

Ausgabe 3 / 2020

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln



Fahrrad gewählt!

Wird jetzt sofort alles besser?



MEHR SERVICE

GIBT'S BEI UNS!



Über 3500 (E)-Bikes vorrätig



Lastenrad-Kompetenz-Zentrum

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



Leasing-Experte

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



Großer Lagerverkauf

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



Viele starke Marken

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



E-Bike und E-MTB Testfahrten



TÜV-zertifizierte Werkstatt



MEHR INFOS:
www.prumbaum-lagerverkauf.de



JETZT NEU:
woomTM
SUPERLEICHTE
KINDERRÄDER



KÖLNS GRÖSSTE
E-BIKE AUSWAHL!

ZWEIRAD

PRUMBAUM

CENTER

Inh.: Jörg Prumbaum



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

Vorwort des Vorstands

Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC,

mit dem Überschreiten der Schwelle von 4.000 Mitgliedern vor einigen Wochen haben wir einen weiteren Meilenstein als Kreisverband erreicht und auch bundesweit wächst der Verband selbst in diesen außergewöhnlichen Zeiten.

Unser jüngstes Mitglied ist auch gleich der Grund, warum ich in dieser Ausgabe das Editorial ausnahmsweise einmal allein schreibe. Meine Co-Vorsitzende Carolin Ohlwein und ihr Lebensgefährte Marc sind Eltern geworden. Dazu auch von dieser Stelle noch einmal die allerherzlichsten Glückwünsche!

Nicht nur am Wachstum des ADFC sieht man das gestiegene Interesse am Radverkehr. Auch die Kommunalwahl hat deutlich gezeigt, dass sich die Kölnerinnen und Kölner eine andere Verkehrspolitik wünschen. Die GRÜNEN sind die stärkste Fraktion im Rat und in den meisten Bezirksvertretungen geworden und weitere klimafreundliche Parteien und Gruppen sind in die Gremien eingezogen. Das gibt uns Rückenwind bei der Verwirklichung unserer Ziele.

Die Corona-Pandemie hat unsere Arbeit deutlich verändert. Es konnten in den letzten Monaten leider nur wenige Radtouren und keinerlei Veranstaltungen stattfinden. Einige Demos zur Einrichtung von Pop-up-Radwegen, der Park(ing) Day und die Kidical Mass sorgten zumindest für etwas Präsenz in der Öffentlichkeit. Unser Vorstand, die Redaktion und die Radverkehrsgruppe tagen mittlerweile im Rahmen von Videokonferenzen. Wir haben dazu ein professionelles IT-System eingeführt, wie es auch viele Unternehmen einsetzen. Dennoch freuen auch wir uns auf andere Zeiten, in denen wir uns wieder persönlich treffen und nach der Sitzung gemeinsam ein Kölsch trinken können.

Bitte bleibt gesund und haltet Abstand – nicht nur beim Überholen von anderen Menschen im Straßenverkehr!

Euer
Christoph Schmidt
Vorsitzender



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

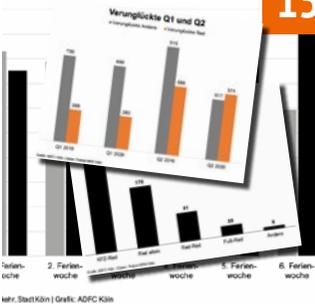
| 1954



6

Radverkehr in den Sommerferien in Köln

= 2019 = 2020



15



34



24



40



52



57

Inhaltsverzeichnis

- 3 Vorwort
- 6 Wird jetzt sofort alles besser?
- 9 Fahrradklimasteil
- 10 Was geht in Mülheim?
- 15 Radverkehr in Zeiten von Corona (Fortsetzung)
- 20 Kidical Mass
- 22 Parking Day
- 24 Alles Kampfradler? Unfallstatistik
- 29 Neue Lastenräder
- 30 Leserbrief Lastentransport
- 34 Pup-up Biergarten
- 36 Radschnellweg Frechen
- 38 Mitgliederentwicklung
- 40 Winterreifen
- 43 Kölsche ADFC-Mitgliedervorteile
- 44 Fördermitglieder
- 46 Familienradtouren
- 52 Radtour zur Bruder-Klaus-Feldkapelle
- 55 Main-Radweg
- 57 Hoge Velouwe
- 60 Vereinsaktivitäten in Zeiten von Corona
- 61 ADFC Köln Kontaktdaten
- 61 Impressum
- 62 Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien

Wird jetzt sofort alles besser?



Viele Wählerinnen und Wähler haben das Fahrrad gewählt. Die Sitzverteilung im neuen Rat und neun neuen Bezirksvertretungen steht fest. Die Oberbürgermeisterin wurde in ihrem Amt bestätigt. Die GRÜNEN sind jetzt die stärkste Fraktion im Rat und auch in vielen Bezirken. Sie werden wahrscheinlich bald in der Mehrheit der Stadtbezirke die Bezirksbürgermeister*innen stellen. Weitere fahrrad- und klimafreundliche Parteien und Gruppen haben Mandate bekommen. Da liegt es nahe, dass nun große Erwartungen bei unseren Mitgliedern und anderen Radfahrenden existieren.

Die Suche nach Mehrheiten und das Bilden von Koalitionen

Bevor wir in drei Monaten alle gemeinsam vollkommen frustriert sind, weil noch nichts zu sehen ist, sollten wir uns über die Situation klar werden. Die Machtverhältnisse zwischen den Parteien haben sich deutlich geändert. Jedoch hat keine Interessengruppe allein eine Mehrheit. Die Suche nach Mehrheiten bleibt in den meisten Gremien darum weiter eine Herausforderung. Um Anträge zu beschließen braucht es im Rat immer 46 von 91 Stimmen und in den Bezirken 10 von 19. Und das wird vielfach kein Selbstläufer sein. Der Bezirk Mülheim hat dies schon deutlich gezeigt. Hier wurde nach dem Motto „Alle gegen die GRÜNEN“ bereits eine schwarz-rot-gelbe Kooperation besiegelt, die der Verkehrswende den Kampf angesagt hat und vieles beim Alten belassen will. Hier gilt es nun, diesen Parteien den Wählerwillen deutlich zu machen.

Die gemeinsamen Positionen zum Radverkehr und die Unterschiede

Bei unseren Wahlprüfsteinen haben die Parteien und Gruppen uns in vielen Punkten einstimmig zugestimmt – für den Stellenwert des Radverkehrs bei der Verkehrswende, den beschleunigten Ausbau des Radverkehrsnetzes, mehr Einsatz gegen Falschparker sowie bessere Umleitungen an Baustellen. Hier erwarten wir entsprechende Beschlüsse und sofort wirksame Maßnahmen. Unterschiedliche Ansichten hatten die Parteien bei der Umwandlung von Fahrspuren, der Grünen Welle für den Radverkehr, der stadtweiten Einführung von Tempo 30 und einem Radverkehrsbudget von mindestens 30 Euro pro Jahr und Einwohner. Hier müssen die GRÜNEN in den Verhandlungen um ein Gestaltungsbündnis standhaft bleiben.



Die Bildung der Gremien und die Wahl von Verantwortlichen

Die neuen Mandatsträger sind ab 1. November gewählt, bis dahin gelten die alten Mehrheiten. Aktuell laufen Sondierungen zur Zusammenarbeit zwischen den Parteien und Gruppen. Außerdem wird in Verhandlungen entschieden, welche Ausschüsse gebildet werden und wer diese personell leiten und besetzen wird. Die ersten Ratssitzungen im November werden von der Konstitution des Rates und seiner Ausschüsse geprägt sein. Dies gilt ebenso für die Sitzungen der Bezirksvertretungen. Es werden Bürgermeister*innen, Bezirksbürgermeister*innen, Ausschussvorsitzende, Aufsichtsratsmitglieder und viele andere Ämter und Rollen besetzt werden müssen. Das ist zwar wichtig, aber es braucht auch Zeit. Zeit, in der keine Entscheidungen für den Radverkehr getroffen werden können.

