

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln

Kommunalwahl Stadt Köln

1		<input checked="" type="radio"/>
2		<input type="radio"/>
3		<input type="radio"/>
4		<input type="radio"/>

Fahrrad wählen!

Mit dem Stimmzettel Weichen stellen
für den Radverkehr



Vorwort des Vorstands

Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC,

die Corona-Pandemie nimmt dank der intensiven Schutzmaßnahmen in unserem Land einen milden Verlauf. Die Ansteckungsgefahr im persönlichen Kontakt und die wirtschaftlichen Folgen werden uns aber noch auf unbestimmte Zeit begleiten. Im ADFC hat die Geschäftsstelle wieder für die Verbraucherberatung und die Fahrradcodierung geöffnet und auch erste Touren finden statt – alles unter den Voraussetzungen der aktuellen Situation.

Gleichzeitig nimmt der Wahlkampf zur Kommunalwahl in Köln seine Fahrt auf. Am 13. September wählen wir die Mitglieder des Stadtrats und der neun Bezirksvertretungen sowie einen Oberbürgermeister oder eine Oberbürgermeisterin.

Bei der Kommunalwahl ist der Verkehr eines der wichtigsten Themen. Um Köln zu einer wirklich fahrradfreundlichen Stadt zu machen, muss die Politik sehr viel mutiger werden. Es liegt hier auch in unserer Hand, fahrradaffine Persönlichkeiten und Mehrheiten für die Verkehrswende in die Gremien und Positionen zu wählen. Für unsere fast 4.000 Mitglieder und die vielen tausend anderen Radfahrenden in unserer Stadt haben wir daher in diesem Heft einige Themen rund um die Kommunalwahl zusammengestellt. So findet ihr in der aktuellen Ausgabe der fahrRAD! Wahlprüfsteine, mit denen ihr den Kandidat*innen und Parteien auf den Zahn fühlen könnt, z. B. in persönlichen Gesprächen während des Wahlkampfs. Unter www.wahl-o-rad.de findet ihr auch die Reaktionen der Parteien auf unsere Wahlprüfsteine. Außerdem übersetzen wir die gängigen Phrasen aus den Wahlprogrammen in allgemeinverständliche Sprache.

Als ADFC haben wir eine klare Wahlempfehlung für euch: Am 13. September Fahrrad wählen! Und damit die Weichen stellen für einen besseren Verkehr in Köln.

Bleibt gesund und haltet Abstand!

*Eure Vorsitzenden
Carolin und Christoph*



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



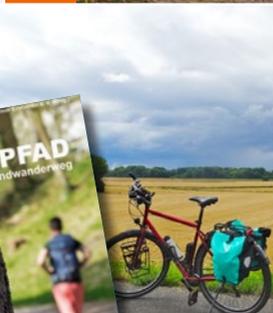
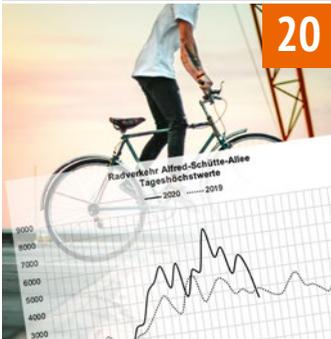
Fahrrad **XXL**

FELD

| 1954

Inhaltsverzeichnis

- 3 Vorwort
- 6 Fahrrad wählen!
- 8 Wo ist guter Radverkehr Programm?
- 12 Ein weiteres Geisterrad
- 14 Wir sind mit Abstand der beste Verkehr!
- 16 Auf die richtige Einstellung kommt es an!
- 20 Radverkehr in Corona-Zeiten
- 23 Umbau Luxemburger Straße am Eifelwall
- 24 #Mehr Platz fürs Rad auf der Aachener Straße
- 26 Geplante Rampe an der linksrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke
- 28 Die Klosterstraße als Radverkehrsachse zwischen Lindenthal und Ehrenfeld
- 31 #Mehr Platz fürs Rad auf der Rheinuferstraße
- 32 Autogerechter Umbau einer Kreuzung in Nippes
- 34 Würde ich mein Kind in Köln allein Rad fahren lassen?
- 36 Den Großen hinterher
- 40 „Aber mit dem Fahrrad geht das nicht!“
- 45 Pannenkurs & Fahrradwerkstatt
- 47 Fördermitglieder
- 49 ADFC-Radtouren während Corona
- 51 Durch die Eifel und das Hohe Venn
- 56 Von Holweide in die Schluchter Heide
- 62 Kölnpfad mit dem Fahrrad
- 66 Mit Rad und Schiff durch drei Länder
- 68 Strecke des virtuellen Ride of Silence 2020
- 71 Rad fahren entlang des Rheins
- 73 ADFC Köln Kontaktdaten / Impressum
- 74 Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien





Fahrrad wählen!

Mit dem Stimmzettel Weichen stellen für den Radverkehr

Am 13. September sind Kommunalwahlen in Köln. Neu gewählt werden die/der Oberbürgermeister*in, der 90-köpfige Stadtrat und die neun Bezirksvertretungen. Das gibt euch die Möglichkeit, maßgeblich die Radverkehrspolitik in Köln mitzubestimmen.

Oberbürgermeister*in – das Programm ist nicht allein entscheidend

Mindestens ein Dutzend Kandidat*innen treten zur Wahl als Oberbürgermeister*in an. Die bei Redaktionsschluss bereits veröffentlichten Wahlprogramme reichen von Bekenntnissen für mehr Radverkehr in Köln bis hin zur Ablehnung jeglichen Radverkehrs. Wie bei Wahlprogrammen üblich, finden sich in ihnen jedoch keine konkreten Ankündigungen oder Aussagen mit messbaren Zielgrößen.

In einer Millionenstadt wie Köln kann ein*e Oberbürgermeister*in nicht im Alleingang die Bedingungen für den Radverkehr verbessern. Es geht nur gemeinsam mit Verwaltung, Rat und Interessengruppen. Neben den konkreten Vorhaben der OB-Kandidat*innen für den Radverkehr kommt es darum auch auf weitere

Eigenschaften und Fähigkeiten an.

Dies sind insbesondere:

- A) Ein Wille zur Veränderung des Verkehrs in der Stadt und eine große Bereitschaft, sich dafür zu engagieren.
- B) Ein gehöriges Maß an Durchsetzungsfähigkeit, um den diversen Gegenmächten Paroli bieten zu können.
- C) Erfahrungen damit, einen Verwaltungsapparat, gegliedert in sieben Dezernate mit fast 40 Ämtern und über 14.000 Mitarbeiter*innen, zu steuern und zu kontrollieren.
- D) Politische Mehrheiten in Rat und Bezirksvertretungen.

Stadtrat und Bezirksvertretungen

Zahlreiche Parteien und Gruppen kandidieren für den Rat und die Bezirksvertretungen. Ihre Programme reichen beim Thema Verkehr von der noch autogerechteren Stadt bis zur radikalen Verkehrswende. Mit größter Wahrscheinlichkeit wird keine Partei in der Wahl eine absolute Mehrheit der Sitze im Rat erhalten; fragt darum auch mit welchen anderen Parteien Koalitionen angestrebt werden.

Darüber hinaus fragt ihr am besten die Kandidat*innen bei deren Wahlver-



anstaltungen, an ihren Infoständen, etc. nach konkreten Vorhaben für den Radverkehr. Lasst euch dabei nicht mit gut klingenden, aber aussagegelassenen Textbausteinen abspeisen. Weitere Orientierung gibt euch der Wahl-O-Rad des ADFC (Siehe Seite 8).

Um in den nächsten fünf Jahren in Köln größere Fortschritte für den Radverkehr zu sehen, braucht es eine*n Oberbürgermeister*in und Mehrheiten in Rat und Bezirksversammlungen, die die gleichen Ziele verfolgen und effektiv umsetzen. Ein neuer Stadtrat wird bestenfalls nicht mehr eher gegen, sondern vielmehr gemeinsam mit der Verwaltung die Bedingungen für den Radverkehr verbessern können. Ihr habt es in der Hand, mit eurem Stimmzettel zu diesen Mehrheiten beizutragen.

Alexander Bühler, Christoph Schmidt



11 Phrasen für Köln

Was Parteien und Kandidaten schreiben und was es bedeutet.

Wir brauchen ein Gesamtkonzept für den Verkehr.

Es ändert sich erst einmal nichts.

Wir setzen eine vernünftige Verkehrspolitik um.

Wir wollen den Autoverkehr attraktiv halten.

Wir wollen eine effektive Verkehrsplanung.

Wir wissen auch noch nicht was wir wollen, aber es klingt doch gut.

Aus ökologischen Gründen sollen Radwege nicht versiegelt werden.

Menschen radeln nur bei Sonnenschein und in ihrer Freizeit.

Köln braucht den perfekten Mix der Verkehrsmittel.

Das Auto dominiert weiter, Menschen zu Fuß und auf dem Rad werden allenfalls geduldet.

Eine grüne Welle soll den Verkehr verflüssigen.

Wir wollen mehr Autos durch und in die Stadt bringen.

Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist die Voraussetzung der Mobilitätswende.

Solange der ÖPNV nicht ausgebaut ist, bleibt alles beim Alten.

Wir wollen, dass der Verkehr funktioniert.

Die Heinkelmannchen werden es richten.

Die Hauptverkehrsstraßen haben eine wichtige Bündelungsfunktion.

Wir wollen Radverkehr nur im zugeparkten und indirekten Nebenstraßennetz.

Wir wollen Tempo 30 im Bereich von Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen.

Wir wollen Tempo 50 weitgehend beibehalten und nehmen dafür zahlreiche Verunglückte hin.

Die Geschäftszentren und Wohnquartiere müssen für das Auto erreichbar bleiben.

Köln soll ein großer Parkplatz bleiben.

Der ADFC Köln hat Wahlprüfsteine für die Kommunalwahlen 2020 formuliert. Wir haben alle demokratischen Parteien und Gruppierungen um Antwort gebeten, die sich für den Rat der Stadt Köln zur Wahl stellen. Die Ergebnisse findet ihr in Form eines Wahl-O-Maten unter www.wahl-o-rad.de online veröffentlicht.



Wo ist guter Radverkehr Programm?

Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 2020



Die Radverkehrsgruppe des ADFC hat die Wahlprüfsteine in den letzten Monaten formuliert. Dabei spielten die bisher vorliegenden Wahlausagen und -programme ebenso eine Rolle wie die radverkehrspolitischen Entscheidungen in der Legislaturperiode, die nun zu Ende geht.

Ein besonderes Augenmerk gilt dem Verhältnis von Politik und Verwaltung. Dabei geht es um die Frage, inwieweit die Politik Verantwortung dafür übernehmen kann und muss, wie die Stadtverwaltung die politischen Beschlüsse umsetzt. Und inwiefern sie aktiv werden muss, wo die Verwaltung Beschlüsse eben gar nicht, unvollständig oder nur mit großer Verzögerung umsetzt. Oft wird seitens der Politik behauptet, Köln habe kein Beschluss-, sondern ein Umsetzungsproblem. Die Wahlprüfsteine sollen ein Beitrag dafür sein, den Willen der Politik zu einer konsequenten Radverkehrspolitik im Rahmen der Verkehrswende und zu konkreten, verbindlichen Entscheidungen für die nächsten fünf Jahre auf den Prüfstand zu stellen.

1. Stellenwert

Das Fahrrad ist dafür geeignet, kurzfristig und kostengünstig einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur Luftreinhaltung zu leisten. Der Radverkehr in Köln sollte daher in besonderem Maße gefördert werden.

2. Radwegenetz

In Köln fehlt ein durchgängiges und flächen-deckendes Netz von sicheren und komfortablen Radwegen. Die Verwaltung kommt beim Ausbau der Radfahrinfrastruktur nicht schnell genug voran. Die Politik muss ein Aktionsprogramm mit verbindlichen Zeit- und Zielvorgaben beschließen. Der Fortschritt bei der Umsetzung soll jederzeit online nachprüfbar sein.

3. Radverkehrskonzept

Ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept muss innerhalb der nächsten Legislaturperiode fertig werden. Alle darin enthaltenen Maßnahmen müssen mit Zeitvorgaben hinterlegt und die notwendigen Ressourcen beschlossen sein.

4. Pendlerrouen

Die umliegenden Städte müssen durch Radwege in Radschnellwegqualität innerhalb der nächsten fünf Jahre angebunden werden, um Autopendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren.

5. Vision Zero

Die „Vision Zero“ steht dafür, dass es keine Toten und Schwerverletzte im Straßenverkehr geben soll. Auch in Köln muss die Verkehrssicherheit höchste Priorität haben. Die Unversehrtheit von Menschen ist wichtiger als der Verkehrsfluss oder die Angst vor Stau. Die „Vision Zero“ muss verpflichtende Grundlage des Verwaltungshandelns werden.

6. Tempo 30

Tempo 30 führt zu weniger Unfällen und weniger Schwerverletzten, weniger Lärm und höherer Aufenthaltsqualität in der Stadt. Tempo 30 sollte – mit Ausnahme weniger großer Hauptverbindungsachsen – zur Regelgeschwindigkeit im Kölner Stadtgebiet werden.

7. Falschparken

Radwege und Gehwege in Köln sind oft zugesperrt. Radfahrende und zu Fuß gehende werden dadurch behindert und gefährdet. Die Politik muss sich dafür einsetzen, dass Falschparken durch Verkehrsdienst und Polizei konsequent geahndet wird – in allen Bezirken.

8. Baustellen

Bei Baustellen sind die Umleitungen für Rad- und Fußverkehr oft nicht ausreichend breit, deutlich, umwegarm, zügig und sicher. Die Verwaltung muss viel häufiger Fahrspuren als Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr öffnen. Eingerichtete Baustellen müssen intensiver kontrolliert werden, und über die Ergebnisse ist regelmäßig öffentlich zu berichten.

9. Kampagnen

Radfahrende werden im Straßenverkehr oft nicht als gleichberechtigt wahrgenommen und werden auch in Unfälle verwickelt und verletzt oder getötet. Stadt und Polizei müssen mit verursacherbezogenen Kampagnen Aufklärungsarbeit leisten. Autofahrer*innen müssen sensibilisiert werden für Unfallursachen wie unzureichenden Überholabstand, fehlenden Schulterblick beim Abbiegen oder Unachtsamkeit beim Ein- und Ausparken und beim Öffnen von Autotüren.

10. Beschlüsse

Wenn Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschlossen werden, muss dabei auch der notwendige Investitions- und Personalbedarf bereitgehalten werden.

11. Budget

Der ADFC-Bundesverband fordert, mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr für die Förderung des Radverkehrs auszugeben. Angesichts des großen Nachholbedarfs in Köln ist dies das mindeste, was die Politik beschließen sollte.

Erläuterung: Logisch, aber nicht selbstverständlich: Natürlich dürfen nur Ausgaben berücksichtigt werden, die dem Radverkehr unmittelbar zugutekommen. Die ohnehin anstehende Erneuerung alter Ampelanlagen gehört beispielsweise nicht dazu.

12. Bevorzugung Kfz

Der Autoverkehr wurde über viele Jahrzehnte bei der Verkehrsplanung bevorzugt. Diese Bevorzugung muss umgehend beendet werden.

13. Weniger Kfz-Verkehr

Es gibt zu viele Autos in der Stadt. Der innerstädtische Autoverkehr muss reduziert werden, ebenso der Durchgangsverkehr.

14. Verkehrsplanung muss gestalten

Verkehrsplanung muss sich an den Zielen der Verkehrswende orientieren – nicht alleine an den Verkehrsverhältnissen, die man heute vorfindet, von heutigen Erfahrungen aus prognostiziert oder an veralteten Verkehrskonzepten.

15. Beteiligung

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Verbände bei der Verkehrsplanung ist wichtig. Die bestehenden Beteiligungsformate müssen ausgebaut und weiterentwickelt werden.

16. Neue Stadtviertel

Bei der Entwicklung neuer und bei der Überplanung alter Stadtviertel muss die Verkehrsanbindung über ÖPNV und Rad(schnell)wege von Anfang an sichergestellt sein.

17. Planungsprioritäten

Bei der Planung von innerstädtischen Straßen muss der Verkehrsraum von außen nach innen gedacht werden: Zuerst erhalten Fußgänger*innen ausreichend Platz, dann der Radverkehr. Was übrig bleibt, kann für Kraftfahrzeuge verwendet werden.

18. Flächengerechtigkeit

Damit Radfahrende entspannt und sicher fahren können, brauchen sie mehr Platz, als ihnen heute in Köln zugestanden wird. Es müssen daher Verkehrsflächen umverteilt werden, auch auf Kosten von Autospuren und Autoparkplätzen.

