

In Facebook und Twitter finden Sie vor allem verkehrspolitische Themen und Verweise zu Fahrradthemen im Internet. Schenken Sie uns mit einem Klick auf „Gefällt mir“ Ihr „LIKE“, um immer aktuell informiert zu werden!



Ihr findet uns auch als App für Eurer Smartphone.





*Fallin' in love...*

*Das i:SY lässt sich bequem drehen und wenden, wie du willst; es bleibt immer ein agiles, leicht zu manövrierendes Kompaktfahrrad. Als ideales Gefährt für deine Wege in der Stadt, fährt es sich auch über Land und auf Reisen wunderbar.*

*Das i:SY ist wahlweise mit und ohne Elektrounterstützung oder auch mit großer Ladefläche zu haben. Für seine Verlässlichkeit und Vielseitigkeit muss man es einfach lieben. Unser Tipp: Vorbeikommen und ausprobieren!!!*

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

*Ihr VSF-Fachgeschäft für viel Freude  
an Fahrrädern und Elektrofahrrädern  
Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln  
Tel. 0221-3280 75 · Fax 0221-932 22 58  
[www.stadtrad-koeln.de](http://www.stadtrad-koeln.de)*

# Radlager

FAHRRÄDER FÜR ALLE! SEIT 1979 IN NIPPES!

Ausführliche Beratung, VSF-zertifizierte  
Fachwerkstatt: Wir sind für Sie da!

Faible  
**PRESTO**  
ab 1199 €



Faible  
**ALLEGRO**  
ab 999 €



Faible  
**RUBATO**  
Curve  
ab 1199 €



Faible  
**VIVACE**  
3299 €



Jetzt  
neu bei  
uns!

# Faible

[www.faible-fahrrad.de](http://www.faible-fahrrad.de)

Radlager GmbH  
Sechzigstraße 6 • 50733 Köln • Tel 02 21 73 46 40  
[radlager.de](http://radlager.de) • [facebook.com/radlager.de](https://facebook.com/radlager.de)