Die Auslastung der Verwaltung und ihre Arbeitsweise

Auch ohne neue Beschlüsse langweilt sich die Verwaltung nicht. Die meisten Ämter haben schon jetzt für das kommende Jahr 2021 so viele Projekte geplant, wie von ihren Mitarbeiter*innen überhaupt gestemmt werden können. Im Radverkehr geht es z.B. an den Ringen weiter, die Riehler Straße bekommt Radfahrstreifen, das Radverkehrskonzept Ehrenfeld geht in die finale Runde und es werden der Radschnellweg nach Frechen und die Radpendlerrouten weiter geplant. Für weitere Projekte wird die Verwaltung mehr Personal benötigen und sicherlich auch eine andere Arbeitsweise. Nicht alles muss intern gemacht werden, externe Vergaben können Prozesse beschleunigen. Diese Umstellung wird nicht über Nacht passieren, aber damit sie passiert, muss das Handeln der Verwaltung von uns allen kritisch begleitet werden.

Der beschlossene Haushalt und die Besetzung von Stellen

Das Haushaltsjahr 2021 ist bereits beschlossene Sache. An der einen oder anderen Stelle ist ggf. eine Umschichtung von Mitteln noch möglich, um Themen zu beschleunigen. Aber an den großen Stellschrauben wird man für das kommende Jahr nicht drehen können. Signifikanter Stellenaufbau ist daher erst ab dem Haushaltsjahr 2022 zu erwarten. Und diese Stellen müssen auch noch besetzt und das neue Personal eingearbeitet werden. Es ist zu hoffen, dass gerade die Besetzung von Stellen noch beschleunigt werden kann.

Der Wählerwille und das bürgerschaftliche Engagement

Sind die Widerstände zu groß? Bleibt darum alles wie es ist? Nein! Die Wählerinnen und Wähler haben Politik und Verwaltung deutlich gezeigt, was sie sich wünschen. Fahrradfreundlicherer Politik für die Verkehrswende wurde der Rücken gestärkt. Und das wird und muss sich nun auch in

der konkreten Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten auswirken. Damit das geschieht sind die Radfahrenden in Köln jetzt noch mehr als bisher gefragt für ihre Sache einzustehen. Dazu können sich alle Interessierten in den Verbänden und Initiativen einbringen. In der Radverkehrsgruppe des ADFC ebenso wie bei der Organisation der Kidical Mass oder bei anderen Gruppen. Es stehen die Entwicklung der fehlenden bezirklichen Radverkehrskonzepte an, Planung und Bau von Radpendler Routen und Rad-schnellwegen zwischen den Bezirken und in die Nachbarkommunen, es gilt verbindliche Standards für die Platzverteilung zwischen Menschen zu Fuß, dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr auf Kölner Straßen festzulegen. Es gibt viel zu tun. Gehen wir es gemeinsam an.

Christoph Schmidt





Fahrradklima-Test 2020 Jetzt Köln bewerten!



Alle zwei Jahre führen wir bundesweit in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium den ADFC-Fahrradklima-Test durch. Die Umfrage ist eure Chance, die Situation des Radverkehrs bei uns in Köln ehrlich zu bewerten. Letztes Mal kam unsere Stadt wieder einmal nicht gut weg und landete auf dem letzten Platz ihrer Größenkategorie.



Frei oder zugeparkt

Wie sind die Radwege in Deiner Stadt?



fahrradklima-test.adfc.de



Spaß oder Stress?

Bewerte das Radklima in Deiner Stadt



fahrradklima-test.adfc.de

Wir sind nun gespannt, ob sich die bereits umgesetzten Maßnahmen, wie die Öffnung der Gladbacher Straße, das Projekt #RingFrei mit seinen breiten Radfahrstreifen oder die Fahrradstraße am Friesenwall bereits auf eure Bewertung auswirken. Zugegeben, viel passiert derzeit nur in der Innenstadt, Radverkehrskonzepte für Ehrenfeld und andere Bezirke sind gerade erst in Entstehung oder nicht einmal beschlossen.

Ist Köln also fahrradfreundlicher geworden in den letzten zwei Jahren? Die Antwort gebt ihr auf **fahrradklima-test.adfc.de** bis Ende November.

Was geht in Mülheim?



Der bevölkerungsreichste Bezirk Kölns erwacht langsam aus seinem radpolitischen Dornröschenschlaf. Erste Verbesserungen für den Radverkehr sind auf dem Weg, es bleibt aber noch viel zu tun.

Der rechtsrheinische Bezirk Mülheim ist der bevölkerungsreichste der Stadt. Er nimmt den ganzen Nordosten der Stadt ein und ist stark auf den Autoverkehr ausgerichtet. Der Radverkehrsanteil ist im Vergleich zu anderen Bezirken und zur Stadt als ganzer dagegen unterdurchschnittlich. Lange Zeit passierte im Bezirk nicht viel, in den letzten Jahren ist aber einiges in Bewegung geraten. Sowohl die Ergebnisse der Kommunalwahlen als auch Äußerungen aus der Bevölkerung zeigen, dass auch in Mülheim die Verkehrswende den Menschen wichtig ist.

Runder Tisch

Seit August 2019 trifft sich in Mülheim der Runde Tisch Radverkehr. Dort tauschen sich die Stadtverwaltung, Vertreter*innen aus der Bezirksvertretung sowie Verbände und lokale Initiativen aus, darunter auch der ADFC. Bisher fanden zwei Treffen statt, im Zuge der Corona-Krise fielen weitere Termine jedoch aus. Sowohl der ADFC als auch Bezirksvertreter*innen streben allerdings eine baldige Wiederaufnahme an.



Clevischer Ring: Solche Engstellen sollen beseitigt werden

Clevischer Ring

Der Clevische Ring erstreckt sich vom Wiener Platz nach Norden bis zum Autobahnzubringer Köln-Mülheim und ist damit die direkte Verbindung von der Mülheimer Brücke in die nördlichen Stadtteile Stammheim und Flittard sowie nach Leverkusen.

Rund um die Kreuzung mit der Berliner und der Dünwalder Straße klafft derzeit eine große Lücke in der Radinfrastruktur, die nun geschlossen werden soll. Entsprechendes hat die Bezirksvertretung am 31. August 2020 beschlossen.



Kreuzung Bergisch-Gladbacher Straße / Buschfeldstraße: Auch nach Umbau keine Verbesserung

Hier ist ein Radweg, er soll nun hinter die parkenden Autos verlegt werden



Von Leverkusen aus kommend verengt sich derzeit der gemeinsame Geh- und Radweg ab der Polizeiwache immer wieder aufgrund von Bäumen und Falschparkern, um sich dann in einem Parkplatz zu verlieren. Hier sollen Bäume versetzt und Falschparken wie am Auenweg durch einen erhöhten Bordstein – die sogenannten Frankfurter Hüte – verhindert werden. Parkfläche und Radweg tauschen die Position, sodass sich Rad- und Fußverkehr entlang der Mauer des Böcking-Parks bewegen, während der Parkplatz an die Straße rückt.