19. Konflikte Rad-/Fußverkehr

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr gibt es vor allem dort, wo dem Autoverkehr zu viel Platz zugestanden wird.

20. Umwandlung von Fahrspuren

Auf den Kölner Ringen wird eine Fahrspur pro Richtung in einen Radstreifen umgewandelt. Das sollte als Kölner Standard grundsätzlich auf allen Straßen im Stadtgebiet gemacht werden, die mehr als eine Fahrspur pro Richtung haben.

21. Abstellanlagen

Es gibt viel zu wenige Fahrradabstellanlagen in Köln im öffentlichen Raum. Der Bedarf muss innerhalb der nächsten zwei Jahre festgestellt und gedeckt werden. Zusätzliche Anlagen auf Bürgerantrag müssen innerhalb von drei Monaten aufgestellt sein.

22. Grüne Welle

Dort, wo der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt wurde, sollten auch die Ampeln auf eine grüne Welle für Radfahrende umgeschaltet werden. Auf den Kölner Ringen sollte damit begonnen werden.

23. Mülheimer Brücke

Auf der Mülheimer Brücke sollte eine Spur je Fahrtrichtung für den Radverkehr umgewidmet werden.

24. Hohenzollernbrücke

Die Hohenzollernbrücke soll auf der Nordseite für den Radverkehr verbreitert werden, und eine direkte Rampe zum Breslauer Platz muss gebaut werden.

Erläuterung: Stellungnahme des ADFC zur Diskussion um die Rampe zum Breslauer Platz: <https://adfc-koeln.chayns.net/news?M=112868627>

25. Altstadtufer

Das Chaos am Altstadtufer muss in der kommenden Legislaturperiode endlich beendet werden. Die Verwaltung muss den Rheinfertunnel für den Radverkehr öffnen – so wie es seit Jahren geplant ist – oder eine andere oberirdische Lösung wie den Stelzenradweg „Skyride“ finden. Erläuterung: Weitere Informationen zur Vision eines „Skyride“ am Altstadtufer: <https://adfc-blog.de/2019/05/vision-fur-einen-radweg-in-hoc>

Radverkehrsgruppe



Ein weiteres Geisterrad

Virtueller Ride of Silence

2020 hätte es zum sechsten Mal den „Ride of Silence“ geben sollen. Diese stille Gedenkfahrt an schwer verunfallte oder getötete Radfahrer hat ihren Ursprung in den USA. Nachdem im Jahr 2003 ein Radfahrer in Dallas, Texas im Straßenverkehr tödlich verunglückte, organisierten seine Freunde zur Erinnerung und Mahnung den ersten „Ride of Silence“.



Mittlerweile findet der Ride of Silence, bei dem der am jeweiligen Ort im vergangenen Jahr im Verkehr getöteten Radfahrenden gedacht wird, in vielen Städten und Gemeinden weltweit am dritten Mittwoch im Mai statt.

In Köln stellen wir im Rahmen des Ride of Silence außerdem Geisterräder an den Unfallstellen auf. Die weiß lackierten Geisterräder sind Mahnmale und Erinnerungsorte zugleich. Es können Blumen und Kerzen abgelegt werden. Sie stehen für alle schwerverletzten und getöteten Radfahrenden in Köln.

Viele tödlich verunglückte Radfahrer auch im letzten Jahr

Auch seit dem letzten Ride of Silence sind Radfahrer*innen in Köln verstorben. Leider ist bei vielen die Unfallursache nicht eindeutig belegt oder nicht geklärt.

Am 8. Januar 2019 wurde ein 84-Jähriger mit Rad von einem Güterzug erfasst, als er den unbeschränkten Bahnübergang an der Egonstraße passierte. Es ist nicht klar, ob er zu Fuß oder auf dem Rad den Übergang überquerte. Der Mann erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen.

Am Vormittag des 4. Juni 2019 verstarb eine Radfahrerin (70), die auf der Kopenhagener Straße gestürzt war. Zeugen meldeten, dass sie sich an der Kreuzung Bergerstraße/Kopenhagener Straße mit ihrem E-Bike überschlagen habe. Ob an dieser Stelle der schlechte Untergrund – der Radweg wird vom Bordstein auf die Fahrbahn geführt – oder ihr Fahrverhalten ursächlich war, ist ungeklärt.

Am Morgen des 6. November 2019 wurde ein schwer verletzter Radfahrer (52) am Simarplatz/Ecke Subbelrather Straße gefunden. Er verstarb im Krankenhaus. Es wurde nach Zeugen gesucht, aber die Polizei ging von einem Unfall ohne andere Beteiligte aus. Die Polizei sprach von einem eventuellen internistischen Notfall.

Am 20. Januar 2020 verstarb ein Radfahrer (70). Er wurde mit schweren Verletzungen von Anwohnern neben seinem Fahrrad in der Von-Galen-Straße gefunden. Es konnte nicht geklärt werden, ob der Mann bei einem Unfall mit anderen Beteiligten verletzt wurde oder aus anderen Gründen stürzte und sich verletzte.

Neues Geisterrad am Friesenplatz

Am 14. Mai 2020, sechs Tage vor dem geplanten Ride of Silence verstarb eine weitere 55-jährige Radfahrerin. Sie wurde am Friesenplatz um 11 Uhr morgens von einem abbiegenden Lkw überfahren. Sie verstarb noch am Unfallort. Das ist besonders tragisch, weil vor ihr zwei andere Radfahrende die Kreuzung querten und vom Lkw-Fahrer gesehen wurden.

Am Abend nach dem Unfall hielten wir ein Stilles Gedenken am Unfallort ab. In der Nacht vor dem Ride of Silence wurde von uns für die Verstorbene ein Geisterrad aufgestellt.

Kölner Ride of Silence – dieses Jahr virtuell

Wir hatten uns wegen der Corona-Pandemie dazu entschlossen, am 20. Mai keinen Ride of Silence in seiner eigentlichen Form durchzuführen, da es dabei um Gemeinschaft und das gemeinsame Gedenken auf einer Tour geht. Alexander Bühler und Christoph Schmidt haben als Alternative eine virtuelle Tour ausgearbeitet und diese zum Selbstfahren auf der ADFC-Website bereitgestellt. Ein begleitendes Zeitrafervideo zur Route ermöglicht allen, auch von daheim teilzunehmen (Siehe Seite 68).

Carolin Ohlwein





Wir sind mit Abstand der beste Verkehr!

Breites Bündnis fordert eine pandemietaugliche Infrastruktur für Köln

Hätte, hätte, Fahrradkette. Es hätte die größte Sternfahrt in Köln sein sollen. Touren aus allen Himmelsrichtungen hätte es gegeben, eine Route über die A57 war geplant und eine große Abschlusskundgebung an der Deutzer Werft. Wie so vieles 2020 wurde auch die Kölner Sternfahrt ganz anders. Und es wurde schön, bunt und pandemietauglich! Unter dem Motto „**Wir sind mit Abstand der beste Verkehr**“ machten am Sonntag, 21. Juni, drei Kilometer Pop-up Bike Lane rund um den Ebertplatz mehr Platz für alle ohne Verbrennungsmotor.



Pop-up Bike Lanes gegen Corona

Mit Pop up Bike Lanes – temporär für den nicht-motorisierten Verkehr umgewidmeten Straßenspuren – haben Städte wie Berlin, Wien oder München während der Corona-Krise positive Schlagzeilen gemacht. Hier wurden Spuren umgewidmet, damit alle Verkehrsteilnehmenden den geltenden Mindestabstand wahren können. In Köln wartet man auf eine solche News bislang vergeblich. Umso schöner, dass die pandemietaugliche Alternative zur Sternfahrt am 21. Juni eindrücklich gezeigt hat, wie Kölns Straßen aussehen sollten, damit ein gesundes und sicheres Fortbewegen während und nach Corona für alle möglich ist: mit der längsten Pop-up Bike Lane im Westen.



Rund um den Ebertplatz – auf der Riehler Straße zwischen Ebertplatz und Elsa-Brandström-Straße sowie auf der Turiner Straße zwischen Breslauer Platz und Ebertplatz jeweils in beide Fahrrichtungen – war am 21. Juni zwischen 14 Uhr und 17 Uhr die rechte Fahrspur für den Autoverkehr gesperrt. Endlich einmal genug Platz, um sich ohne Angst, mit gutem Gefühl und genug Abstand zum Autoverkehr fortzubewegen! Um das Fahrvergnügen unbeschwert und unfallfrei zu gestalten, sicherten nicht nur 600–700 Hütchen die drei Kilometer lange Strecke, sondern auch über 60 freiwillige Helferinnen und

Helfer. An der Zählstelle fuhren, cruisten und rollten rund 1.500 Menschen vorbei – mit Fahrrädern, Liegerädern und Lastenrädern, mit Kind und Kegel im Gepäck, auf Inlineskates, mit Musik und Plakaten.

Kölns Infrastruktur macht krank

Aus Sorge um die Gesundheit bleiben während der Pandemie viele Menschen dem öffentlichen Nahverkehr fern und steigen um aufs Rad oder gehen zu Fuß. Die Stadt Köln sprach bereits im April von bis zu 65 Prozent mehr Fahrrad-fahrenden gegenüber dem Vorjahr. Doch den Sicherheitsabstand von 1,50 m einzuhalten, der vom Supermarktregal bis zur Kaffeeküche im Büro in allen Lebensbereichen gilt, ist im Kölner Straßenverkehr leichter gesagt als getan. Fuß- und Fahrradwege sind zu eng und zu voll. Köln braucht eine pandemietaugliche Infrastruktur!

Raus aus der Krise – rauf aufs Fahrrad

Immer mehr verunglückte und getötete Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, wachsende Flächenkonkurrenz durch mehr und größere Autos, zugeparkte Innenstadt und Außenbezirke, Feinstaubbelastung und Klimakrise. Und jetzt auch noch Corona. Welche Krise braucht Köln noch, um aktiv zu werden? Wir brauchen schnellstens eine Verkehrswende, die alle Verkehrsteilnehmenden ohne Auto schützt – vor Ansteckung, vor Verkehrsunfällen, vor dem Klima- und dem Verkehrskollaps.

Hinter der Aktion am 21. Juni stand ein breites Bündnis vieler Organisationen: ADFC Köln, ADFC Rhein Erft, ADFC Aachen ADFC Düren, Pro Rad, Greenpeace, Kidical Mass Köln, Klimawende Köln, Parents for Future, Radkomm, Students for Future und der VCD Köln. Gemeinsam fordern wir mehr Platz für alle ohne Verbrennungsmotor. Ob auf zwei oder mehr Rädern unterwegs: Wir sind für Gesundheit, Klima und ein lebenswertes Köln mit sauberer Luft der mit Abstand beste Verkehr.

Edith Gmeiner

#MitAbstandDerBesteVerkehr

Auf die richtige Einstellung kommt es an!

Bundesweit versuchen sich Polizeibehörden, Kommunen und Automobilverbände nicht nur in Köln in der Verkehrsunfallprävention zum Thema Lkw-Abbiegeunfälle. Allerdings wenden sie sich dabei nie an die Verursacher der Unfälle, um die Straßenverkehrsordnung durchzusetzen, sondern stellen die StVO auf den Kopf und versuchen die klar definierten Vorfahrtsregeln umzukehren.

Mit einer dreieckigen Plane wird ein vermeintlich für die Menschen am Lkw-Steuer nicht einsehbarer Bereich dargestellt, um den potentiellen Opfern von Abbiegeunfällen zu suggerieren, dass große Nutzfahrzeuge grundsätzlich mit einem „Toten Winkel“ ausgeliefert werden. Die Vorschriften für Lkw haben sich allerdings europaweit vor vielen Jahren geändert und selbst Altfahrzeuge mussten bereits vor mehr als zehn Jahren nachgerüstet werden.

Die Organisationen verfolgen bei ihren Aktionen zwei Strategien. An den Kölner Schulen werden einige der vorgeschriebenen Spiegel mit Tüten abgeklebt und so wirklich nicht einsehbare Bereiche künstlich produziert. Auf dem Rudolfplatz oder anderen öffentlichen Plätzen werden die Spiegel so eingestellt, dass vor allem das Fahrzeug und nicht der Seitenbereich gesehen wird. So wird Passant*innen und Pressevertreter*innen suggeriert, dass der „Tote Winkel“ unvermeidbar existiert.

Aus Sicht der Menschen zu Fuß und auf dem Rad ist das natürlich eine inakzeptable Situation, da es hier gleich im dreifachen Sinne an der richtigen Einstellung mangelt. Es ist für uns unerklärlich, welche innere Einstellung der Menschen in Polizei und Verwaltung zu dieser Strategie führt. Die richtige Einstellung der Lkw-Spiegel ist elementar, um den Toten Winkel zu eliminieren.

Und zu guter Letzt zeigen viele Lkw-Fahrer*innen u.a. in den sozialen Medien – bestärkt durch die Aktionen der Behörden – eine Einstellung, mit der sie die Verantwortung für Abbiegeunfälle zu den Unfallopfern verschieben.

Um wirklich Verkehrsunfälle zu vermeiden, hat die BG Verkehr eine Spiegeleinstellplane konzipiert, um die Einstellung von Lkw-Spiegeln zu vereinfachen. Die Berufsgenossenschaft hat ihre



Aktionen zum Thema bereits vor über zehn Jahren mit dieser Plane an den aktuellen Stand der Technik und Didaktik angepasst. Der ADFC Köln hat im letzten Jahr mit großer Unterstützung einiger Mitglieder ebenso eine Spiegeleinstellplane beschafft und stellt diese auch anderen Organisationen kostenfrei zur Verfügung.

Beim Aktionstag „Abbiegeunfälle“ der Kölner Polizei Anfang Juli kam die Spiegeleinstellplane



nun endlich zum ersten Mal auch in Köln zum Einsatz. Auf dem Rudolfplatz stellten die Kölner Abfallwirtschaftsbetriebe einen Müllwagen zur Verfügung. Alle, die auf dem Fahrersitz Platz nahmen, konnten mithilfe unserer Pläne die Spiegel einstellen. So konnte man sich davon überzeugen, dass der Seitenraum vollständig einsehbar ist, aber ebenso wurde klar, dass der Abbiegevorgang insbesondere in einer unübersichtlich gestalteten Stadt wie Köln eine große Herausforderung ist.

Gerade für die Mitarbeiter*innen der AWB, die mit ihren Lkw auch in enge und zugeparkte Straßen fahren müssen, ist es nicht einfach in dieser Stadt. Daher hat das Unternehmen mittlerweile alle Müllfahrzeuge mit einem von der AWB mitentwickelten Rundum-Kamera-System ausgerüstet. Dieses stellt eine Draufsicht, die den Lkw direkt von oben zeigt und eine Vogelperspektive, die diagonal von oben in Fahrtrichtung blickt. Auch dieses System konnte man auf dem Rudolfplatz selbst ausprobieren. Besonders beeindruckend war, dass das Kamerabild beim Setzen des Blinkers mitschwenkt, so dass der Fokus immer auf den potentiellen Konfliktbereich geht.

Als ADFC erhoffen wir uns, dass es nicht bei diesem einen Aktionstag bleibt und die Aufklärung zu Abbiegeunfällen in Köln dauerhaft mit dieser Methodik durchgeführt wird. Dass die Kölner Polizei die Spiegeleinstellpläne nicht wieder hergeben wollte und gebeten hat, diese leihweise mitnehmen zu dürfen, werten wir als positives Zeichen. Die ersten Termine für den Spätsommer stehen bereits fest und auch in der Schwerlastgruppe wird die Pläne ihre Einsätze bekommen.

Christoph Schmidt



Dass der Radverkehr in Köln sich während der Corona-Pandemie anders entwickeln würde als in den Jahren davor, zeigte sich bereits ab der zweiten März-Woche. Am letzten Samstag im März wurde dann an der Dauerzählstelle Alfred-Schütte-Allee an den Poller Wiesen zum ersten Mal der Jahreshöchstwert 2019 (Pfingstsonntag) übertroffen. Zu Beginn der Osterferien, am ersten Sonntag im April, wurden an der Alfred-Schütte-Allee und im Vorgebirgspark die höchsten Zahlen überhaupt seit Beginn der Statistik erreicht.