Im weiteren Verlauf Richtung Wiener Platz fehlt bisher jegliche Radinfrastruktur. Der Radverkehr muss sich hier den Platz auf der dreispurigen



Die rechte Spur soll Bus- und Radspur werden

Clevischer Ring: Hier sind noch keine Lösungen beschlossen



Straße mit dem Kfz- und Schwerverkehr teilen, der zudem Tempo 50 fahren darf. Hier soll nun eine Busspur angelegt und für den Radverkehr freigegeben werden.

Unklar ist, ob und wie die Ampeln geschaltet werden sollen, um Konflikte zwischen Bussen und Radfahrenden beim Einfädeln in die Spur zu verhindern.

In der Gegenrichtung existieren ebenfalls Lücken in der Radinfrastruktur. Auch diese sollen geschlossen werden, konkret beschlossen ist aber noch nichts.



Frisch sanierter Radweg Odenthaler Straße, Blick Richtung Dünwald

Radpendler*innen-Routen

Die Veränderungen am Clevischen Ring sind Teil eines Kompromisses der Deutschen Umwelthilfe mit der Stadt Köln. Scheitert die Umsetzung des Kompromisses, drohen Strecken-Fahrverbote.

Dieser Kompromiss beinhaltet auch ein zu erstellendes Radverkehrskonzept für die rechtsrheinischen Stadtteile. Dieses ist derzeit noch in der Vergabephase.

Ein wichtiger Teil dieses Netzes sowie ebenso Teil des Kompromisses sind Radpendler*innen-Routen aus den umliegenden Gemeinden ins Kölner Zentrum. Zwei dieser Routen sollen durch Mülheim gehen, einmal von Leverkusen, einmal von Bergisch-Gladbach kommend. Eine Strecke von Odenthal über Schildgen und Dünnwald ist dagegen nicht geplant, obwohl auch hier viele Leute täglich nach Köln pendeln.

Das Projekt wurde zusammen mit ersten Streckenvorschlägen im Juli 2018 vorgestellt. Anfang 2019 folgte eine ausführliche Machbarkeitsstudie. Für die Strecke zwischen Bergisch Gladbach und Köln konkurrieren Vorschläge der Verwaltung und von Bürger*innen-Initiativen. Der genaue Verlauf wird derzeit in den politischen Gremien abgestimmt. Im September 2020 wurde eine Kooperationsvereinbarung der betroffenen Gemeinden zur Umsetzung unterzeichnet, genauere Zeitpläne sind derzeit aber noch nicht bekannt.

Es wird erwartet, dass die neuen Routen die Anzahl der mit dem Rad Pendelnden zum Teil verdoppeln könnten. Es fehlt aber ein klares Bekenntnis zu qualitativ hochwertigen Wegen. So sind zum Teil unbeleuchtete und unbefestigte Waldwege oder Schutzstreifen vorgesehen.

Auenweg

Eine zentrale Rolle für die Radpendler*innen-Route von Leverkusen spielt der Auenweg, der Deutz und Mülheim am Rheinpark entlang verbindet. Seine Bedeutung wird noch steigen, wenn aus dem Rheinpark heraus eine Brücke für den Rad- und Fußverkehr ins Linksrheinische errichtet wird – auch dieses Projekt ist Teil des DUH-Kompromisses.

Auenweg: Pilot für 1 Jahr verhindert Parken auf Radweg



Auf einem etwa 160 Meter langen Abschnitt in Höhe der Zoobrücke hat das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung nun sogenannte „Frankfurter Hüte“ angebracht. Dies sind Bordsteinerhöhungen aus Kunststoff, die direkt auf dem Bordstein angebracht werden. Sie sollen das unerlaubte Parken auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg verhindern. Insbesondere in den Sommermonaten und bei Veranstaltungen im Rheinpark wurde dieser regelmäßig zugesperrt, sodass zu Fuß Gehende und Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen mussten.

Die Maßnahme ist ein Pilotversuch, mit dem die Stadt Köln Erfahrungswerte zu Wirksamkeit und Unterhaltung der Frankfurter Hüte sammeln will. Zunächst ist die Dauer des Versuchs auf ein Jahr festgelegt.

Der vor einigen Jahren angelegte Radweg auf der rheingelebenen Seite endet bisher kurz vor der Claudius-Therme und erzwingt so für einige dutzend Meter einen Wechsel der Straßenseite. Er soll eine Anbindung an den Rheinpark erhalten. Dazu werden zurzeit noch die Besitzverhältnisse unterhalb der Zoobrücke geklärt.

Auf dem benutzungspflichtigen gemeinsamen Fuß- und Radweg von der Zoobrücke bis zum Deutzer Bahnhof werden Radfahrer*innen mit mehreren Konfliktstellen konfrontiert. Geparkte E-Scooter, Leihbikes und sogar E-Motorroller stehen oft im Weg, Kurven sind unübersichtlich und eng, der Weg verengt sich extrem, und Betonpfeiler verstellen die Sicht. Diese Probleme werden wohl leider auch im Zuge der neuen Radpendler*innen-Route nicht angegangen.

Bergisch Gladbacher Straße

Die Bergisch Gladbacher Straße führt vom Wiener Platz aus fast 7 Kilometer nach Osten und erschließt den süd-östlichen Teil des Bezirkes.



Bergisch-Gladbacher Straße:
Dieser schmale Radstreifen wurde ...



... erweitert.
Leider nur auf einer Länge von 100 Metern.

Sie ist eine der am meisten befahrenen Straßen Kölns und auch für den Radverkehr eine wichtige, direkte Route in die Stadt. Die Radinfrastruktur ist trotzdem leider oft schlecht, schmal und in Teilen sogar trotz mehrspurigem Autoverkehr nicht existent. Auch Falschparker sind über die gesamte Länge ein häufiges Problem. Im letzten Jahr wurden Teilabschnitte der Bergisch Gladbacher überholt und dem Rad aber auch dem Fußverkehr mehr Platz gegeben. So etwa im Abschnitt zwischen Holweider Marktplatz und der Buschfeldstraße, wo Parkplätze in einen Radstreifen umgewandelt wurden. Leider betrifft dies jeweils nur etwas über hundert Meter, eine durchgängige Führung ist nach wie vor nicht vorhanden.

Frustrierend auch, dass beim Umbau der Kreuzung Johann-Bensberg-Straße, Buschfeldstraße und Bergisch Gladbacher Straße der Radverkehr komplett ignoriert wurde. Hier gibt es auch nach dem Umbau zwar vier Spuren für den Auto- aber keinerlei Infrastruktur für den Radverkehr.

Radwegsanierungen

In Dünnwald wurde im Sommer 2020 ein Teilstück des Geh- und Radwegs entlang der Odenthaler Straße aus Richtung Schildgen erneuert. Der restliche Weg bis Schildgen ist aber nach wie vor in einem erbärmlichen Zustand, ebenso wie der Weg in die Gegenrichtung.

Erneuert wurden auch Wege entlang des Dellbrücker Mauspfads sowie am Pfälzischen Ring. Im Park rund um die Buchheimer Grundschule An St. Theresia wurden die Wege für Radfahrende frei gegeben. Hier liegen auch Sportanlagen, die nun auch mit dem Rad einfacher zu erreichen sind.

Nicht alle Änderungen der letzten Zeit sind aber positiv. Am Herler Ring etwa wurde ein Radfahrstreifen in einen schmaleren Schutzstreifen umgewandelt, um die dortigen Parkplätze erhalten zu können. Hier würde man sich von Politik und Verwaltung mehr Mut wünschen.

Volker Bourtscheidt, Gerd Riesselmann

Sicher mit Abstand!