Radverkehr in Corona- Zeiten

Appell an die Stadtverwaltung

Mehr Menschen blieben an den Wochenenden und in den Ferien in Köln, und viele von ihnen schwangen sich in ihrer Freizeit aufs Rad. Der ADFC hat diesen Trend früh erkannt und Ende März verkehrspolitische Forderungen zur Corona-Krise formuliert. Anfang April richteten wir dann einen Appell an die Verwaltung, gemeinsam mit Andreas Hupke, dem Bezirksbürgermeister Innenstadt und Roland Schüler, dem stellvertretenden Lindenthaler Bürgermeister. Im Fokus stand dabei die Bitte, die Kitschburger Straße im Stadtwald und die Drehbrücke am Deutzer Hafen über die Ferienzeit für den Kfz-Verkehr zu sperren und Fahrspuren für den Radverkehr zu öffnen. Drehbrücke und Kitschburger Straße wurden daraufhin gesperrt – ein Teilerfolg.

Nach dem Ende der Ferien und trotz der weiterhin geltenden Corona-Regeln und der bevorstehenden Mai-Feiertage konnte sich die Verwaltung aber nicht dazu durchringen, die Sperrungen noch ein paar Tage länger aufrechtzuerhalten. Dies kritisierte der ADFC in einer Stellungnahme mit den beiden Bürgermeistern sowie dem VCD und der RADKOMM.

Rekordzahlen an den Freizeitstrecken

Wie notwendig es gewesen wäre, dem Freizeit-Radverkehr mehr Platz zu verschaffen, zeigte sich eindrucksvoll am Ostersonntag. An der



Rheinufer, unter den Corona-Abstandsregeln entstehen aber unzumutbare Zustände. Zum Vergleich: Für den Radschnellweg Frechen wird eine Kapazität von 2.200 bis 6.300 Fahrten pro Tag kalkuliert. Hier ist ein Ausbaustandard, der eine physische Trennung von Rad- und Fußverkehr beinhaltet, zwingend notwendig und auch geplant.

Der „Radweg“ an der Alfred-Schütte-Allee entlang der Poller Wiesen ist ein Gehweg, auf dem Radfahrende als Gäste in beiden Fahrtrichtungen zugelassen sind. Wenn die Drehbrücke für den Kfz-Verkehr gesperrt ist, wird es für Radfahrende attraktiver, die Fahrbahn der Straße zu benutzen. Der Gehweg wird so entlastet – auch wenn dies nur den Abschnitt zwischen Drehbrücke und Südbrücke betrifft, und damit ungefähr die Hälfte der Strecke zwischen Drehbrücke und Abzweig zum rheinnahen Weidenweg in Richtung Rodenkirchener Brücke. Die Spitzenwerte an der Zählstelle auf dem Gehweg zeigen, dass die Sperrung der Brücke alleine das Radeln auf der Straße dort noch nicht attraktiv genug macht.

Das Niederländer Ufer ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Über die fehlende Trennung hatte es im vergangenen Jahr Streit zwischen der Bezirksvertretung Nippes und Verwaltung gegeben. Die Verwaltung lehnte eine Trennung ab, die Bezirksvertretung beschloss daraufhin, eine Verlegung des Radwegs prüfen zu lassen (übrigens, wie in Nippes leider zu oft üblich, ohne Konsultation der Verbände am Runden Tisch Radverkehr). Die eindrucksvollen Zahlen an der Dauerzählstelle geben einen Hinweis darauf, wie eng es auch weiter südlich entlang des Rheinufers und nördlich auf dem engen Niehler Damm zugeht.

Stadtverwaltung blieb untätig

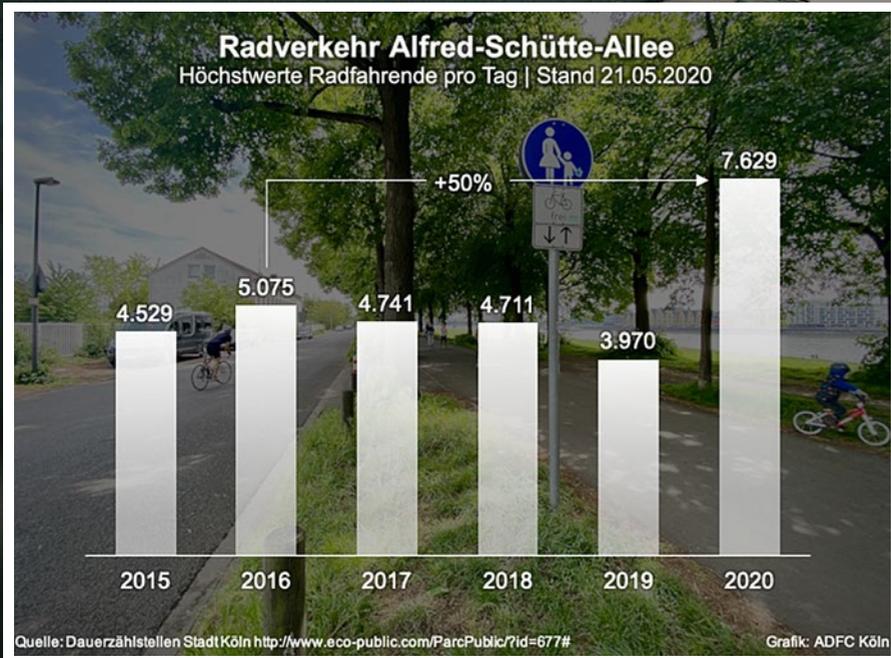
In Summe lag der Radverkehr in den Monaten März bis Juni um 11 % über dem des Vorjahres.

Alfred-Schütte-Allee und im Stadtwald wurden mehr als doppelt so viele Radfahrende gezählt als im Vorjahr, im Vorgebirgspark sogar fast drei Mal so viele.

Der Himmelfahrtstag brach dann alle Rekorde: An der Alfred-Schütte-Allee wurden 7.629 Radfahrende gezählt – fast doppelt so viele wie am stärksten Tag des Vorjahres und 50 % mehr als am bisherigen Spitzentag seit Beginn der Messung. Bis zu den Sommerferien lagen die Tageshöchstwerte an dieser Zählstelle in jeder Woche über denen der Jahre 2015 bis 2019.

Konflikte auf den gemeinsamen Wegen

Nicht überraschend gab es Berichte über unschöne Situationen am rechtsrheinischen Leinpfad in Porz und am linksrheinischen in Rodenkirchen. Keiner dieser Wege ist für einen derart massiven Radverkehr ausgelegt, Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind die Folge. Radverkehr in diesen Dimensionen überschreitet schon unter normalen Umständen die Kapazitätsgrenze der Wege am



Dabei ist die Entwicklung je nach Zählstelle sehr unterschiedlich: Bedingt durch die zeitweise Schließung von Betrieben, Geschäften und der Universität gab es Rückgänge an den Zählstellen Neumarkt (-11 %) und Alphons-Silbermann-Weg (-13 %). Auf Vorjahresniveau oder nur leicht darüber waren Venloer Straße, Hohenzollernbrücke und Bonner Straße. Die Freizeitstrecken verzeichneten dagegen überdurchschnittliche bis dramatische Zuwächse.

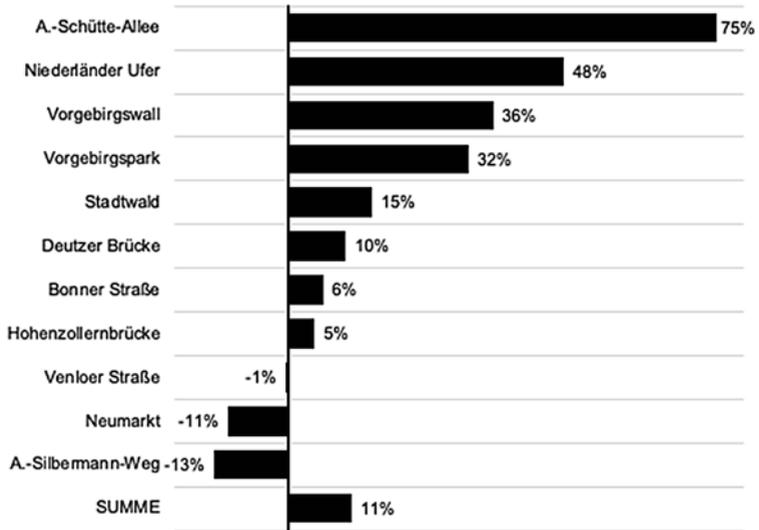
Obwohl der Kfz-Verkehr wochenlang deutlich zurückgegangen war, sah die Stadtverwaltung weder den Bedarf noch die Möglichkeit, dem Radverkehr temporär mehr Platz zuzugestehen. Sie verwies auf die Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Außerdem könne man auf der Fahrbahn radeln, wo keine Radwegebenutzungspflicht besteht. Dabei kommt die Verwaltung mit der Aufhebung der Benutzungspflicht seit Jahren nicht voran!

Mit ihrer ablehnenden Haltung gegenüber Sofortmaßnahmen und der Art und Weise der Argumentation erzeugte die Verwaltung Widerstand bei Verbänden und Initiativen. Mit Demonstrationen in Form von Pop-up Bike Lanes zeigten sie, was möglich gewesen wäre (siehe Artikel in diesem Heft).

Das (Nicht-)Handeln der Stadtverwaltung ist bedeutsam auch über die spezielle Situation der Pandemie hinaus: Bei starkem Kfz-Verkehr sieht die Verwaltung oft nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, den Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umzugestalten. Bei stark abnehmendem Kfz-Verkehr – wie während der Corona-Krise – sieht sie keinen Bedarf mehr dafür. Die Kölner Stadtverwaltung muss sich daher fragen lassen, was Radverkehrsförderung für sie konkret bedeutet.

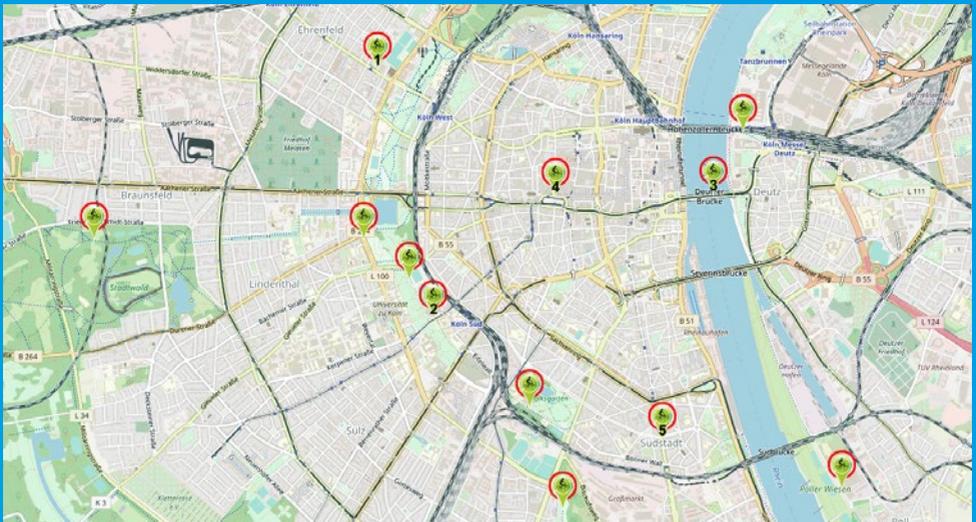
Christian Hölzel

Dauerzählstellen Radverkehr März-Juni Veränderungen 2020 vs. 2019



i Dauerzählstellen Radverkehr

An mittlerweile 12 Dauerzählstellen misst die Stadtverwaltung den Radverkehr in Köln. Die Daten sind öffentlich abrufbar unter www.eco-public.com/ParcPublic/?id=677. Die Einrichtung weiterer Zählstellen wurde im Frühjahr beschlossen.



Sicher mit Abstand!



Fragen und Hinweise zum Radverkehr:
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de
www.stadt-koeln.de/radfahren



Umbau Luxemburger Straße am Eifelwall

Radfahrer: „Warum pinseln Sie überall Schutzstreifen auf die Straße? Das ist doch keine Radfahrinfrastruktur!“

Verwaltung: „Weil wir mit dem Farbeimer schneller vorankommen, als wenn wir alles umbauen würden. Zu teuer wäre das auch.“

R: „Die Luxemburger am Eifelwall bauen Sie jetzt für fast 1 Mio. Euro um. Das ist doch eine Gelegenheit für einen echten Radweg. Was planen Sie denn dort?“

V: „Einen Schutzstreifen.“

R: „Ah ja. Wie komme ich eigentlich von diesem Streifen auf den Luxemburger Wall Richtung Uni?“

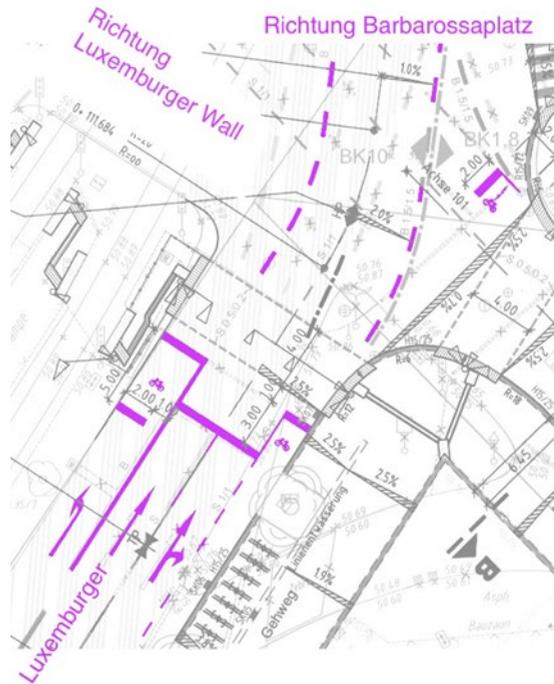
V: „Entweder fassen Sie sich ein Herz und queren zwei Spuren, dann kommen Sie zu einer schönen Aufstellfläche vor der Ampel. Aber passen Sie auf, es gab schon Autofahrer, die dort etwas schneller als die erlaubten 50km/h unterwegs waren.“

R: „Ach! Da gilt weiter Tempo 50? Und die andere Möglichkeit?“

V: „Schon mal vom indirekten Linksabbiegen gehört? Fahren Sie nach der Kreuzung rechts ran. Da ist eine Aufstellfläche markiert, die ist komfortable zwei Meter lang ...“

R: „... aber mit Kinderanhänger ...“

V: „... machen Sie sich keine Gedanken, das passt und ist sicher! Sie warten dort, bis alle Autos geradeaus vorbeigefahren sind. Und bis alle Autos nach links abgebogen sind. Und dann sind auch schon Sie an der Reihe.“



R: „Und was, wenn ich geradeaus zum Barbarossa-platz fahren will?“

V: „Das ist schon jetzt gut gelöst. Wenn Sie es auf die Kreuzung geschafft haben, wird sich der Rest schon finden. Außerdem können wir jetzt nicht die ganze Straße neu planen. Aber ich verspreche Ihnen: Sobald wir da mal richtig umbauen ...“

Verkehrsausschuss und Bezirksvertretung Innenstadt konnten sich nicht dazu durchringen, die Zahl der Fahrstreifen so zu reduzieren, dass der Schutzstreifen verbreitert werden kann. Die Verwaltung soll nun auch einen baulichen Schutz prüfen. Dieser wird nötig sein, denn zur Anordnung von Tempo 30 konnte sich die Politik ebenfalls nicht entscheiden. Immerhin soll der Radverkehr über die Kreuzung hinaus mitgeplant werden (in Richtung Innenstadt).

Christian Hölzel

#MehrPlatzFürsRad auf der Aachener Straße

Auf der Aachener Straße werden nach dem Modell von #RingFrei ein Radfahrstreifen eingerichtet und Parkplätze in Lieferzonen umgewandelt. Das ist ein wichtiger und richtiger Beschluss, denn die Situation vor den Cafés und Restaurants zwischen Brabanter Straße und Brüsseler Straße ist für alle eine Zumutung – gut, dass sich dort endlich etwas ändern soll.

Die Verwaltung hatte vorgeschlagen, auf etwas mehr als der Hälfte der Strecke zwischen Pfeilstraße und Moltkestraße eine Fahrspur in einen Radfahrstreifen umzuwandeln. Auf dem Rest sollte die Wahl bleiben zwischen Mischverkehr auf der Straße oder dem Hochbord-Radweg. Die Politik hat dagegen dankenswerterweise entschieden, dass der Streifen bereits am Hohenzollernring beginnen soll. Nun ist wichtig, dass der alte Radweg erst dann gesperrt wird, wenn der Radfahrstreifen markiert wurde. Das Chaos, das bei der schlecht koordinierten Aufhebung des alten Radwegs an den Ringen entstand, darf sich nicht wiederholen.

Am Hahnentor wird es eine Ausschleusung auf die Fahrbahn geben, der Taxistand wird verlegt. An der Einmündung der Pfeilstraße erhält der Radverkehr nun Vorfahrt vor den abbiegenden Autos. Ab Hahnentor soll auf der Aachener Straße nun Tempo 30 gelten.

Die ganz große Lösung, einen Radfahrstreifen schon ab Neumarkt, soll die Verwaltung nun prüfen – verzögern darf sich dadurch aber nichts, fordert die Politik. Wenn der Radverkehr am Neumarkt auf der Fahrbahn bleibt, vermindert

das die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr an der Ampel Richmodstraße, an der Querung der Hahnenstraße auf Höhe Im Laach und an der Pfeilstraße. Wir hoffen sehr, dass es zügig dazu kommt.

Weiterhin fehlt eine Radfahrinfrastruktur auf der Fahrbahn entlang des Rudolfplatzes. Mit der Umwidmung einer Spur allein wäre es hier aber nicht getan, weil so ein Radfahrstreifen in Mittellage entstehen würde. Diese Führungsform sehen wir kritisch, noch dazu in Verbindung mit dem bereits bestehenden freilaufenden Rechtsabbieger. Die gesamte Verkehrsfläche vor dem Hohenzollernring muss umgestaltet werden, mit deutlich erhöhten Raumanteilen für Rad- und Fußverkehr.

Mit dem jetzigen Beschluss ist ein wichtiger Meilenstein erreicht – für den Radverkehr auf der Ost-West-Achse ebenso wie für die Gastronomie an der Aachener. Wir wünschen der Stadtverwaltung gutes Gelingen bei der Umsetzung und freuen uns schon jetzt auf die Einweihung.

Christian Hölzel





Zu wenig Platz für wartende Fußgänger*innen

Freilaufender Rechtsabbieger



Himmelsrichtungszeiger
- keine Radfahrinfrastruktur ab hier

Kreuzungssituation für den Radverkehr ungünstig

Geplante Führung

Gekürzte Stellungnahme von ADFC und VCD

Geplante Rampe an der linksrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke

Die Verbände kritisieren, dass die Verwaltung keine Rampe auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz planen will. Wir fordern, diese Planungen nicht aufzugeben. Die von der Verwaltung in Form von Varianten-Skizzen vorgelegten Alternativen sind entweder nicht machbar oder sie erzeugen zusätzlichen Planungs- und Umbauaufwand. Keine der machbaren Varianten erfüllt den Zweck, die Rheinquerung über die Hohenzollernbrücke nachhaltig zu ertüchtigen.

Die Verwaltung plant nicht mehr, die Nordseite der Hohenzollernbrücke mit einer Rampe zum Breslauer Platz für den Radverkehr zu ertüchtigen. Der Verkehrsausschuss hatte die Verwaltung im Mai 2018 beauftragt, eine solche Rampe schnell und provisorisch zu errichten. Im März 2020 teilte die Verwaltung mit, dass ein Provisorium aufgrund „der insgesamt sehr schwierigen Rahmenbedingungen“ und dem „sehr hohen Kostenaufwand“ nicht weiter geplant wird. Ein weiterer Grund für den Planungsstopp: Der Stadtkonservator hat seine Zustimmung zu provisorischen oder dauerhaften Rampenbauwerken entlang der Brücke widerrufen.

Im Mai wollte die Verwaltung nun die Zustimmung dafür einholen, die bereits im Herbst begonnenen Planungen einer dauerhaften Rampe voranzutreiben. Allerdings wird dabei lediglich eine „uferparallele Rampe“ angestrebt – von einer Rampe in Richtung des Breslauer Platzes ist keine Rede mehr.

Die Planungen einer Rampe zum Breslauer Platz dürfen nicht aufgegeben werden, vor allem aus diesen Gründen:

1. Die Verbindung soll zur Hauptachse des rheinquerenden Radverkehrs werden. Der Bahnhof Deutz ist Zielpunkt der rechtsrheinischen Radpendler Routen aus Bergisch Gladbach, Rösrath

und Troisdorf. Mehrere Tausend zusätzliche Radpendler sollen hier täglich ankommen, und von dort über die nördliche Seite der Hohenzollernbrücke weiter in Richtung Innenstadt fahren.

2. Der Hbf mit der Radstation ist das primäre Ziel derjenigen, die vom Rechtsrheinischen kommend auf die Bahn umsteigen wollen.

3. Wenn der Hbf nur durch die Querung der beiden Fahrbahnen der Rheinuferstraße und ggf. der Goldgasse erreichbar ist, entstehen Engstellen am Fuß der Rampe und an den Querungsimpeln sowie vermeidbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr.

4. Wenn die nördliche Seite der Brücke keine überzeugende Radverkehrsführung bietet, wird die südliche Seite nicht die dringend benötigte Entlastung erfahren. Die Verkehrswerte, die bei der Entscheidung über die Erweiterung der



Hohenzollernbrücke zugrunde gelegt wurden, können nicht unabhängig davon sein, welche Rampen es gibt. Sie müssen ggf. überprüft und neu ermittelt werden.

Die Verwaltung hat sechs mögliche Varianten in Form von Skizzen vorgelegt. Wir haben unsere Kritik im Detail dazu vorgelegt.

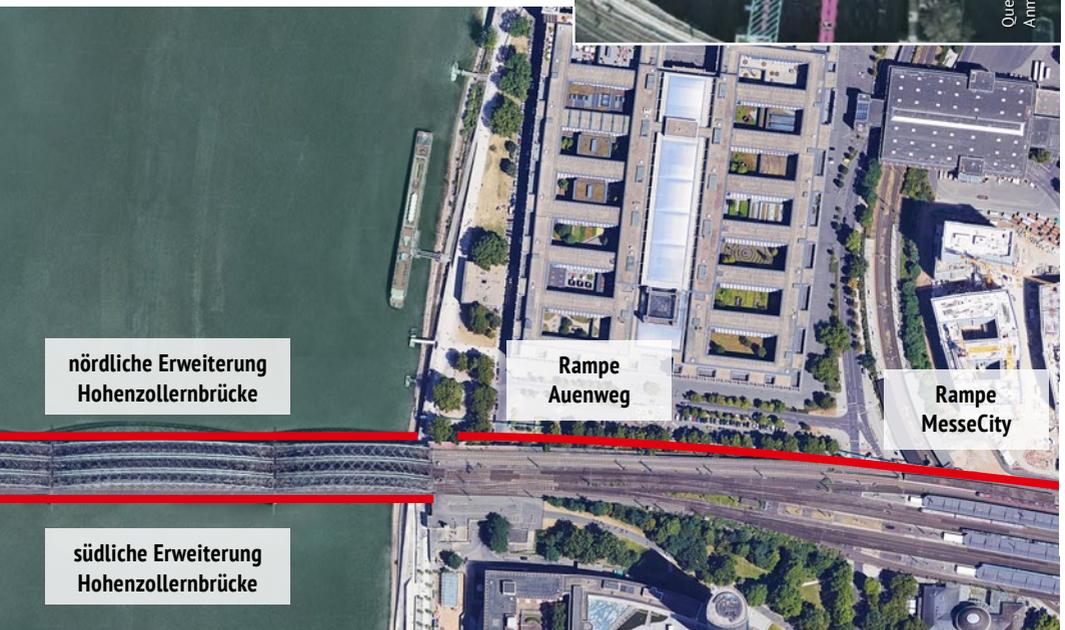
ADFC Köln und VCD Köln



Die Politik teilt offenbar unsere Kritik in den wesentlichen Punkten. Der Verkehrsausschuss hat am 10.06.2020 beschlossen:

„Bei der Planung ist eine schnelle und dauerhafte Anbindung an den Breslauer Platz sowie eine angemessene, auch bei Hochwasser nutzbare Anbindung an das Rheinufer zu berücksichtigen.“

ADFC und VCD sollen zudem bei der weiteren Planung eingebunden werden.



Die Klosterstraße als Radverkehrsachse zwischen Lindenthal und Ehrenfeld

Als Ende April die Baustelle an der Kreuzung Aachener Str./Oskar-Jäger-Straße eingerichtet worden ist, wurden Radfahrende – wie so oft – nicht berücksichtigt. Die Einfahrt in die Oskar-Jäger-Straße wurde kurzerhand gesperrt, die Verbindung nach Ehrenfeld also abgeschnitten.

Und das, obwohl die Achse schon im Radverkehrskonzept Lindenthal (RVKL) aus dem Jahre 2014 (!) als eine der Hauptverbindungen des Radverkehrs von Sülz/Lindenthal nach Ehrenfeld identifiziert wurde. Erst auf Drängen eines Bürgers über mehrere Wochen hat die Stadt Köln sich erbarmt und ist dem Vorschlag gefolgt, den Radverkehr über den Bürgersteig in die Oskar-Jäger-Straße zu führen.

Da fragt man sich wie so häufig: Warum nicht gleich so? Es kann nicht Aufgabe engagierter Bürger sein, Baustellenführungen für den Radverkehr zu entwerfen. Die Stadt Köln muss endlich Radfahrende bei der Baustellenplanung und -einrichtung selbstverständlich berücksichtigen.

Radverkehrs-Achse Klosterstraße

Schaut man auf die Kreuzung, gerät auch die für den Radverkehr so wichtige Klosterstraße in den Blick. Sie bildet die Verbindung von bzw. nach Lindenthal/Sülz.

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, dass die Durchfahrt zur Aachener Straße und Oskar-Jäger-Straße für den Radverkehr weiterhin versperrt ist. Die Bezirksvertretung Lindenthal hat die Öffnung zuletzt im Jahr 2014 (!) beschlossen.

Immerhin hat die Stadt das Parken auf der Fahrbahn zwischen Friedrich-Schmidt-Straße und Clarenbachstraße im Mai 2020 auf eine Seite konzentriert. Damit ist nun zumindest auf die-

sem Teilstück ausreichend Platz für den Radverkehr in beide Richtungen.

Denkt man dieses Konzept konsequent weiter, bietet sich die Möglichkeit, auf der Klosterstraße eine attraktive Infrastruktur zu schaffen und ihre traumhafte Lage am Rautenstrauch-Joest-Kanal herauszuarbeiten. Davon würde auch das Veedel profitieren.

Die enge Straße wird nämlich von Kfz als Durchgangsstraße genutzt. Dies passt nicht zum Charakter der Straße und schränkt die Nutzung der Parkanlage am Rautenstrauch-Joest-Kanal ein. Auch aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Erholungssuchenden und Radfahrenden.



Die Stadt könnte die Klosterstraße mit einfachen Maßnahmen ihrem Charakter als wichtigem Rad- und Naherholungsverbindung entsprechend aufwerten:

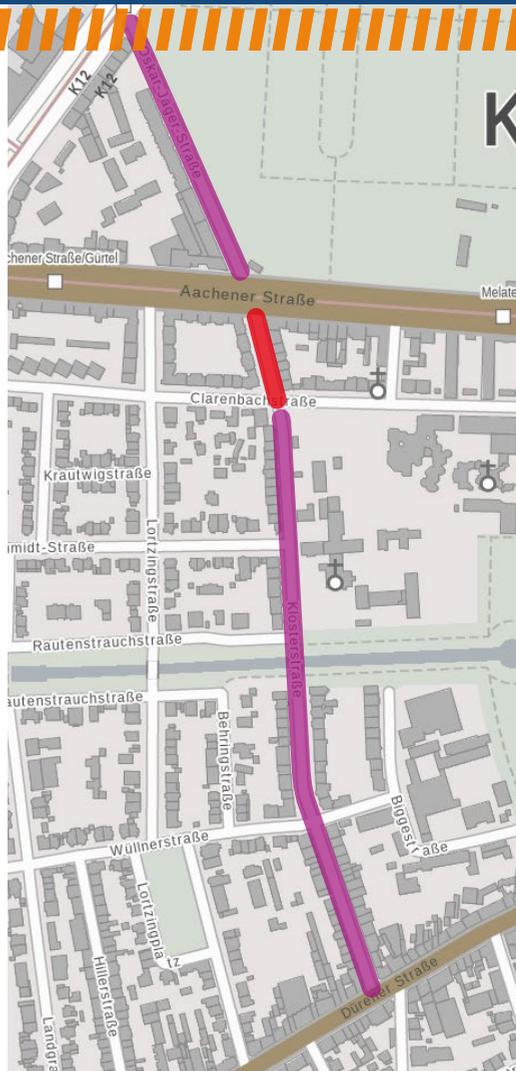
- Durchfahrt Richtung Oskar-Jäger-Straße für Radverkehr freigeben
- Fahrbahnparken durchgängig auf eine Seite beschränken
- Die Klosterstraße könnte dann als Fahrradstraße ausgewiesen werden, mit Vorfahrt an den Kreuzungen Clarenbach- und Friedrich-Schmidt-Straße.
- Durchgangsverkehr für Kfz mit einem modalen Filter schließen, spätestens ab Friedrich-Schmidt-Straße von Norden kommend. Die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Kfz bleibt davon unberührt.

Knotenpunkt Aachener Straße

Parallel muss eine Querung der Aachener Straße und eine Radverkehrsinfrastruktur auf der Oskar-Jäger-Straße bis zum Ehrenfeldgürtel geschaffen werden. Die beschlossene und angekündigte Umgestaltung des Knotens Klosterstraße/Aachener Straße/Oskar-Jäger-Straße sollte nun zügig fertig geplant und umgesetzt werden.

Es bleibt zu wünschen, dass die Stadt ihre Lust am Gestalten entdeckt und nicht weitere sechs Jahre ins Land gehen, ohne dass die Chancen dieser Achse genutzt werden.

Benedikt Polaczek



Codierung



Jeden ersten Samstag von 11:00 – 13:00 Uhr und
jeden zweiten Mittwoch von 17:00 – 19:00 Uhr.

Neu: Jetzt auch jeden vierten Mittwoch im Monat von 17.00 – 19:00 Uhr.

Fahrradcodierung mit der neuesten Technik

Markierpistole oder Klebecodierung? Grundsätzlich ist die Markierpistole die bessere Methode, weil sie nicht mehr ohne Beschädigung des Rahmens zu entfernen ist.

Die Klebecodierung empfehlen wir aber insbesondere:

- bei Carbon- oder Titanrahmen.
- bei extrem dünnwandigen Rahmen.
- wenn Sie eine einfache und preiswerte Methode wünschen.

Mit der Markierpistole wird der „EIN“-Code mit kleinen Nadelschlägen in den Rahmen gehämmert. Dabei wird, anders als bei der Gravur, kein Material entfernt, sondern lediglich verformt. Durch die neue Technik können jetzt nahezu alle Rahmenformen codiert werden, auch Klapp-, Liege- und Lastenräder. Teile wie Akkus von E-Bikes können ebenfalls mit der Pistole codiert werden.

Weitere Informationen und Anmeldung unter:

codierung.adfc-koeln.de
codierung@adfc-koeln.de



Fahrradcodierung



Mit der Markierpistole:
Fest im Rahmen - bester Schutz!



Klebecodierung:
Schnell und einfach - selbst aufkleben!

Bestellung und Informationen unter:

www.fahrrad-diebstahlschutz.com

#MehrPlatzFürsRad auf der Rheinuferstraße

Kaum zu glauben, aber wahr: Die Stadtverwaltung Köln lässt einen Fahrstreifen auf der Rheinuferstraße entfallen und schafft dadurch #MehrPlatzFürsRad für einen Zweirichtungsradweg am Schokoladenmuseum. Eine Lösung war hier überfällig.



© Lisa Schlömer



© Lisa Schlömer



© Michael Hokkeler

Bislang ist der Radweg zwischen Schokoladenmuseum und Rheinufertunnel bereits zu schmal für die dortige Verkehrsmenge. Zusätzlich wird der Radweg auch in Gegenrichtung von Radfahrenden genutzt, die auf diesem Abschnitt dem Fußverkehr am Rheinufer ausweichen, obwohl die Nutzung nur in Richtung Norden zulässig ist. Es ergeben sich so immer wieder gefährliche Begegnungen, während im rechten Fahrstreifen mit wenigen Zentimetern Abstand Lkw am Radweg entlangfahren.

Und auch Fußgänger nutzen den reinen Radweg entgegen der StVO mit, um von den Schiffsanlegern zur Bushaltestelle oder vom Schokoladenmuseum zu Heumarkt zu gelangen. Das alles macht den Weg dort zu einer gefährlichen Engstelle.