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



anzubringen, obwohl sie dies noch im April als vielversprechenden Lösungsansatz dargestellt hat. Sie hat keine Pop-up Bike Lanes eingerichtet, weil sie sich „auf das Kerngeschäft konzentrieren“ und lieber „nachhaltige“ statt kurzfristige Maßnahmen für den Radverkehr durchführen will. Markige Worte für eine Verwaltung, die schon erkennbare Schwierigkeiten damit hat, den selbstgewählten pragmatischen Ansatz des sogenannten (Farb-)Eimerplans in endlicher Zeit umzusetzen – und dies in nur einem von neun Bezirken.

Dass an beiden Rheinufern im dritten Quartal pro Tag rund 2.000 Radfahrende mehr unterwegs waren als im Vorjahr, beeindruckte offenbar nicht (Alfred-Schütte-Allee: 3.500; 2019: 2.360 / Niederländer Ufer: 3.600; 2019: 2.820). Das Platzangebot wird von der Verwaltung als derart üppig eingestuft, dass sogar die Einrichtung eines temporären Biergartens am Konrad-Adenauer-Ufer genehmigt wurde. Radfahrende wurden vom Sicherheitsdienst des privaten Betreibers zum Absteigen genötigt. Dass der parallele Radweg wegen einer Baustelle der RheinEnergie gesperrt war, hatten die Verantwortlichen entweder übersehen oder als zumut-

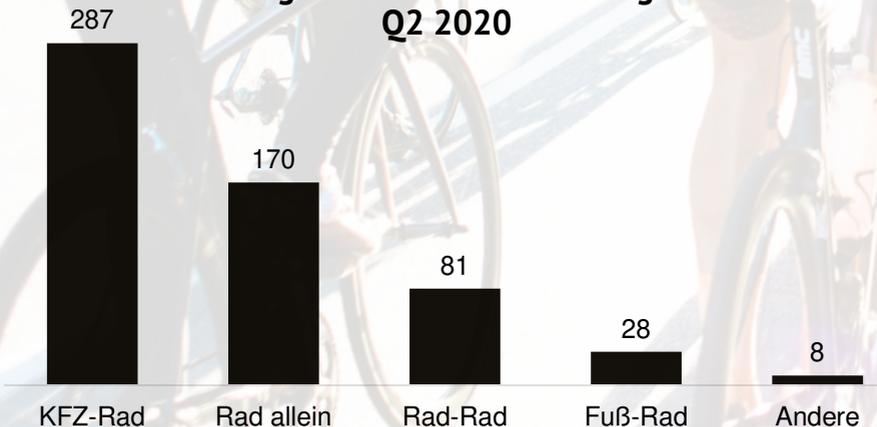
bare Einschränkung bewertet. Man kann ja auch mal schieben.

Aber auch der politische Druck auf die Verwaltung blieb aus. Der zaghafte Versuch, die Ehrenstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren, wurde kommentarlos aufgegeben. Auch die anfänglich aus Teilen der Politik zu hörenden Rufe nach Pop-up Bike Lanes und einer „pandemietauglichen Infrastruktur“ verstummten. Offenbar kamen Ratsfraktionen und Verwaltung während des Kommunalwahlkampfs überein, nicht weiter aktiv zu werden. So argumentierte der Kölner CDU-Fraktionsvorsitzende Petelkau im Berliner Tagesspiegel dann gegen Pop-up Bike Lanes in bemerkenswerter Übereinstimmung mit der Linie, die die Kölner Stadtverwaltung vertritt.

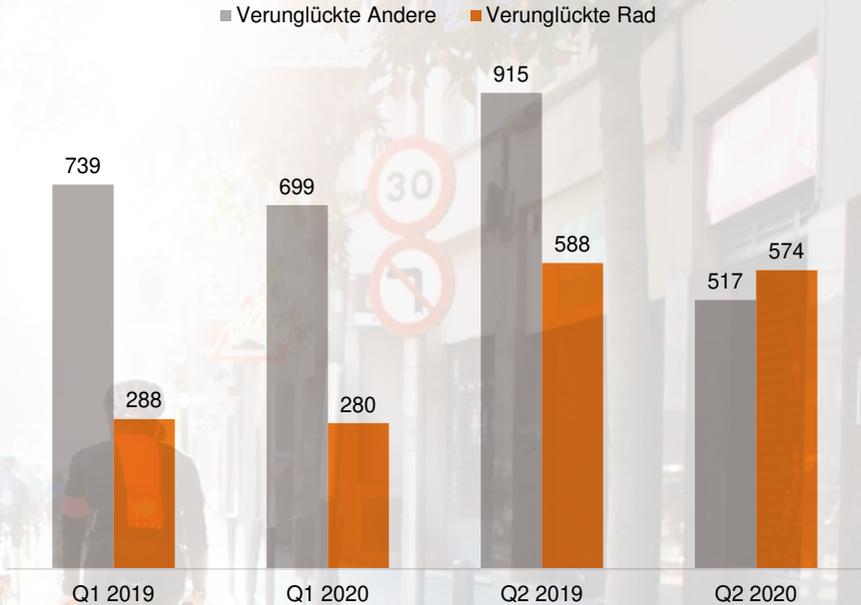
Unfälle

Die Unfallzahlen des zweiten Quartals waren aus Sicht des Radverkehrs alarmierend und hätten zu einem Umdenken führen müssen. Erstmals waren in Köln mehr als die Hälfte der bei Unfällen verunglückten Verkehrsteilnehmer Radfahrende (574 von 1.091; 53%). Die Zahl der Verunglückten insgesamt lag deutlich unter der

Verunglückte Rad nach Beteiligten Q2 2020



Verunglückte Q1 und Q2



Grifik: ADFC Köln | Daten: Polizei NRW Köln

des Vorjahres. Das lag vor allem an den anderen, vor allem motorisierten Verkehrsteilnehmern, deren Zahl um 44% einbrach – ein Effekt des stark reduzierten Autoverkehrs (517; 2019: 915). Die Zahl der verunglückten Radfahrenden ging nur um 2,5% gegenüber dem Vorjahresquartal zurück (574; 2019: 588).

Die meisten Radfahrenden verunglückten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen (287). Corona-bedingt gab es hier jedoch 30 weniger Verunglückte als im Vorjahresquartal (-9%). In der nächstgrößeren Kategorie der Alleinunfälle ist die Zahl der Verunglückten um 19 auf 170 gestiegen (+13%). Auffällig ist hierbei, dass die Hotspots auf Strecken liegen, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet (Neusser Straße Nippes, Olpener, Venloer, Dürener, Frankfurter, Kalker Hauptstraße). Die Zahl der Verunglückten bei Unfällen zwischen Radfahrenden

stieg um 9 auf 72 (+13%) – alleine 15 davon auf den außergewöhnlich stark frequentierten Strecken entlang des Rheinufer (rechtsrheinisch: Alfred-Schütte-Allee, An der Groov; linksrheinisch: Weißer Leinpfad, Agrippinaufer, Frankenwerft, Oberländer Ufer, Konrad-Adenauer-Ufer, Langer Damm).

Radfahrende in Köln haben in punkto Sicherheit nicht in gleichem Maße vom Rückgang des Kfz-Verkehrs profitiert wie andere – vor allem motorisierte – Verkehrsteilnehmer. Die Sicherheit der Radfahrenden nimmt also nicht automatisch und nicht proportional zu, wenn der Kfz-Verkehr zurückgeht.

Dass mehr Radverkehr auch mehr Verletzte mit sich bringt, ist kein Naturgesetz. Als „Safety by numbers“ bezeichnet man den Effekt, dass ein Anstieg des Radverkehrs mehr Sicherheit bringt, weil Radfahrende von anderen Verkehrsteilneh-



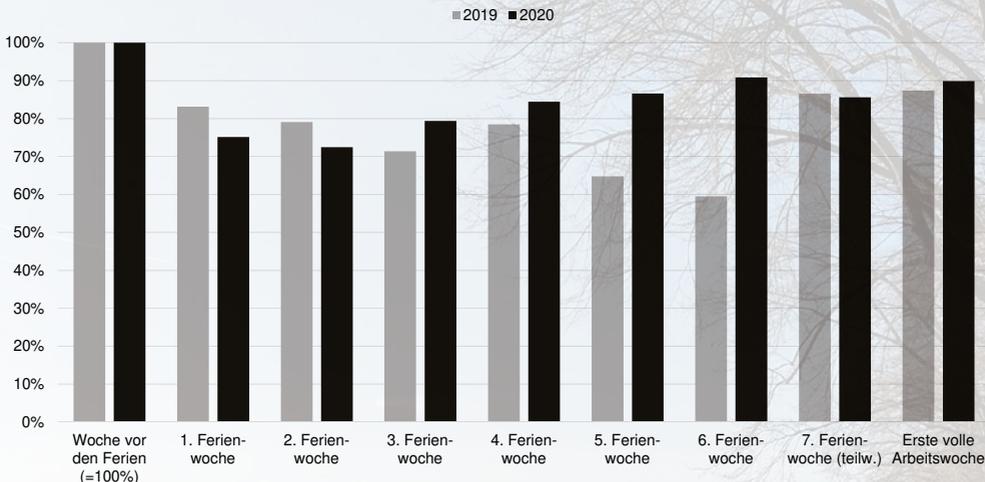
Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Radverkehr in den Sommerferien in Köln



Grafik: ADFC Köln | Daten: Dauerzählstellen Radverkehr, Stadt Köln

mern dann stärker wahrgenommen werden. Und durch Investitionen in die Infrastruktur schaffen es andere Städte, die Unfallzahlen auch bei steigendem Radverkehr zu reduzieren („Vision Zero“). Für Köln trifft beides nicht zu.

Die Unfallzahlen des dritten Quartals lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor. Wir werden darüber berichten.

Die Vision Zero muss in die Tat umgesetzt werden

Dass Köln trotz des seit März dramatisch veränderten Verkehrsgeschehens weitestgehend untätig geblieben ist, ist das Eine. Die Art und Weise ist das Andere. Die Zahlen, die den starken Anstieg des Radverkehrs unwiderlegbar zeigen, wurden zuerst kleingeredet und dann überhaupt nicht mehr kommentiert. Die Forderungen aus Politik und Verbänden wurden abgewiegelt und mit zum Teil unhaltbaren Argumenten abgewehrt. Die Stadt hat nicht den Dialog gesucht mit denjenigen, die in einem breiten Bündnis bei mehreren Demonstrationen den Wunsch nach mehr Platz für Rad und Fuß (z.B. in Form von Pop-up Bike Lanes) artikuliert haben. Ver-

kehrspolitische Entscheidungen wurden nicht in öffentlicher Sitzung diskutiert und getroffen – zum Teil wurden sie offenbar in den Krisenstab verlagert, der weitgehend von der Öffentlichkeit abgeschottet arbeitet.

All das darf sich nicht wiederholen. Es ist nicht nur im Interesse der Radfahrenden, dass der Verkehr der Stadt Köln aktiv, agil und transparent gemanagt wird. Es sollte selbstverständlich sein, dass die Interessen und die Sicherheit der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden dabei berücksichtigt werden.

Die alarmierende Entwicklung der Radunfallzahlen zeigt, dass es höchste Zeit dafür ist, ein Aktionsprogramm zu starten. Die gute Nachricht ist, dass sich alle Parteien und Gruppen im Rat der Stadt Köln in den ADFC-Wahlprüfsteinen zum Vision-Zero-Konzept bekannt haben. Es kann also nicht mehr lange dauern, bis Betroffenheit, Schweigen und Ratlosigkeit von kräftigem Zupacken abgelöst werden.

Christian Hölzel

„Platz da für die nächste Generation!“

Die Kidical Mass
bringt das ganze
Land aufs Rad

© amreikemming

Beim Kidical Mass Aktionswochenende zum Weltkindertag am 19./20. September 2020 haben Zehntausende Kinder, Jugendliche und Familien in 100 Städten in Deutschland, Belgien, England, Österreich und der Schweiz die Straßen auf ihren Rädern zurückerobert. Die Kidical Mass Köln war mit rund 1.500 Teilnehmer*innen die größte Einzelveranstaltung.

Das Wochenende hat gezeigt, wie frei Kinder sich in ihrer Stadt bewegen könnten, wenn wir ihnen den Platz dafür gäben. Genau das wollten wir erlebbar machen – für die Kinder und als eindeutigen Appell an Politiker*innen, endlich entsprechende Entscheidungen zu fällen. Das Aktionswochenende, das in dieser Form erstmalig war, wurde von der Kidical Mass Köln ins Leben gerufen. Unterstützt wurde es von ADFC, Campact, Changing Cities, Deutsches Kinderhilfswerk, Greenpeace, RADKOMM, VCD und vor Ort umgesetzt von 160 Vereinen, Organisationen und Initiativen.

Kinder- und fahrradfreundliche Städte sind eine Vision, die allen Einwohner*innen gut tut. Utrecht und Paris machen es vor, aber auch viele andere europäische Städte. Sie haben auch durch die Corona-Pandemie erkannt, wie wichtig eine Umverteilung der Flächen zugunsten der Menschen ist.

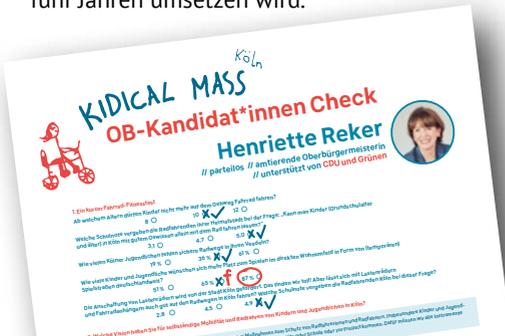


© ullthammer

Die Kidical Mass fordert Tempo 30 innerorts und sichere Schulradwegenetze in den Städten. Im Umfeld von Schulen sollen flächendeckend Fahrradstraßen und als Sofortmaßnahmen Schulstraßen nach Wiener Vorbild eingerichtet werden.

Die nächsten 5 Jahre sind entscheidend

Die Stadt Köln ist „Kinderfreundliche Kommune“. Sie muss eine selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ermöglichen und kinderfreundliche Lebensräume schaffen. Die Kidical Mass Köln hatte alle OB-Kandidat*innen vor der Kommunalwahl im September 2020 nach ihrer Vision und ihren konkreten Plänen zur Umsetzung einer kinder- und fahrradfreundlichen Stadt befragt. Wir sind gespannt, was die wiedergewählte Oberbürgermeisterin Frau Reker in den kommenden fünf Jahren umsetzen wird.



In Hinblick auf Frau Rekers Aussage „Wir müssen in Köln schneller, agiler werden“, staunen wir immer wieder über ihr Pariser Pendant Anne Hidalgo. Diese verkündete Ende August 2020, dass zum Schulstart die Straßen vor 80 Schulen (wohlbemerkt als Startschuss für alle 1.200 Pariser Schulen!) entweder vollständig für den Verkehr gesperrt oder zumindest verkehrsberuhigt (Tempolimit von 20 km/h, Durchfahrtsbegrenzungen zu Schulbeginn- und Ende) werden¹. Das nennen wir Schnelligkeit und Agilität! Soziale Distanzierung und die Anpassung der Stadt an die Kinder als schwächste Verkehrsteilnehmer*innen nennen die Pariser als Motive.