Die Verbreiterung löst nun das Problem. Der Ausbau des Radwegs ist auch ein erster Schritt für die Umwandlung eines Fahrstreifens im Tunnel oder den Bau des vom ADFC als Alternative vorgeschlagenen SkyRide. Unser SkyRide-Video aus dem letzten Jahr dazu (<https://www.youtube.com/watch?v=OR4crV4h8bl>) zeigt am Anfang die aktuelle Problematik der Enge schon sehr gut.

Weiter südlich gibt es eine weitere Engstelle an der Südbrücke. Durch eine Wendeschleife werden dort derzeit der Geh- und Radweg für beide Richtungen auf insgesamt gut einen Meter Breite reduziert. Ein Trafohäuschen verhindert den direkten Sichtkontakt. Daher ist eine Lösung an dieser Stelle dringend erforderlich.

Anders als in der Presse von einigen Parteien und der IHK kolportiert, wird durch die Änderungen die Rheinuferstraße in Richtung Norden an keiner Stelle einspurig. Die damit verbundene Aufregung können wir daher nicht nachvollziehen.

Christoph Schmidt

Autogerechter Umbau einer Kreuzung in Nippes

An der Kreuzung Amsterdamer Straße/Xantener Straße ist ein größerer Umbau geplant. Auf der Xantener wird die Fahrbahn vor der Kreuzung aufgeweitet, um Platz für getrennte Abbiegespuren zu schaffen. Auf der Amsterdamer wird der Grünstreifen verkürzt, so dass sich mehr Autos für einen U-Turn in Richtung Süden aufstellen können.



Weniger Gehwegbreite und ungeklärte Details

In den ursprünglichen Plänen war auf der Xantener kein Platz für den Radverkehr vorgesehen. Dies haben wir kritisiert. Nun gibt es neue Skizzen, in denen neben der autogerechten Verbreiterung der Fahrbahn auch Schutzstreifen auf Kosten schmalerer Gehwege vorgesehen sind. So wird es sicher zu Konflikten auf dem engen Gehweg kommen.

Der Kurvenradius des Rechtsabbiegers in die Amsterdamer Straße wird abgeflacht, was den Platz auf dem Gehweg drastisch reduziert aber den Kfz-Verkehr beschleunigt. Das benachteiligt zu Fuß Gehende und Kinder auf dem Rad.

Für die Schutzstreifen muss die Bushaltestelle verlegt werden. Auch der Übergang des Radverkehrs auf die Fahrbahn ist noch nicht skizziert. Hier entsteht eine Gefahrenstelle, die gesichert werden muss.

Radverkehrsführung für Fortgeschrittene

Es ist lobenswert, dass der Radverkehr – wie vom runden Tisch Nippes gefordert – direkt in die geöffnete Einbahnstraße Richtung Riehler Gürtel fahren kann. Dazu müssen Radfahrende die vorgesehene Aufstellfläche zwischen den Fahrspuren erreichen. Eine Hinführung fehlt.

Da die Höchstgeschwindigkeit auf der Xantener 50 km/h beträgt, werden sich nur die Geübten mittig einordnen. Alle anderen werden rechts fahren und versuchen, die Kreuzung von dort zu queren – was sie auf Kollisionskurs mit rechts-abbiegenden Kfz bringt.

Neben den 1,20 m schmalen Aufstellflächen ist nur 1,80 m Platz – das reicht nicht für einen Pkw und verleitet dazu, Radfahrende viel zu eng zu überholen. Die Flächen sollten über die gesamte Breite der Fahrspur gehen. Die Haltelinie der Linksabbiegerspur muss zurückverlagert werden, um dem Richtung Niehler Straße abbiegenden Bus Linie 140 ausreichend Platz zu verschaffen. Eine Hinführung zu den Aufstellflächen muss ergänzt werden. Zudem muss auf der Xantener Tempo 30 eingeführt werden.

Der Radweg entlang der Amsterdamer Straße Richtung Kinderkrankenhaus entfällt auf 80 Metern. Teilweise soll es dafür einen Schutzstreifen geben, der sich in einen Radfahrstreifen verwandelt, der wiederum auf den alten separaten Radweg führt. Es ist inakzeptabel, den Schutz- und Platzbedarf des Radverkehrs entlang einer stark belasteten Straße alle paar Meter neu zu verhandeln.



Nippes hat kein Radverkehrskonzept

Es gibt noch kein Radverkehrskonzept für den Bezirk Nippes, welches auch die Achse zwischen Nippes und Riehl beschreiben müsste. Wer zwischen den Zentren dieser Viertel mit dem Rad unterwegs ist, navigiert umständlich durch Nordpark und Johannes-Giesberts-Park. Um Konflikte in den Grünanlagen zu vermeiden, könnte die Xantener Straße eine wichtige Rolle für den Radverkehr spielen. Mit dem autogerechten Umbau der Kreuzung wird diese Chance vertan. Es ist offen, wie es weitergeht. Die Bezirksvertretung Nippes hält sich anstelle des Verkehrsausschusses des Rates für zuständig. Bis zur Klärung ist die Entscheidung über die Pläne vertagt.

Christian Hölzel

Klimaschutz durch mehr Fahrspuren?

Die Verwaltung bescheinigt ihren autogerechten Plänen einen positiven Klima-Effekt. Wenn neue Fahrspuren geschaffen werden, sei das gut fürs Klima, weil der Kfz-Verkehr schneller fließe. Diese Aussage ist falsch und macht den in Köln ausgerufenen Klimanotstand zur Farce. Ohne Zahlen zu nennen, begründet die Stadt den Umbau mit „erhöhter Verkehrsbelastung“. Dabei ist die Reduzierung von Kfz-Verkehr ein Ziel des Klimaschutzes.



Ergänzter Baubeschluss im Ratsinformationssystem:

<https://bit.ly/3k59vfv>

Autogerechte Stadt ist gut fürs Klima? ADFC-Stellungnahme vom 27.04.2020:

<https://adfc-koeln.chayns.net/news?M=112529613>

Ursprünglicher Baubeschluss im Ratsinformationssystem:

<https://bit.ly/3k59vfv>





„Würde ich mein Kind in Köln



© Stefan Flach

© Stefan Flach



Petition Kinder aufs Rad – für ein lebenswertes Köln unterzeichnen:

www.weact.campact.de/petitions/kinder-aufs-rad-fur-ein-lebenswertes-koln

Mehr Infos zur Kidical Mass Köln: www.kidicalmasskoeln.org



© Verena fotografiert

Wir als Kidical Mass Köln meinen, dass sich die Stadt Köln an dieser Frage messen lassen muss. Schließlich ist sie „Kinderfreundliche Kommune“. Das heißt, sie muss Kinder und Jugendliche ernst nehmen und in Entscheidungen zur Städte- und Verkehrsplanung einbeziehen.

allein Rad fahren lassen?“

Der Verkehr in Köln ist auf das Auto ausgerichtet. Eine eigenständige Mobilität von Kindern wird dadurch eingeschränkt. Selbst Erwachsene haben Angst, Fahrrad zu fahren und damit keine Wahlfreiheit. Es ist oberste Aufgabe der Stadt, für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen zu sorgen.

Um Kindern, Jugendlichen und allen Generationen angstfreies Radfahren zu ermöglichen, fordern wir einen Paradigmenwechsel:

- Eine Neuaufteilung des Straßenraums mit Privilegierung von Fuß- und Radverkehr.
- Ein durchgängiges, auch für Kinder sicheres Radwegenetz, z.B. durch baulich getrennte Radwege bei Umwidmung von Autospuren („Protected Bikelanes“).
- Verkehrsberuhigte Quartiere, Begegnungszonen und Temporäre Spielstraßen.
- Die konsequente Umsetzung von Vision Zero.

Diese und mehr sind die Forderungen unserer Petition „Kinder aufs Rad – für ein lebenswertes Köln“ (siehe Info-Kasten). Ihre Umsetzung kommt nicht nur Kindern und Jugendlichen zugute, sondern allen Kölner*innen. Sie sind ein Beitrag zur Verkehrswende – und damit zum Klimaschutz.

Kidical Mass Köln erobert wieder die Straßen

Sofern es die Entwicklung der Corona-Pandemie zulässt, wollen wir nach den Sommerferien wieder die Straßen mit euch erobern.

Hier die Termine: 30. August, 20. September, Start: 15:00 Uhr, Rudolphplatz, wechselndes Ziel. Am 20. September soll auch das deutschlandweite Aktionswochenende, an dem im März 70 Städte dabei gewesen wären, nachgeholt werden.

Seid dabei, die Dinge ins Rollen zu bringen! Als Unterzeichner*innen unserer Petition und auf der Straße!

Steffen Brückner, Simone Kraus

Den Großen hinterher

Drei Kindernachläufersysteme im Test

Bis Kinder selbstständig auch im fließenden Verkehr Rad fahren können, vergehen etwa zehn Jahre. Bis zum Alter von etwa acht Jahren können sich Kinder nicht in andere Verkehrsteilnehmer hineinversetzen. Sie gehen fest davon aus, dass jeder Autofahrer sie erkennt, wenn sie das Auto sehen und meinen, dass Kraftfahrzeuge einen Bremsweg von Null haben. Erst mit etwa neun Jahren haben sie eine Tiefenwahrnehmung und können so Entfernungen richtig einschätzen. Die Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer richtig zu beurteilen, dauert noch länger. Daher dürfen sie selbstständig auch nur auf dem Gehweg fahren.

Während es für die ganz Kleinen sogar Babyschalen für Kinderanhänger gibt, können Kinder, die bereits selbstständig sitzen können, im Kindersitz am Elternrad mitgenommen werden. Schwierig wird es, wenn der Bewegungsdrang zunimmt und das erste Kinderrad angeschafft wurde. Im fließenden Verkehr ist es noch zu gefährlich und für eine Radtour reichen weder die Ausdauer noch das Kinderrädchen.

Abhilfe schaffen hier Nachläufer oder Trailerbikes. Über Kupplungen wird dabei entweder das vorhandene Kinderrad komplett mit dem Erwachsenenrad gekoppelt, wobei das Vorderrad angehoben wird, oder es wird ein halbes Kinderrad mit einer langen Stange an Sattelstütze oder Gepäckträger geschraubt. Drei dieser Modelle hat das ZDF für die Sendung „Volle Kanne“ im Juni mit Unterstützung des ADFC Köln ausprobiert.

Video-Link:

<https://www.youtube.com/watch?v=WF8u00htgv8>



Die FollowMe Tandemkupplung war in der Erstmontage am Aufwändigsten; das Wiederanbringen ist aber einfacher, weil dann die Justiarbeiten wegfallen. Da das FollowMe an der Hinterachse des Zugfahrrads befestigt wird, bleibt der Gepäckträger frei. Man kann also zusätzlich Päcktaschen oder einen Kindersitz befestigen und den kleinen Passagier umsetzen, wenn er müde wird. Ein Spritzschutz sorgt dafür, dass kein Dreck nach hinten geschleudert wird. Kinderräder bis 20 Zoll-Laufrädern sind möglich, so dass Kind und Rad bis etwa neun Jahren mitwachsen können.



Stephan Behrendt
Fachreferent Technik, ADFC



Die Tandemstange Trail-Angel wird an der Sattelstütze des Zugfahrrads und vorne am Kinderrad montiert. Je nach Fahrradform und Montagehöhe drückt die Stange auf das Hinterrad oder den dort montierten Gepäckträger: das ist gefährlich bei Bodenwellen und in Kurven. An exotischen Rahmenformen des Kinderrads ist die Montage nicht möglich. Im Fahrbetrieb verdrehten sich die Klemmschellen am Zugrad und am gezogenen Kinderrad. Ohne Werkzeug wäre die Fahrt zu Ende gewesen. Auch hier sind Kinderräder bis 20 Zoll möglich.



Das Trailerbike Terra Bike wird wie die Tandemstange an der Sattelstütze verschraubt und soll für Kinder ab drei Jahren geeignet sein. Die vierjährige Nora kam aber nicht an die Pedale, der Lenker war zu breit. Die lange sperrige Zugstange kann zur Lagerung eingeklappt werden. Auch hier muss ausreichend Platz zwischen Zugstange und Hinterrad vorhanden sein. Ein Spritzschutz ist nicht vorhanden. Bedenken sollten die Eltern, dass viele Kinder generell lieber mit ihrem vertrauten Rad fahren.

Fazit

Alle drei Modelle sind für Kinder bis etwa 35 kg zugelassen. Bei einem Zusatzgewicht bis 45 kg benötigt man daher sehr gute Bremsen am Elternrad. Die Übersetzung der kleinen Eingangsräder lässt die Kinder treten wie eine Nähmaschine, also lassen sie das Mittreten häufig ganz bleiben. Räder mit einer Dreigangschaltung machen da Eltern und Kindern mehr Spaß. Fährt man im Dunkeln, benötigt der Nachläufer eine Rückleuchte, da das Licht vom Zugrad verdeckt wird.

Von der Qualität und ihren Anwendungsmöglichkeiten machte die FollowMe-Tandemkupplung den besten Eindruck; sie ist allerdings auch am teuersten.

Und dann gibt es noch elastische Seile, mit denen man die Kinder ziehen soll. Die sind nicht nur spätestens bei einem Sturz gefährlich, sie sind auch gar nicht zugelassen.

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

„Aber mit dem Fahrrad geht das nicht!“

Protokoll eines unmöglichen Umzugs

Wilfried Gösgens

Mit dem Fahrrad und ausschließlich mit Muskelkraft eine ganze Wohnung von Kalk nach Bergisch Gladbach umziehen? Unmöglich, sagen viele.

Nicht so unser Autor Wilfried Gösgens, der das mitten in der Corona-Phase einfach gemacht hat. Neben einer einzigen Fahrt mit einem gemieteten Kastenwagen machten 15 Fahrten mit dem Rad und einem Anhänger oder einem Lastenrad über 16 km Strecke diesen Umzug zu einem der sportlichsten im Jahr 2020.

Hier ein Bilderprotokoll.



Ein Umzug kündigt sich an.



Die Funnies der Fahrrad-Sammlung dürfen zuerst umziehen.



Die erste Fahrt: neben den alten Fahrradschläuchen zum Ladungssichern machen sich die Spanngurte hervorragend. Leider ziehen die Spanngurte nicht die volle Spannung um alle Ecken, deswegen muss man „Wolken“ ausstreichen, und auf dem ersten Kilometer evtl. nachspannen.

Auch Übergröße lässt sich mit den Spanngurten sicher vertäuen.



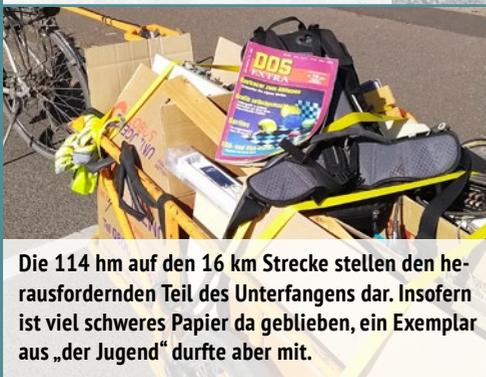
Eigentlich war geplant, immer nach Feierabend mal ein Rad zu überführen, aber Homeoffice 2020 und das Vermeiden der Öffis für die „leeren Wege“ hat es nötig gemacht, auch die Rollfreudigeren der Sammlung auf dem Hänger umzuziehen *schnüff*



Hier das Ganze noch mal in transparent von einem anderen Einsatz.



Fahrradschläuche sind ideale Spanngurte. Sie halten große Lasten und machen keine Kratzer am Transportgut.



Die 114 hm auf den 16 km Strecke stellen den herausfordernden Teil des Unterfangens dar. Insofern ist viel schweres Papier da geblieben, ein Exemplar aus „der Jugend“ durfte aber mit.



Und wie auf jeder Tour – das verdiente „Gipfelfoto“ auf dem höchsten Punkt der Reise.



Die letzten Küchenreste, dann ist wirklich alles weg.



Wer viel trägt, sollte auch ordentlich bremsen können. Magura hat Tolles im Programm – hier aus der Bauphase.



i „Carlos Cologne“

ist ein vom Autor und Alex Schopov, ehemals bei Bike-Kitchen, in Anlehnung an die Crowd-Bauanleitung des Carla-Cargo-Anhängers (www.carla-cargo.de/carla-cargo-crowd-bauanleitung) selbst gebauter Schwerlast-Fahrradanhänger ohne Motor.

Er kann kostenlos beim Autor ausgeliehen werden. Zu seiner Nutzung ist eine Anhängerkupplung am Fahrrad notwendig.