1) bit.ly/schulen-paris

Mehr Freiräume zum Spielen und für Begegnungen

Die Kidical Mass Köln hat die Vision einer kinderfreundlichen, grünen Stadt, in der es viele Freiräume zum Spielen und für Begegnungen zwischen allen Menschen gibt. Wie dies konkret aussehen kann, wurde am autofreien Tag am 22. September im Rathenauviertel veranschaulicht. Am dezentralen Tag des Guten Lebens verwandelten Anwohner*innen fünf Straßen des Viertels in temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraßen. Die parkenden Autos mussten vorher raus, der motorisierte Durchgangsverkehr musste für einen Nachmittag draußen bleiben. Der Effekt war überwältigend. Wie viel Platz es auf einmal gibt! Eins steht fest: Die Menschen im Rathenauviertel wünschen sich eine dauerhafte Verkehrsberuhigung und mehr Grün!



Seid dabei, die Dinge ins Rollen zu bringen!

Die Kidical Mass wird noch lauter und sichtbarer, damit wir gemeinsam mit allen Verbänden und Initiativen und der Stadt Köln eine wirkliche Verkehrswende in Köln umsetzen. Jetzt!

Simone Kraus, Steffen Brückner

www.kidicalmasskoeln.org

Der all-jährliche Parking Day fiel dieses Jahr auf den 18. September. An diesem Tag werden traditionell weltweit Parkplätze besetzt, um auf die einseitige Flächenverteilung städtischen Grund und Bodens zugunsten des Autos hinzuweisen. Wir rückten, genau wie im Vorjahr, wieder mit Campingstühlen, Kaffee und Kuchen auf der Ehrenstraße vor den Häusern 27–33 an und machten uns auf den Parkplätzen breit. Mit von der Partie waren wieder der VCD (Verkehrsclub Deutschland), Kidical Mass, Waffel-Ralf und zum ersten Mal der Fuß e.V., ein Verein, der sich für die Belange der Fußgänger einsetzt.

Park(ing) Day

Auf der Ehrenstraße nichts Neues?

Was hatte sich in Zeiten des Klimanotstandes, den die Stadt Köln ausgerufen hat, auf der Ehrenstraße verändert? Klar, wir hatten coronabedingt Masken, Anwesenheitslisten und Abstandsmarkierungen im Gepäck. Aber sonst sah alles auf den ersten Blick genauso aus wie im Vorjahr. Es kreuzten nach wie vor Menschen in übermotorisierten SUVs und Sportwagen durch die enge Ehrenstraße, als ob sie noch nie etwas von CO₂-Ausstoß und Erderwärmung gehört hätten. Es gab immer noch reichlich Autoparkplätze, obwohl die Bezirksvertretung Innenstadt 2016 die Abschaffung sämtlicher Parkplätze auf der Ehrenstraße beschlossen hatte (bit.ly/aufwertung-ehrenstrasse). Im Januar 2019 hatten B90/GRÜNE, Die Linke, FDP, Deine Freunde und GUT bei der Oberbürgermeisterin nachgefragt, wann der Beschluss denn endlich umgesetzt würde. Anscheinend ohne Reaktion.

Bei genauerem Hinschauen konnte die aufmerksame Beobachterin aber doch gravierende Veränderungen registrieren. Da standen auf einmal Stühle vor einem kleinen Café, wo letztes Jahr noch ein Parkplatz vorzufinden war. Auf einer Seite war unsere Aufstellfläche von einer ganzen Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze begrenzt. Vor allem aber hat sich die Ehrenstraße still und heimlich zur hochfrequentierten Fahrradstraße gewandelt. Stadtein- und auswärts sind jetzt gefühlt Hunderte von Radfahrerinnen und Radfahrern unterwegs. Und am erstaunlichsten ist die Demut, mit der die Autofahrenden die geballte Übermacht der Radlerinnen und Radfahrer zu ertragen scheinen. Am Parking Day war weder Hupen noch Motorheulen zu vernehmen. Klaglos wurde das Tempo reduziert oder sogar angehalten.



Wenn man die Ehrenstraße als Gradmesser des Verkehrswandels in Köln betrachtet, ist festzustellen, dass dieser Wandel in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer*innen schon vollzogen ist. Nur die Stadtverwaltung scheint immer noch auf ihrer Insel der Ignoranz zu sitzen und die Fahne des motorisierten Individualverkehrs hochzuhalten. Wir sind gespannt, was wir nächstes Jahr am Parking Day vorfinden werden. Gut möglich, dass den Autofahrenden angesichts der radelnden Übermacht die Lust vergeht, noch weiter durch die Ehrenstraße zu fahren. Am 10. November 2020 wurde der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt aus dem Jahr 2016 umgesetzt, und die Parkplätze abgesperrt. Wir sind nicht traurig.

Brigitte Reimers



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

Alles Kampfradler?

Auf den Spuren eines Mythos in den Daten der Unfallstatistik

Wer sich die Kommentare unter vielen Presseartikeln durchliest, muss glauben, dass Radfahrende das größte Sicherheitsproblem im Kölner Straßenverkehr darstellen. Viele zu Fuß Gehende nehmen Radfahrende als Hauptgefahr wahr. Einige Autofahrende wollen Radfahren auf der Fahrbahn vollständig untersagen und den Radverkehr gar auf Gehwege verbannen. Doch wie sieht es wirklich auf den Kölner Straßen aus?

Wer verursacht Unfälle?

Schaut man sich an, wie viele ihrer Unfälle die verschiedenen Beteiligten selbst verursachen, wird die Situation noch deutlicher. Radfahrende verursachen nicht einmal jeden dritten Unfall, an dem sie beteiligt sind. Auch Unfälle mit zu Fuß Gehenden werden nur zu 40% von diesen selbst verursacht. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer hingegen verursachen die allermeisten ihrer Unfälle auch selbst.

Die hohe Verursacherquote des motorisierten Verkehrs liegt nicht zuletzt daran, dass die Führer*innen von motorisierten Fahrzeugen an fast allen Unfällen (94%) mit Verunglückten beteiligt sind, entweder als Unfallverursacher oder zumindest als weitere Beteiligte. Nur ein kleiner Teil der Unfälle mit Personenschaden im Kölner Straßenverkehr findet zwischen den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen statt.

Wie sind die Verursacherquoten bei Unfällen in Köln?



32%

32% der Radunfälle werden von Radfahrenden verursacht.



40%

40% der Fußgängerunfälle werden von zu Fuß Gehenden verursacht.



77%

77% der LKW-Unfälle werden von LKW-Fahrenden verursacht.



85%

85% der Autounfälle werden von Kfz-Fahrenden verursacht.

Wer ist an Unfällen in Köln beteiligt?



Alleinunfälle

Würde man hier auch Unfälle betrachten, bei denen ausschließlich Sachschäden entstanden sind, wäre die Situation noch weitaus dramatischer. Aufgrund der riesigen Menge an Autounfällen mit reinen Sachschäden konzentriert sich die Kölner Polizei in den letzten Jahren allerdings auf die Auswertung und Analyse von Unfällen, bei denen Menschen zumindest leicht verletzt wurden.

Die Situation der Menschen zu Fuß

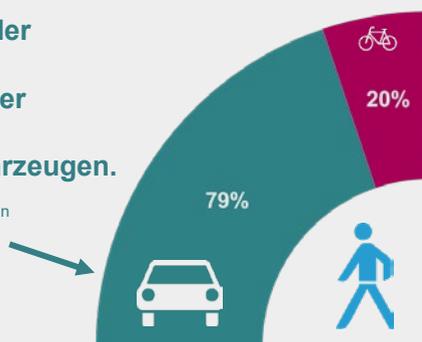
Die Fußgängerinnen und Fußgänger werden häufig sprichwörtlich an den Rand gedrängt. Oft müssen sie das schmale Hochbord mit Fahrrädern teilen und fühlen sich dort bedrängt. So entsteht der Eindruck, dass Radfahrende der häufigste Unfallgegner der Menschen zu Fuß sind.

Schaut man sich aber die Fakten aus der polizeilichen Unfallstatistik in der nebenstehenden Abbildung an, wird schnell klar, dass in vier von fünf Unfällen mit Fußgänger*innen motorisierte Fahrzeuge die Unfallgegner*innen sind.

Wer sind die Unfallgegner der zu Fuß Gehenden in Köln?

4 von 5 Unfällen der schwächeren Verkehrsteilnehmer passieren mit motorisierten Fahrzeugen.

Krafträder, PKW, LKW, Bus, Bahn



Von den Unfällen zwischen Menschen zu Fuß und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) – das sind Autos und Krafträder – werden sieben von zehn Unfällen durch den MIV verursacht. Bei Unfällen zwischen Lkw und zu Fuß Gehenden sind es sogar mehr als acht von zehn. Eine Kölische Besonderheit ist, dass bei den Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die Fußgängerinnen und Fußgänger eindeutig mehr Unfälle verursachen als die Radfahrerinnen und Radfahrer, wie wie die Abbildung unten rechts zeigt.

Da sich die Verursacherquote zwischen den Menschen zu Fuß und auf dem Rad in den bundesweiten Zahlen umgekehrt verhält, ist davon auszugehen, dass der Unterschied an der Kölner Infrastruktur liegt.

Wer verursacht Unfälle mit zu Fuß Gehenden in Köln?



43% 57%

43% der Unfälle zwischen Rad und Fuß werden von Radfahrenden verursacht.



69% 31%

69% der Unfälle zwischen MIV und Fuß werden von Kfz-Fahrenden verursacht.



82% 18%

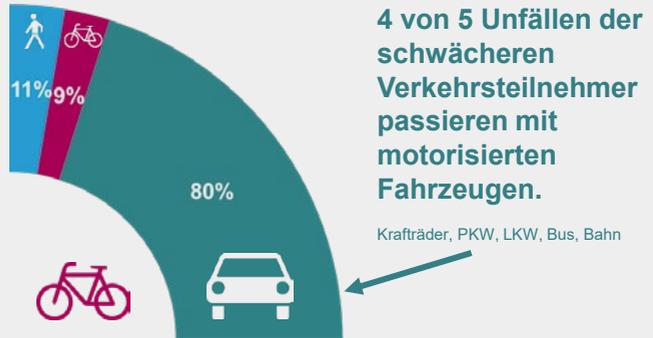
82% der Unfälle zwischen LKW und Fuß werden von LKW-Fahrenden verursacht.



Die Situation der Menschen auf dem Rad

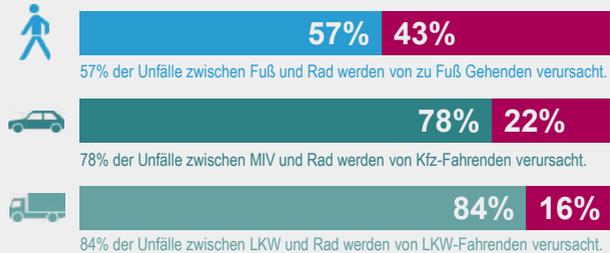
Den Radfahrenden geht es sehr ähnlich. Auch sie haben 80% ihrer Unfälle mit dem motorisierten Verkehr. Anders als Fußgängerinnen und Fußgänger haben sie aber auch häufig Unfälle untereinander, bei denen mindestens eine Person verletzt wird. Dass auch zur Vermeidung von Rad-Rad-Unfällen neben einem rücksichtsvolleren Fahrverhalten – wozu insbesondere der Verzicht, Radverkehrsanlagen in Gegenrichtung zu befahren gehört – vor allem mehr Platz hilft, versteht sich von selbst.

Wer sind die Unfallgegner der Radfahrenden in Köln?



Autofahrende verursachen fast 8 von 10 Unfällen zwischen dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Radfahrenden. Das ist anteilig deutlich höher als bei den zu Fuß Gehenden. Die Verursacherquote bei Lkw-Unfällen mit Radfahrenden ist mit 84% etwas höher als bei Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Lkw.

Wer verursacht Unfälle mit Radfahrenden in Köln?



Zusätzlich zu den Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmenden geschehen im Radverkehr aber auch viele sogenannte Alleinunfälle. Solche Alleinunfälle entstehen in Köln häufig durch schlechte und schlecht gewartete Infrastruktur. Schlaglöcher, ungeräumte Radwege, Straßenbahnschienen, nicht abgesenkte Bordsteinkanten, fehlende Beleuchtung von Radverkehrsanlagen. Unzureichend abgesicherte Baustellen oder ungeichert auf Radverkehrsanlagen abgestellte Gegenstände sind nur einige Beispiele.

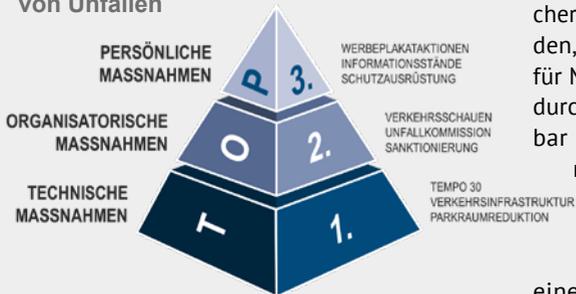
Wie viele Alleinunfälle haben Radfahrende?



Was ist zu tun?

Was zu tun ist, um Unfälle zu vermeiden, hat der ADFC Köln bereits vielfach erklärt. Die Stadt Köln ist gefragt, die schwächeren Verkehrsteilnehmer von der Gefahr zu trennen und die Gefährlichkeit zu minimieren. Dies geht nicht ohne eine grundsätzlich andere Infrastruktur als bisher.

Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen



Bei Unfällen zwischen Menschen zu Fuß und auf dem Rad würden häufig schon besser erkennbare Radwege oder Einbahnstraßenfreigaben den Fußgänger*innen helfen, Unfälle zu vermeiden. Ebenso wäre eine bessere Trennung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich. Das verhindert sowohl unangenehme Schreckmomente als auch Unfälle mit Verletzungen.

Zudem brauchen die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen breite Gehwege und Radwege sowie eine bessere Berücksichtigung ihrer

Sicherheitsbedürfnisse und ihres Verkehrsflusses in den Kreuzungen. Darüber hinaus ist es erforderlich, wesentlich mehr sichere Fußgängerüberwege zu schaffen und die Wege für Menschen zu Fuß frei von Hindernissen – vom abgestellten Fahrzeug bis zum Werbeschild – zu halten.

Soll die Anzahl Unfälle aller hier dargestellten Unfallkonstellationen und der Stress schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen reduziert werden, benötigen wir in Köln deutlich mehr Platz für Menschen. Da der Platz in unseren Straßen durch die Häuser rechts und links unveränderbar begrenzt ist, kann der Platz nur gewonnen werden, indem die Flächen für den Autoverkehr verkleinert und die für den Fuß- und Radverkehr vergrößert werden.

Eine gute Infrastruktur in Kombination mit einem richtigen Verkehrsverhalten, welches auch durch Sanktionierung eingefordert wird, ist also die Lösung.