Kontakt unter:
Willi@carloscologne.de



Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Leider können derzeit wegen des Mindestabstandsgebots bei uns im ADFC keine Pannenkurse stattfinden. Und auch die Fahrradwerkstätten können sich vor Anfragen nicht retten, was lange Schlangen vor den Geschäften zeigen. Kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten am Rad sind aber keine Hexerei. Gibt es doch mittlerweile nicht nur gute Bücher, sondern auch viele Videos im Netz, in allerdings unterschiedlicher Qualität.

Als Buch weiterhin empfehlenswert ist „**Das Neue Fahrradreparaturbuch**“ des Bielefelder Verlags. Die Spiralbindung ist praktisch, das kleine Buch passt in die Lenkertasche und mit 11,95 Euro ist es preiswert. Im Internet findet man mit der Suche nach Fahrradreparaturen oder Fahrradwartung jede Menge Texte und Videos zu allem rund ums Rad. Allerdings sind manche der Filmchen didaktisch auf sehr niedrigem Niveau. Für das Smartphone

gibt es unter „bike repair“ oder „Fahrradreparatur“ im Store von Android oder Apple einige Apps, die mit Bildern oder Videos Einstellarbeiten und das Reifen flicken erklären.

Zum entspannten Sitzen auf dem Rad gibt unser Kölner Neu-Mitglied Jan-Philipp Schmidt unter Bike-Ergonomics ausführliche Video-Tipps. <https://www.youtube.com/channel/UC5ySGRXpMRo3W-DbRGKfrziA>

Ganz neu in Köln bietet Smart-Velo einen Reparatur- und Reinigungsservice mit Abholung zu Festpreisen an. Man vereinbart über die Internetseite einen Abholtermin und erhält für die Zeit der Reparatur ein Leihrad. Nach zwei Tagen erhält man nach Aussage des Anbieters das reparierte und auf Wunsch gereinigte Rad zurück. <http://smart-velo.de/>
Stephan Behrendt

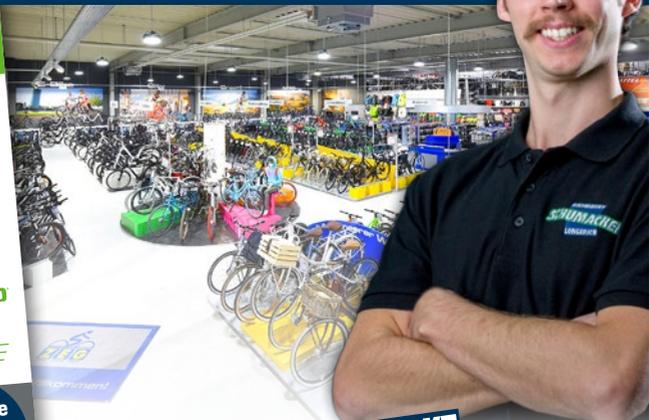
SOOOO VIELE E-BIKES ...gab's bei uns noch nie!

Die größte
E-Bike-Auswahl der Region!

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

Über 500 Stück
direkt verfügbar!

+15 Jahre
E-Bike-
Erfahrung!



RADMARKT
SCHUMACHER
LONGERICH

BUENOS DIAS MATHIAS
MER SIN WIDDER DO

IM FREIBAD VUN KÖLLE
WIE JEDES JOHR



 KÖLNBÄDER

AGRIPPABAD • HÖHENBERGBAD • LENTPARK • NATURFREIBAD VINGST
OSSENDORFBAD • STADIONBAD • ZOLLSTOCKBAD • ZÜNDORFBAD

KOELNBAEDER.DE

Fördermitglieder

des ADFC Kreisverbands Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.

Wir begrüßen E-Bike Erlebnis-Center Nr. 1 als neues Fördermitglied.



E-Bike-Erlebnis-Center Nr. 1

Berrenrather Straße 138
50937 Köln-Sülz
www.ebike-erlebniscenter.de
info@ebike-erlebniscenter.de



Lindlau am Ring GmbH & Co KG

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



Colonia Aktiv

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

messageconcept

messageconcept GmbH

Große Witschgasse 17
50676 Köln
www.messageconcept.com



Cosmos Bikes & More GmbH

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



Köln-Rikscha/Perpedalo

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

Fahrrad-Diebstahlschutz.com



Fahrrad-Diebstahlschutz.com

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



Planungsbüro VIA e.G.

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



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



Stadt Köln
Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Stadthaus Deutz
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
www.stadt-koeln.de



Pützfeld GmbH
Longericher Hauptstraße 67/68
50739 Köln
www.fahrrad-puetzfeld.de
info@fahrrad-puetzfeld.de



Stadtrad
Bonner Straße 53-63
50677 Köln
www.stadtrad-koeln.de
info@stadtrad-koeln.de



Radlager Nirala Fahrradladen GmbH
Sechzigstraße 6
50733 Köln
www.radlager.de
info@radlager.de

VELOGICAL

VELOGICAL engineering GmbH
Christianstr. 26
50825 Köln
www.velogical-engineering.com
team@velogical-engineering.com



Radmarkt Schumacher
Robert-Perthel-Str. 53
50739 Köln
www.radmarkt-schumacher.de



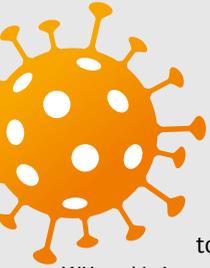
Der Verkehrsberater
Frank Rattay
Sinnersdorfer Feld 120
50259 Pulheim
www.der-verkehrsberater.de
info@der-verkehrsberater.de



Radstation Köln
Hbf/Breslauer Platz
50667 Köln
radstation@invia-koeln.de
www.radstationkoeln.de



Zweiradwerkstatt 180°
Odenwaldstraße 90
51105 Köln
www.zweiradwerkstatt180grad.de
info@zweiradwerkstatt180grad.de



Die Corona-Pandemie beeinträchtigt auch die Radtouren des ADFC Köln. Neben den üblichen Regeln auf unseren Radtouren gelten zusätzliche, unten abgedruckte Regeln. Diese Regeln haben das Ziel, eure Gesundheit und die Gesundheit der ehrenamtlichen ADFC-Tour-Guides bestmöglich zu schützen. Durch die Pandemie-Situation kann es jederzeit kurzfristig zu veränderten Auflagen kommen, die sich auf die angebotenen Radtouren auswirken. Wir werden darum solange die Krise anhält das Radtourenprogramm nur auf der Internetseite des ADFC-Köln und im E-Mail-Newsletter für unsere Mitglieder veröffentlichen, um solchen Änderungen kurzfristig Rechnung tragen zu können.

Zusätzlich zu unseren generellen Regeln bei Radtouren gelten bis auf Weiteres verbindlich die folgenden Regeln bei der Teilnahme an Radtouren des ADFC Köln:

- An allen Touren dürfen einschließlich ADFC-Tourguide höchstens **10 Personen** teilnehmen.
- Wer am Treffpunkt **Krankheitssymptome** hat, darf nicht mitfahren!
- Alle Touren sind **anmeldepflichtig**. Der Anmeldeschluss zu jeder Tour ist im Internet ausgeschrieben.
- Um dem Gesundheitsamt im Fall einer Corona-Infektion die Nachverfolgung der Infektionskette zu ermöglichen, sind bei der Anmeldung der/dem ADFC-Tourguide **Vor- und Nachname, Telefonnummer und E-Mail-Adresse** mitzuteilen. Diese Daten werden vier Wochen lang aufbewahrt und dann gelöscht.
- Wer sich **unangemeldet** am Startpunkt einfindet oder nach Ende der Anmeldefrist anmeldet, kann nicht an der Tour teilnehmen.
- Die Radtouren finden **kontaktlos** und unter Einhaltung der **Hygieneregeln** statt. Der **Mindestabstand von 1,5 Metern** wird beim Fahren hintereinander und nebeneinander und bei Pausen eingehalten – daran halten sich auch Teilnehmer*innen aus einem Haushalt, da es für Außenstehende nicht nachvollziehbar ist, wer aus einem Haushalt stammt.
- Jeder fährt mit seinem **eigenen Rad**, die Räder werden während der Tour nicht getauscht.
- Der ADFC erlässt keine Pflicht, einen Mund-Nasenschutz während einer geführten Radtour zu tragen, empfiehlt aber bei der Begrüßung bzw. während der Pausen etc. einen geeigneten **Mund-Nasenschutz** zu tragen. Gibt es anderslautende, örtliche Vorschriften, so sind diese einzuhalten.

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

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

51145
KÖLN [PORZ]

TEL & FAX

02203 29 44 61



Fahrradtouren

- In Köln, um Köln und
um Köln herum

105 Kilometer auf autofreien Wegen Durch die Eifel und das Hohe Venn



Als ich vor 2 Jahren das erste Mal auf der Vennbahn Rad gefahren bin, hätte ich mir in den schönsten Träumen nicht vorstellen können, wie sehr mich diese Trasse und die Landschaft in den Bann ziehen würde. Damals war es eine 3-tägige Radtour von Aachen nach Trier. Und ich glaube, dass ich in diesen 3 Tagen mit einem Dauergrinsen durch die Gegend gefahren bin. Jedenfalls habe ich mich zu diesem Zeitpunkt in die Vennbahn und in die Landschaft der Eifel schwer verliebt. Seitdem bin ich viele Male Teile der Vennbahn bzw. der Vennquerbahn zu allen Jahreszeiten gefahren.



Jetzt werdet ihr sicher fragen, warum so oft? Nun, einmal ist es die lange Strecke, die nur dem nicht motorisierten Verkehr vorbehalten ist. Das macht einfach nur Spaß. Und zum anderen hat die Landschaft dort zu jeder Jahreszeit ihren eigenen, besonderen Reiz.

Heute möchte ich euch den Teil von Jünkerath nach Weywertz, Vennquerbahn, und anschließend von Weywertz nach Aachen, Vennbahn, vorstellen. Es handelt sich dabei um eine 105 km lange Strecke. Ambitionierte Radler können die Strecke an einem Tag fahren, es gibt aber auch die Möglichkeit zu übernachten und eine Zweitages-Tour daraus zu machen.

Um zum Startpunkt nach Jünkerath zu kommen nimmt man ab Köln Hbf den RE 22, auch Eifelexpress genannt. Dieser fährt stündlich von Köln nach Trier. Nach knapp anderthalb Stunden Fahrzeit mit dem Zug erreichen wir Jünkerath. Am Bahnhof beginnt dann unsere Tour. Nachdem wir ein kleines Stück an der Kyll lang gefahren sind erreichen wir den Gasthof Glaadter Hütte. Dort beginnt die Vennquerbahn. Die ersten 23 Kilometer gehen leicht aber stetig bergauf, lassen sich aber aufgrund der geringen Steigungsprozentage von 2 bis 3 Prozent leicht fahren. Die ersten Highlights an der Strecke sind der Kronenburger See nach 9 km und der Bütgenbacher See nach 35 km.



Auf den ersten Kilometern findet immer ein kleines „Wir spielen Grenze überschreiten“-Spiel statt. Zuerst ist man in Rheinland-Pfalz, dann in Nordrhein-Westfalen, dann wieder in Rheinland-Pfalz und auf einmal ist man in Belgien. Woran man das erkennen kann? Es ist mit großen weißen Buchstaben auf den Asphalt gemalt. Ab km 17,8 heißt die Vennquerbahn auch RAVeL L45a und gehört zum belgischen RAVeL Rad- und Wanderwegenetz.

Bei km 38,2 ist der Vennquerbahnradweg zu Ende und mündet auf die Vennbahn, auch Vennbahnradweg oder RAVeL L48 genannt. Entlang der Strecke stehen jetzt alle 500 m blaue Schilder, auf denen die RAVeL-Nummer,





die km-Angabe und die Notrufnummer 112 steht. Wenn man auf der Vennbahn angekommen ist, geht es in Richtung Süden nach St. Vith und in Richtung Norden nach Aachen. Wir fahren also Richtung Norden und erreichen nach knapp 50 km Sourbrodt, was zugleich der höchste Punkt unserer Reise ist.

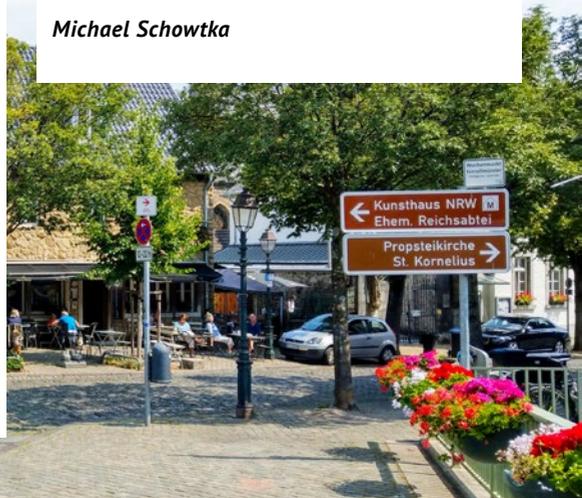
Bei km 65 besteht die Möglichkeit, die Vennbahn zu verlassen und ins 3 km entfernte Monschau zu fahren. Hier kann man sich stärken, sich die schöne Altstadt von Monschau etwas genauer anschauen oder auch übernachten. Wer Monschau rechts liegen lässt, erreicht als nächsten Ort Lammersdorf. Von nun geht es auf den letzten 37 km bis Aachen nur noch bergab.

Über Roetgen, Raeren und Walheim erreichen wir jetzt Kornelimünster. Der Ort hat einen wunderschönen historischen Ortskern, den es sich lohnt, anzuschauen. Natürlich besteht hier auch die Möglichkeit einzukehren. Besonders empfehlen kann ich das Café Münsterländchen. Die Bedienung ist sehr freundlich und der Kuchen und die belegten Baguettes sind sehr lecker. Bis zum Ende der

Tour in Aachen ist es jetzt nicht mehr weit. Und so erreichen wir schnell den Bahnhof Aachen Rothe Erde, wo der Vennbahnradweg auch endet. Von dort fahren die Züge RE 1 und RE 9 im Halbstundentakt nach Köln.

Ein kleines Fazit zum Schluss: Ich kann es wirklich jedem empfehlen, sich diese ehemaligen Bahntrassen, die jetzt Radwege sind, mal anzuschauen und zu erradeln. Und dabei natürlich die schönen Landschaften der Eifel und des Hohen Venn zu genießen. Es macht unglaublich viel Spaß.

Michael Schowtka



eBike[®]
Erlebnis-Center Nr.1

www.ebike-erlebniscenter.de
Wo? In Köln-Sülz!



MIT LEASING BIS ZU 40% SPAREN!
TESTE NOCH HEUTE E-BIKES. VEREINBARE JETZT DEINEN TERMIN..

0221-42333354

BIKELEASING
www.bikeleasing.de

JOBRAD[®]

EUORAD
— das Dienstrad

 **mein-dienstrad.de**

 **Eleasa**

**LEASE
A BIKE**

**BUSINESS
BIKE** 

Von Holweide in die Schluchter Heide

Eine Tour mit Kindern

Die hier beschriebene Tour ist 16 Kilometer lang und führt über autofreie Wege. Sie ist auch mit Anhänger fahrbar. Wer ohne Anhänger unterwegs ist, und wessen Kinder schon etwas sicherer auf dem Rad sind, kann die Alternativen fahren. Diese bieten leichtes BMX- oder Mountainbike-Feeling, erfordern aber keinerlei besonderes fahrtechnisches Können.



© alle Fotos: Gerd Messelkamm

**Am Wegrand finden
sich auch Apfelbäume**

Die Tour startet an der KVB-Haltestelle Vischeringstraße in Holweide, gut erreichbar mit den Linien 3, 13 und 18. Wir fahren vom Kiosk nach Südosten, halten uns am Ende rechts und gleich wieder links, an Kindergarten, Gesamtschule und Schrebergärten vorbei. Am Ende queren wir den Schlagbaumsweg und halten uns links, wo der Weg in die Felder führt. An der Straße geht es rechts und am Bruchbach entlang, bis wir auf den asphaltierten Mielenforster Kirchweg stoßen.

Eine Alternative bietet sich, wo der Weg scharf rechts abknickt. Dort führt links ein Weg im Slalom durch den Wald, und am Ende durch einen etwa 1,20 Meter tiefen aber breiten und trockenen Graben – eine kleine Mutprobe.

Linker Hand taucht nun Gut Mielenforst auf, ein Rittersitz aus dem 12. Jahrhundert. Wir queren den Mauspfad und fahren links versetzt in die Zufahrt zum Dellbrücker Friedhof, die bald als Waldweg weiter führt.

Als Alternative zweigt am Anfang der Zufahrt ein Pfad ab, der mit seinen Wellen, Kurven und Hügeln sehr viel Spaß macht und nach einiger Zeit wieder auf den Hauptweg führt. Aber Vorsicht: Es stehen Grenzsteine auf dem Weg. Auch wird er oft von Spaziergängern und Hundehaltern genutzt. Im Sinne gegenseitigen Respekts gilt es dann, das Tempo zu vermindern und langsam vorbei zu fahren.

Am Klärwerk vorbei und über die Straße geht es nach einigen Metern schräg rechts. Auf dem geteerten Weg dann links und über die Kreuzung. Linker Hand führt nach wenigen Metern ein Weg wieder in den Wald, wir sind nun in der Schluchter Heide. „Augen auf“ lohnt sich: Am Wegesrand finden sich Ameisenhögel und manche geschnitzte Kunstwerke.



Ameisenhögel in der Schluchter Heide



Kleine Kunstwerke tauchten 2011 an den Wegrändern auf

An der Kreuzung nehmen wir den zweiten Weg von rechts, der direkt zum Hasselbacheich führt. Dieser bot noch vor drei Jahren eine reichhaltige Fauna, neben Kaulquappen zum Beispiel auch Gelbrandkäfer, Wasserschnecken und Fischegel. Leider ist er in den Dürresommern zweimal komplett trocken gefallen.



Waldfrösche sind in der Schluchter Heide häufig

Auf Entdeckungsreise zu gehen lohnt dennoch, vielleicht stößt man auf einen Waldfrosch. Ein großer Baumstumpf und Steine laden außerdem zum Picknick ein.



Große Steine laden zum Picknick am Hasselbacheich

Für den Rückweg nehmen wir den gleichen Weg, biegen jedoch gleich nach der Brücke rechts ab, dann wieder rechts und gleich wieder links. Beidseitig finden sich bald Wälle im Wald, Überreste von insgesamt elf Fischweihern, die hier um 1200 errichtet wurden.

Als Alternative führt auf einer Lichtung ein Weg rechts in den Wald und dort geht es auf und



Im Oktober 2019 war der Hasselbachtteich fast komplett ausgetrocknet



Fahrspaß auf den Alternativstrecken



ab über die alten Dämme und schließlich links wieder auf den Hauptweg.

Wir fahren nun über den Hasselbach, dann rechts und gleich wieder links. Nach 700 Metern kreuzt in einer Rechtskurve ein Weg, in den wir nach rechts einbiegen (*). An der Wiese geht es links, über die Straße und an der nächsten Kreuzung rechts, bis links der Strunde-Radweg abzweigt.

Als Alternative geht kurz vor der Pferdeweide ein Weg rechts ab, der die Straße vermeidet. Er ist gut fahrbar, aber die Bäume stehen zu dicht für Anhänger.

Entlang der Strunde geht es zum Thurner Hof, einem imposanten Fachwerkhhaus aus dem 16. Jahrhundert. Weiter geht es über ein Sportgelände und durch Parks am Holweider Krankenhaus vorbei. Wir biegen am Ende rechts auf den Radweg ab, und wo dieser links abknickt, fahren wir rechts in die Felder und gleich wieder rechts auf den Holweider Friedhof zu.

Links am Friedhof vorbei kommen wir zur Isenburg, einer Wasserburg aus dem 14. Jahrhundert. Vor uns sehen wir auch schon wieder die Haltestelle Vischeringstraße, wo die Tour endet.

Gerd Riesselmann

(*) Update: Hier ist Ende Juni ein Baum umgestürzt, der zurzeit nur ohne Anhänger passiert werden kann. Umfahrungen sind nur weiträumig über Gierather Straße oder Bensberger Marktweg möglich.



3 Flüsse

Kostenlose
App zur
Route

Herzlich willkommen auf der

3-Flüsse-Route

Region Lippe-Issel-Niederrhein

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.



GeoTour

„Klimaschätze Oldenburg“



Tagestour für Schatzsucher

Mit der GeoTour „Klimaschätze in Oldenburg“ werden alle Neugierigen zu einer spannenden und klimafreundlichen Schatzsuche durch Oldenburg eingeladen. Die elf interaktiven GeoCaches stehen exemplarisch für den klimafreundlichen Umgang mit Ressourcen und eine zukunftsfähige Lebensweise. Ein Routenvorschlag verbindet die Caches zu einem 52 km langen Rundkurs.

GPS-Tracks, eine Kartenübersicht sowie Erläuterungen zu den einzelnen Caches können unter **www.oldenburg-tourismus.de/radrouten** heruntergeladen werden.

Eine Broschüre zu der GeoTour sowie Informationsmaterial zu weiteren Routen sind in der **Oldenburg-Info im Lappan**, Lange Straße 3 oder unter 0441-36161366 erhältlich.



Bei Vorlage dieser Anzeige in der Oldenburg-Info (Lange Straße 3) erhalten Sie einen Radliebe-Rucksack mit Radkarte des Stadtgebietes.

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 Pannenfalle unkomplizierte Hilfe, damit Sie Ihre Fahrradfahrt innerhalb Deutschlands schnell fortsetzen können.

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

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

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

24 h

11%

25€

PLUS

Alle Vorteile und
Konditionen auf
www.adfc.de



Neue Ideen, nicht nur zur Corona Zeit. Warum nicht eine Mehrtagestour auf dem Fahrrad rund um sein Zuhause? Und wie sonst auf einer Tour in der Fremde unterwegs sogar übernachten, für das richtige Feriengefühl?

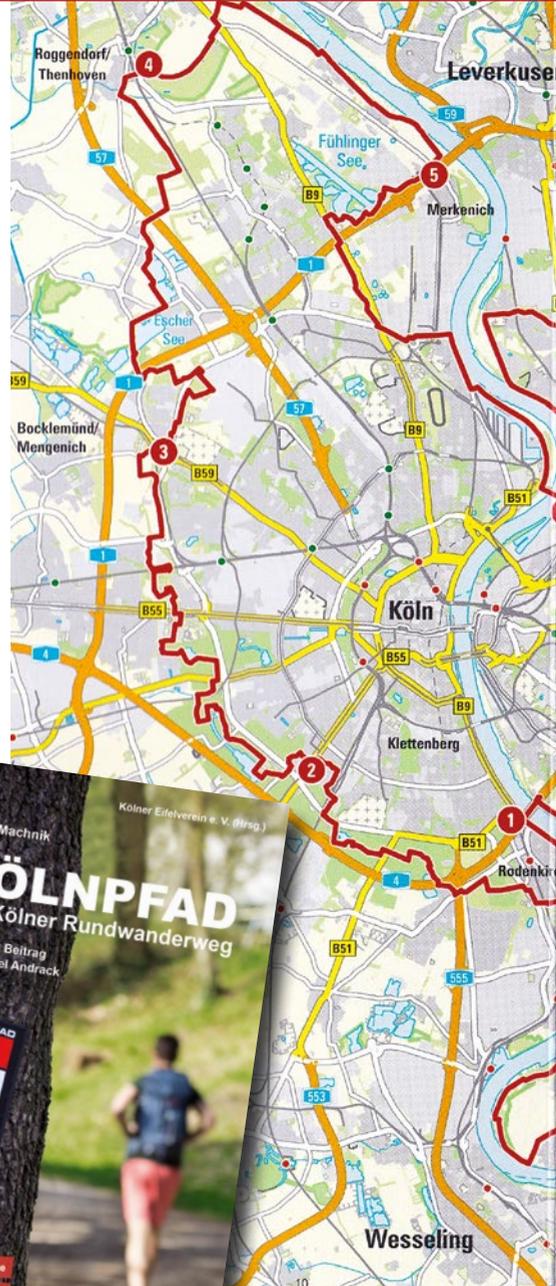
Für eine schöne und abwechslungsreiche Mehrtagestour mit dem Fahrrad müssen Kölner in den Sommerferien nicht weit wegfahren. In vier Tagen geht es einmal auf dem Kölnpfad rund um Köln.

Der Kölnpfad

Der Kölnpfad ist ein ca. 160 km langer Wanderweg des Kölner Eifelvereins KEV. Auf diesem Rundweg erleben wir alle landschaftlichen Facetten Kölns mit seinen Wäldern, Bächen, Seen, Feldern und Wiesen, wir treffen auf Spuren der Preußen und Römer, queren Industrieanlagen, Eisenbahnen und Autobahnen. Attraktive Sehenswürdigkeiten und Rastplätze gibt es so zahlreich, dass man die Tour auch gerne auf acht Tage ausdehnen möchte.

Wer nicht nur die GPS-Daten abfahren will, dem empfehlen wir zur Vorbereitung dieser Fahrradtour das Buch KÖLNPFAD – Der Kölner Rundwanderweg des KEV. Dieses hervorragende Buch beschreibt detailliert die Strecke, alle Sehenswürdigkeiten, und zeigt Gasthäuser und Haltestellen der KVB entlang des Wegs auf. Die Streckenführung haben wir für Sie und Ihr Fahrrad optimiert.

Mit dem Startpunkt und der Aufteilung folgen wir zur besseren Orientierung dem Buch des KEV. Nun geht's los.



*Quelle: Kölnpfad. Der Kölner Rundwanderweg
Erschienen im September 2018,
Bachem-Verlag, 14,95 Euro
(ISBN: 978-3-7616-2190-5)
Cover: J.P. Bachem Verlag*

Kölnpfad mit dem Fahrrad



Erster Tag / KEV Etappen 1, 2:

Wir starten an der Rodenkirchener Brücke (Heinrich-Lübke-Ufer Linie 16), unser Tagesziel ist Bocklemünd (Bocklemünd Linien 3 und 4).

Natürlich starten wir entlang des Rheins, folgen ihm im Weißer Bogen und schwenken dann über den forstbotanischen Garten in den Grüngürtel. Forts und Reste des ehemaligen Festungsgrabens wechseln mit Seen und großen Wiesen, die zum Verweilen einladen. Nach der letzten Rast am Müngersdorfer Stadion liegen noch 4 km vor uns.



Zweiter Tag / KEV Etappen 3, 4, 5:

Wir starten in Bocklemünd (Bocklemünd Linien 3 und 4), unser Tagesziel ist der Wiener Platz in Mülheim (Wiener Platz Linie 4)

Der Weg führt uns schnell zum Pescher See und Escher See. Bei heißem Sommerwetter würde man dort am liebsten verweilen. Der zweite Tag zeigt uns die fruchtbaren Felder des Kölner Westens und Nordens. Hinter dem Worringer Wäldchen sehen wir wieder den Rhein, dem wir auf dem Damm flussaufwärts bis zur Leverkusener Brücke folgen. Hier schwenken wir nach Westen zum Fühlinger See, lassen die Ford-Werke links liegen und treffen in Niehl wieder auf den Rhein. Eindrucksvoll ist der Blick von der Fußgänger- und Fahrradbrücke auf den Niehler Hafen. Linker Hand Sonnenstrände des Rheins, rechter Hand die Industriehafenromantik des Hafens, gelangen wir zur Mülheimer Brücke. Am Ende der Brücke rechtsrheinisch lädt mit seinem gewissen Großstadtcharme der Wiener Platz zu einer letzten Rast am zweiten Tag.



Dritter Tag / KEV Etappen 6, 7, 8:

Wir starten am Wiener Platz in Mülheim (Wiener Platz Linie 4) mit Tagesziel Bensberg (Bensberg Linie 1).

Dies kann ein langer und anstrengender Tag werden, es ist allerdings die abwechslungsreichste Strecke. Wir fahren überwiegend durch Wälder, berühren ein paar Siedlungen. Natur pur. Breite Waldwege wechseln ab mit schönen, aber auch leicht fahrbaren Trails.

Auf den ersten 26 km ist es flach, danach wird es leicht wellig mit der Tendenz, Höhenmeter zu gewinnen, ist aber nicht zu anstrengend. Wer ein herausforderndes Teilstück (schmaler steiler Trail) auslassen möchte, fährt in Oberlerbach auf der Straße weiter und stößt nach 800 m wieder auf unsere Strecke, hat damit 3 km Strecke gespart und ca. 200 Höhenmeter ausgelassen. Das erste Highlight kurz nach dem Start ist der Stammheimer Schlosspark mit seiner öffentlich zugänglichen Skulpturenausstellung. Wir tangieren das Bayerwerk, queren eine Bundesstraße,

die Haupteisenbahnlinie und die A3. Dann lassen wir für lange Zeit die Hauptverkehrsachsen hinter uns und erreichen das erste von mehreren Naturschutzgebieten. Viele kleine Bäche, Seen und Hütten laden zum Verweilen ein. Wir genießen die Ruhe und die Luft und vergessen, dass wir in einer Millionenstadt fahren.

Die letzten 50 Höhenmeter vor Schloss Bensberg lassen wohl die meisten Waden ans Limit kommen. Schieben ist keine Schande. Belohnt werden wir durch fantastische Ausblicke und der Aussicht auf eine bergische Vesper im Städtchen.



Vierter Tag / KEV Etappen 9, 10, 11:

Wir starten in Bensberg (Bensberg Linie 1), unser Tagesziel ist die Rodenkirchener Brücke (Heinrich-Lübke-Ufer Linie 16).

Der vierte Tag ist der entspannteste. Die Muskeln sind gestählt und bewegen das Rad wie von alleine, wir sammeln die Höhenmeter des dritten Tages bei der Abfahrt wieder ein. Kurz hinter der KVB-Haltestelle geht es schnell bergab in den Königsforst hinein, den wir bis zur Wahner Heide nicht mehr verlassen. Schmalere und breitere Waldwege, aber kleine Trails führen uns durch den alten Königsforst. Bei aller Freude über die Abfahrt: eine Höhe erklimmen wir noch, damit wir uns in das Gipfelbuch eintragen können: die höchste natürliche Erhebung von Köln, den Monte Trodelöh. Wer sich unterwegs über die vielen großen Holzschlaglichtungen wundert: diese sind dem Klimawandel und dem Borkenkäfer geschuldet.



Wir berühren kurz die Wahner Heide nördlich des Flughafens. Am Wahner Schloss vorbei erreichen wir die fruchtbaren Felder des Kölner Südens. Von weitem schon ist der EU-geschützte Auenwald zu sehen, eines der letzten Reste der ursprünglichen Rheinlandschaft. Bevor wir ihn durchqueren, fahren wir auf dem Deich, der die Kölner Innenstadt vor extremem Hochwasser schützt. Leider planen einige Politiker quer durch Hochwasserschutzgebiet und Auenwald eine Autobahn.

Die letzten 12 km radeln wir direkt am Rheinufer entlang zur Rodenkirchener Brücke. Schöne Restaurants in Langel, an der Groov und in Porz laden zu einer letzten Rast ein.

Dann ist es geschafft.

Generelles

Wegen Corona sind leider einzelne Restaurants geschlossen. Viele Hotels bieten weniger Zimmer als üblich. Eine Möglichkeit einzukehren ist es, sich rechtzeitig für einen Platz anzumelden. Deshalb sollten ausreichend Getränke und ein Picknick eingepackt werden.

Die Routen des ersten und vierten Tages sind problemlos auch für Fahrradanhänger geeignet, die Route des zweiten Tages ist wegen naturbelassener Wege teilweise ruppig, während die Route des dritten Tages im Wesentlichen nicht mit einem Radanhänger befahren werden kann.

Clemens Rott

Insel Reichenau

Unterwegs am Bodensee

Mit Rad und Schiff durch drei Länder

Es sind malerische Ortschaften, geschichtsträchtige Städte, duftende Obstwiesen und gepflegte Weinberge, die zu einer Erkundung einladen. Der Bodensee bietet Seeblick und Alpenpanorama zugleich. Sanfte Hügel und das milde Klima sind eine ideale Landschaft zum Radfahren. Man kann so die zahlreichen Sehenswürdigkeiten in aller Ruhe genießen. Es lohnt sich, die Radtour mit der Schifffahrt auf dem See zu kombinieren. Ein idealer Ausgangspunkt ist Konstanz, die größte Stadt am Bodensee.

Von 1414 bis 1418 fand in Konstanz der größte Kongress des Mittelalters, das Konstanzer Konzil, statt. Alle, die in Europa Macht und Einfluss haben, eilen mit ihrer Gefolgschaft an den Bodensee. Der Grund: drei Päpste erheben zu dieser Zeit gleichzeitig den Anspruch auf den Heiligen Stuhl. Das Ergebnis des Konzils: Einer tritt zurück, zwei setzt man ab und ein neuer wird gewählt. Das Konzil hat bis heute Spuren in der Stadt hinterlassen.

Mit dem Rad geht es auf dem Bodenseeradweg von Konstanz Richtung Allensbach zum Kloster Hegne in dessen Krypta die 1987 durch Papst Johannes Paul II. selig gesprochene Schwester Ulrika Nisch ruht. Von Hegne führt der Weg nun über eine Pappelallee auf die UNESCO-Welterbe-Insel Reichenau mit ihren Weinbergen, Gemüsefeldern und weiten Blicken auf Untersee und Rhein. Drei idyllisch gelegene Kirchen, aus denen St. Georg aus dem 10. Jahrhundert mit monumentalen Wandmalereien der Wunder Christi hervorsticht, laden zum Besuch ein. Von der Anlegestelle „Auf der Schiffslände“ setzt man mit der Solarfähre über nach Mannenbach in der Schweiz.

Mit dem Rad geht es nun hinauf zum Schloss und Park Arenenberg, einen der schönsten Aus-

sichtspunkte der Bodenseeregion. Hortense de Beauharnais, die Stieftochter und Erbin Napoleons I., wählte den Arenenberg als Exil, um ihren Sohn Louis Napoleon zum Kaiser zu erziehen. Unverändert eingerichtet empfangen die edlen Salons der Bonapartes die heutigen Gäste. Eine Stärkung im Bistro „Louis Napoleon“ empfiehlt sich, bevor es wieder hinunter auf den Bodenseeradweg geht. Der Weg führt über Kreuzlingen bis Arbon. Das Hotel „Wunderbar“ lädt mit einer traumhaften Seesicht und leckeren Eintöpfen zur Übernachtung ein. Nebenan zeigt das Saurer Museum die Geschichte der weltbekannten Firma. Neben historischen Fahrzeugen sind Web- und Stickmaschinen zu bestaunen und zeugen vom Pioniergeist der damaligen Konstrukteure.

Von Arbon zurück ans Bodenseeufer nach Romanshorn sind es ca. 8 Kilometer. In rund 40 Minuten gelangt man von hier aus mit der Fähre nach Friedrichshafen.

Im hiesigen Zeppelin-Museum wird für groß und klein anschaulich die Geschichte der bis heute faszinierenden „Silberzigarren“ erzählt. Beispielsweise wird an die Weltfahrt von „LZ Graf Zeppelin“ auf der Route Friedrichshafen – Tokio – Los Angeles – Lakehurst vor 90 Jahren erinnert.



Insel Mainau

© IBT GmbH, Achim Mende



Pfänderbahn

© Petra Reimer - Bodensee-Vorarlberg-Tourismus



Konstanz

67

© IBT GmbH, Achim Mende

Auf dem Bodenseeradweg geht es nun bequem bis Lindau. Ein Muss der historischen Inselstadt ist natürlich die Hafensperrmauer mit dem bekannten Ensemble aus Leuchtturm und Löwe. Von dort biegt man in eine der zahlreichen schmalen Gassen, um einen Eindruck von der mittelalterlichen Architektur zu erhalten. Sehenswert ist der Marktplatz mit seinen beiden imposanten Kirchen. Ein Abstecher zur Gerberschanze und zum Jachthafen lohnt immer.

Nur einen Katzensprung entfernt liegt Bregenz im österreichischen Teil des Sees. Ein gemütlicher Spaziergang durch die Altstadt vermittelt die Bregenzer Sehenswürdigkeiten, allen voran die Festspielbühne am See. Vom Stadtzentrum kann man bequem mit der Pfänderbahn auf den Bregenzer Hausberg fahren. Von dort hat man weite Ausblicke über den ganzen Bodensee und das Alpenpanorama.

Die internationale Bodenseeregion fasziniert durch landschaftliche Schönheit und vielerorts unberührte Natur; sie per Rad und Schiff zu entdecken, ist besonders nachhaltig.

Wilfried Kochner



Zeppelin Museum Friedrichshafen

© Zeppelin Museum Friedrichshafen, Michael Fischer

Lindau,
Fussgeangerzone

© Hart Reiter - Lindau Tourismus

Thurgau,
Saurer Museum

© R. Baer



Informationen, Kartenmaterial und Unterkünfte:
www.bodensee.eu www.touren.bodensee.eu



Strecke des virtuellen Ride of Silence 2020

Weiß lackierte Geisterräder erinnern an in Verkehrsunfällen getötete Menschen auf Fahrrädern. Diese Tour führt an zwölf Orte in Köln, an denen seit 2014 Geisterräder aufgestellt werden mussten. Trotz des traurigen Hintergrunds ist es eine schöne, knapp 40 km lange Strecke, auf der man oft durchs Grüne kommt und die Stadt abseits der Touristen-Highlights kennenlernen kann.

Vom Rudolphplatz geht es auf dem Hohenzollernring nach Norden bis zum Friesenplatz. An dessen Nordwest-Ecke steht das bei Verfassern dieser Tourenbeschreibung jüngste Geisterrad in Köln. Es erinnert an eine am 14. Mai 2020 von einem LKW überfahrene und getötete 55-jährige RadfahrerIn.

Da #RingFrei immer noch nicht vollständig umgesetzt wurde, geht es über die verschiedensten Radverkehrsführungen an den Kölner Ringen Richtung Norden bis zur Rheinuferstraße. Am Rheinufer geht's nach Süden. Hier waren schon immer viele Menschen zu Fuß und auf dem Rad unterwegs. Durch Corona ist es noch enger geworden. Anstatt mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zu schaffen, arbeiten Politik und Verwaltung daran, die Rheinuferstraße für Kfz durchgehend zweistreifig auszubauen. Auf Höhe der Tacitusstraße erinnert ein Geisterrad an eine 2016 von einer Straßenbahn überfahrene 27-jährige RadfahrerIn.

Das nächste Geisterrad steht unter der Rodenkirchener Brücke. Hier überlebte 2018 ein Radfah-

rer den Zusammenstoß mit einem Auto nicht. Die unübersichtliche Querung wird einer der Auslöser des Unfalls gewesen sein.

Wir verlassen das Rheinufer und kommen zum Rodenkirchener Busbahnhof. Hier wurde im Januar 2019 ein 63-jähriger Mann von einem Bus überfahren. Er starb noch an der Unfallstelle. Hier ist ein Rechtsabbiegeverbot für Kfz ausgeschildert, obwohl die Busse des ÖPNV rechts fahren müssen, um den Busbahnhof zu erreichen. Weiter geht's Richtung Westen. Dann durch den äußeren Grüngürtel und Marienburg nach Norden bis zur Schönhauser Straße. Wieder nach Westen, durch den Vorgebirgspark und Zollstock. An der Kreuzung Gottesweg/Rhöndorfer Straße steht das nächste Fahrrad-Mahnmal. Hier wurde 2017 ein 80-jähriger Mann bei einem Unfall getötet.

Weiter über die Sülzburgstraße zur Kerpener Straße und an den Gürtel, bis wir rechts in den Park entlang des Rautenstrauch-Kanals abbiegen. Durchs Grüne geht's bis zur Universitätsstraße. Hier erinnert an der Kreuzung mit der Aache-



© Paul Hense

ner Straße ein Geisterrad an den 26-jährigen Gianluca, der 2015 von einem wegen deutlich überhöhter Geschwindigkeit über die Kreuzung fliegenden Pkw erschlagen wurde.

Nach einem kurzen Stück an der Inneren Kanalstraße geht es über die Weinsberg- und die Oskar-Jäger-Straße bis zur Abzweigung der Vogelsanger Straße. Hier wurde 2014 Kerstin von einem rechts abbiegenden Lkw getötet.

Durch Ehrenfelder Nebenstraßen geht es an die Ecke Subbelrather-/Innere Kanalstraße. 2017 wurde hier auf einem freilaufenden Rechtsabbieger ein 51-jähriger Radfahrer von einem Lkw-Fahrer überfahren.

Durch die Grünanlagen entlang der Inneren Kanalstraße fahren wir zur Stammheimer Straße in Riehl, wo 2019 ein Linienbus so knapp eine Radfahrerin überholte, dass er sie überfuhr als sie nach links in eine Hauseinfahrt abbog.

Nicht weit von hier liegt an der Boltensternstraße ein weiterer freilaufender Rechtsabbieger an dem im April 2018 eine 56-jährige

Bild: © Robert Kneschke / Fotolia



auf draht 

Ihr VSF-Fahrradfachgeschäft in Uninähe seit 1990

Weyertal 18, 50937 Köln • 0221- 44 76 46 • www.aufdraht-koeln.de • info@aufdraht-koeln.de

Radfahrerin getötet wurde, weil ein Lkw sie überrollte.

Entlang des Niehler Gürtels geht es durch den Park zur Mülheimer Brücke und über diese ins Rechtsrheinische. Dort angekommen entlang des Clevischen Rings nach Norden in die Markgrafenstraße. An der Ecke zur Langemaß haben Schüler ein Geisterrad für ihren von einem Lkw überfahrenen 63-jährigen Lehrer aufgestellt.

Die Berliner Straße und die Deutzer Freiheit führen uns in den Auenweg, wo ein Geisterrad an die 19-jährige Miriam erinnert, die 2015 auf dem Radweg fahrend Opfer eines illegalen Autorennens wurde.

Über den Auenweg geht es weiter nach Deutz. Von dort fahren wir über die Brücke, Heumarkt und Neumarkt zurück an den Rudolfplatz, wo sich der traurige Kreis schließt.

Alexander Bühler



© Paul Hense



Google-Karte aller Geisterräder in Köln:
<https://bit.ly/2Eb1kxK>

Mehr Infos zum virtuellen Ride of Silence:
<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-koeln/aktuelles/aktuelles/article/virtueller-ride-of-silence-koeln-2020.html>



**Das Touren-Portal
des Erzbistums Köln:
Kirche erfahren.
Heimat erleben.**

gefördert vom



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

ERZBISTUM KÖLN

www.pfarr-rad.de



Neuer Radweg Mülheimer Hafen: Blick von Norden auf Köln

Radfahren entlang des Rheins

Entlang der Rheinuferwege herrscht meistens viel Betrieb. Rechtsrheinisch liegen an ihnen mit dem Stammheimer Schlosspark, dem Rheinpark in Deutz, der Westhovener Aue und der Zündorfer Groov vier „grüne Rheinperlen“, die sich prima per Rad erkunden lassen – eigentlich.

Doch wer längere Distanzen zurücklegen will und sich nicht auskennt, wird an vielen Stellen vor Rätsel gestellt. Das liegt zum einen an fehlenden, unleserlichen oder beschädigten Wegweisern, in anderen Fällen erschließt sich der Routenverlauf nicht.

Beispiel Mülheim: Da wird – von Norden kommend – die offizielle Route ab der Villa Krahenburg nicht rheinwärts entlang der Clemenskirche und weiter über die neue Promenade bis zum Mülheimer Hafen geführt, sondern über die Mülheimer Freiheit/Deutz-Mülheimer Straße. Hier gilt zwar Tempo 30, aber es ist doch recht viel Kfz-Verkehr. Außerdem entgeht einem so der lohnenswerte Blick auf die Kölner Skyline.

Die Einfahrt zum Rheinpark unterhalb der Zoo-Brücke ist nicht mehr zu finden, da der Zielwegweiser fehlt. Stattdessen muss man sich auf das Umfahren der abgestellten E-Treter konzentrieren. Auch im weiteren Verlauf fehlen Zwischenwegweiser, die den geänderten Verlauf anzeigen.

In Deutz wird der Radverkehr dann wieder vom Rheinufer weg geleitet, auch hier bleibt der Blick auf die Altstadt oberhalb der Freitreppe verwehrt. Stattdessen geht es amperlich auf



Entlang der Mülheimer Freiheit in Mülheim



Entlang der Siegburger Str. in Deutz



Hier soll laut Wegweisung die Route nach Zündorf verlaufen ...

schmalen Bordsteinradwegen und zum Teil im Begegnungsverkehr über zahlreiche Straßeneinmündungen und Kreuzungen. Die recht breite Promenade zwischen Hohenzollernbrücke und der Drehbrücke ist nicht Teil des Radwegenetzes.

Entlang der Poller Wiesen wurde der neu asphaltierte Promenadenweg als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ausgewiesen. Obwohl hier Schrittgeschwindigkeit eingehalten werden müsste, fahren viele lieber hier mit Panoramablick als auf der daneben liegenden Fahrbahn. Ein Abschnitt zwischen Poll und der Rodenkirchener Brücke wurde mittlerweile als Fahrradstraße ausgeschildert, hier stört allerdings an Wochenenden der trotzdem starke Kfz-Verkehr.

In Porz-Zündorf wird es dann wieder unübersichtlich; wer sich an der Wegweisung orientiert und nach Zündorf möchte, wird in Höhe des Jachthafens links abgeleitet und anschließend über mehrere Treppen (!) auf die verkehrsreiche Ortsdurchfahrt geleitet. Das Freizeit- und Naherholungsgebiet Zündorfer Groov erreicht man hingegen bei Weiterfahrt entlang des Uferweges. Dieser verläuft vorbei am Fähranleger bis dann der Rheindammweg in Richtung Langel erreicht wird. Allerdings fehlen im Bereich der Groov sowohl Ziel- als auch Richtungswegweiser. In Gegenrichtung verläuft die Führung auf dem Rheindammweg bis zum Nepomukplatz in Zündorf. Hier sind viele Menschen zu Fuß unterwegs, man muss daher sehr rücksichtsvoll Radfahren.

Fazit: Sowohl bei der Beschilderung als auch bei der Routenführung ist die Stadt gefordert, Abhilfe zu schaffen, um sowohl den Radverkehr sicherer zu machen, als auch den Routenverlauf radtouristisch aufzuwerten. Bei den rot-weißen Radwegweisern des landesweiten Radverkehrsnetzes gelten die gleichen Standards wie bei sonstigen StVO-Beschilderungen: sie müssen laut HBR (= Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr) bei Beschädigungen zeitnah instandgesetzt werden. Hier



Wildes Parken von E-Tretern entlang des Auenwegs (Höhe Zoobrücke)



Neuer Radweg Mülheimer Hafen: Blick nach Norden

sieht der ADFC dringenden Handlungsbedarf bei der Stadtverwaltung.

Beim Rheinradweg handelt es sich um einen europäischen Fernradweg (EuroVelo-Route EV15) entlang eines der europaweit längsten und weltweit bekannten Flusses. Da sollte der rechtsrheinische Radweg eine bessere Visitenkarte abgeben – dies wäre auch im Eigeninteresse aller, die in Köln Einkommen durch den Radtourismus erzielen.

Norbert Schmidt

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

Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat 17-19 Uhr.

Jeden 1. Samstag im Monat 11-13 Uhr.

Jeweils mit Fahrradcodierung.

Terminvereinbarungen sind möglich.

Zur Einhaltung der aufgrund der Corona-Ansteckungsgefahr notwendigen Sicherheitsabstände können sich maximal fünf Personen gleichzeitig in der Geschäftsstelle aufhalten.

Zudem erfassen wir ihre Kontaktdaten zur Nachverfolgung möglicher Corona-Ansteckungswege und heben diese vier Wochen lang auf.

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 Sommer 2020

Auflage 5.000 Exemplare

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

Bankverbindung

Sparpa-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, Edith Gmeiner, Wilfried Gösgens, Christian Hölzel, Wilfried Kochner, Simone Kraus, Carolin Ohlwein, Bendekikt Polaczek, Gerd Riesselmann, Clemens Rott, Wolfgang Scheible, Christoph Schmidt, Norbert Schmidt, Michael Schowtka.

Lektorat Ute Heller, Christoph Theisen

Fotos

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

Titelbild Christoph Schmidt / Paul Hense

Anzeigen Hubert Schlömer, anzeigen@adfc-koeln.de

Artredaktion, Satz, Layout, Umbruch TAUBE-DESIGN

Druck

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



Nächste Ausgabe Winter 2020/21

Öffentliche Redaktionssitzung 07. September 2020,
19:00 Uhr (*)

Redaktionsschluss 28. September 2020

Anzeigenschluss 02. Oktober 2020

(*) Sofern die Corona-Abstandsregeln weiter gelten in Form einer Videokonferenz. Einladung anfordern bei alexander.buehler@adfc-koeln.de

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

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

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 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.



vorbeikommen,

ausprobieren!



MOVE

daVinci

Denkmöbel

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Köln

Roonstraße 6

am Barbarossaplatz

0221-921 39 50

www.denkmoebel.de



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

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
VIVACE
3299 €



Faible
**RUBATO
Curve**
ab 1199 €



Jetzt
neu bei
uns!

Faible

www.faible-fahrrad.de

Radlager GmbH
Sechzigstraße 6 • 50733 Köln • Tel 02 21 73 46 40
radlager.de • facebook.com/radlager.de