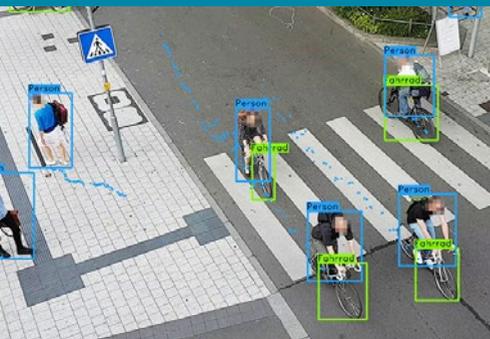
Christoph Schmidt

Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Polizei Köln 2013 – Juni 2020. Soweit nicht anders angegeben werden Verkehrsunfälle mit Verunglückten und mind. zwei Beteiligten betrachtet.

Alle Grafiken: © by ADFC Köln
Verkehrsunfallkarte des ADFC Köln:
<https://verkehrsunfaelle.adfc.koeln>

Das Projekt CapeReviso

Die meisten Unfälle, von denen schwächere Verkehrsteilnehmer*innen betroffen sind werden durch den motorisierten Verkehr verursacht. Unfallsituationen, die nicht in der Polizeistatistik erfasst werden und Beinaheunfälle tragen zum Stress bei, dem Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad bei ihrer Teilnahme am Straßenverkehr ausgesetzt sind. Dies betrifft auch viele der Schreckmomente unter den Menschen zu Fuß und auf dem Rad. Auch solche Unfälle müssen systematisch betrachtet werden, wenn man diesen Stress senken will. Der ADFC hat daher auf Bundesebene mit Partnern aus der Wissenschaft und Forschung das Projekt **CapeReviso** gestartet, in dem dieses Thema zu erforscht werden und aus den Forschungsergebnissen Verbesserungsstrategien abgeleitet werden sollen.



cambio CarSharing

Falls es doch mal was
Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:

www.cambio-CarSharing.de

Neue ADFC-Lastenräder im kostenlosen Verleih

Unterstützt durch das Förderprogramm für Lastenräder der Stadt Köln hat der ADFC zwei weitere Lastenräder zum kostenlosen Verleih angeschafft.



Die „Max“ und „Moritz“ genannten Cargo-bikes vom holländischen Hersteller „Bakfiets“ sind mit Sitzbänken und Anschlaggurten zur Mitnahme von drei bzw. zwei Kindern ausgestattet. Natürlich kann man mit ihnen ebenso gut seinen Familieneinkauf und andere sperrige Güter transportieren.

„Max“ und „Moritz“ haben am 25. August ihren Dienst als kostenlos ausleihbare Lastenräder angetreten. Während „Max“ beim Kinderschutzbund in Kalk zur Ausleihe bereitsteht, bleibt „Moritz“ auf der linken Rheinseite im Georgsviertel. Das bereits seit 2015 beim ADFC kostenlos entleihbare Transportrad „Möhrchen“ ist im Sommer nach Humboldt/Gremberg umgezogen.

Lastenrad-Förderprogramm der Stadt wird 2021 erneut aufgelegt

Wer ein eigenes Lastenrad anschaffen will, wird im nächsten Frühjahr wieder die Gelegenheit haben, einen Förderantrag bei der Stadt Köln einzureichen! Die Stadt fördert Lastenräder mit 45–55% des Einkaufspreises. Anträge können von kleineren Unternehmen sowie einer Gruppe von drei privaten Haushalten gestellt werden. Weitere Informationen gibt es unter: stadt-koeln.de/lastenrad

Alexander Bühler/Christoph Schmidt



„Max“, „Moritz“ und „Möhrchen“ können, wie einige weitere kostenlosen Lastenräder, über die Online-Plattform KASIMIR gebucht werden:
www.kasimir-lastenrad.de

„Aber mit dem Fahrrad geht das nicht!“

Teil II

Inspiziert von unserem Protokoll über einen unmöglichen Umzug mit dem Fahrradanhänger in der letzten Ausgabe schickte uns unser langjähriges Mitglied Theodor Steinhauer einen Leserbrief. Darin enthalten tolle Fotos von Transporten mit denen er schon vor 40 Jahren zeigte, dass es mit dem Fahrrad eben doch geht. Auch wenn damals noch mehr Kreativität notwendig war als heute.

A DTC Köln

Köln, 01.09.2020

Fahrrad Nr. 2/2020

„Aber mit dem Fahrrad geht das nicht!“

Ein Wahnsinn, was man mit einem Fahrradanhänger heutzutage alles transportieren kann.

Anbei einige Fotos vom Transport von Gegenständen mit dem Fahrrad ohne Anhänger. Aber manchmal ein Gegenstand zu lang, z.B. eine Teppichrolle, wurde das Fahrrad geschoben. Die Fotos sind alle etwa 40 Jahre alt.

Mit freundlichen Grüßen
Theodor Steinhauer



Überführung von
2 Fahrrädern über
etwa 20 km



Mehrere Familienmitglieder, alle Autobesitzer hatten keine Zeit, die benötigten Getränke zu meiner Geburtstagsfeier zu transportieren (5 km)



Für einen Diavortrag mußten die Geräte transportiert werden. Die Treppenleiter war der Anhänger



Mein Fahrrad, gepackt für Fotoexkursionen. Manchmal wird eine Treppenleiter angehängt



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



Radfahrer
absteigen

Kölner Pop- kultur

Die Verwaltung der Stadt Köln hat im August endlich reagiert auf DER Hauptstadstrecke für Pendler, Freizeitradler und Fahrradtouristen am Rheinufer zwischen Hohenzollernbrücke und Bastei einen Pop-up-Radweg – Verzeihung – Pop-up-Biergarten eingerichtet, anstelle der für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzone. Jeden Tag von 12 Uhr mittags bis in den Abend. Mit einem Umleitungsschild auf den parallel verlaufenden Radweg und Sicherheitspersonal, das dafür sorgte, dass Radfahrer*innen in der freigegebenen Fußgängerzone ihr Rad schieben mussten.

Wenn die Stadtverwaltung wüsste, was die Stadtverwaltung weiß ... wäre der Verwaltung bekannt gewesen, dass der parallel verlaufende reguläre Radweg bei Einrichtung des Pop-up-Biergartens schon seit mehreren Wochen aufgrund einer Baustelle durch das Verkehrsamt gesperrt war. Und der Krisenstab hätte auch gewusst, dass die Umleitung für den gesperrten Radweg durch genau die freigegebene Fußgängerzone führte, in der nun der Pop-up-Biergarten stand. Macht voll Sinn so, also nach dem Besuch des

Seit Beginn der Corona-Krise fordern die Radverkehrsverbände **#MehrPlatzFürsRad** in Köln, um den während der Pandemie stark gestiegenen Radverkehr abbilden zu können und Abstand zu ermöglichen. (siehe auch Seite 15)

Die naheliegende und in zahlreichen Metropolen weltweit praktizierte Lösung sind pragmatisch mit Methoden der Baustellenabsperrung gebaute Pop-up-Radwege.

Biergartens mit ausgiebigem Kölsch-Konsum vielleicht.

Natürlich protestierten Menschen, die mit ihrem Fahrrad regelmäßig auf dieser Strecke pendeln genauso wie die Kölner Fahrradinitiativen in den sozialen Medien und bei der Stadtverwaltung. Dadurch wurde die WDR-Lokalzeit auf die Posse aufmerksam. Schön für die Stadtverwaltung, denn nun konnte sie dem Biergartenbetreiber den Schwarzen Peter für ihr widersprüchliches Handeln zuschieben. Dieser habe die Auflagen nicht eingehalten und müsse für Passanten zu Fuß und auf dem Rad einen 6 Meter breiten Streifen frei lassen. Am Rheinufer blieb derweil alles wie gehabt. Auch am Tag nach dem WDR-Bericht forderte der Sicherheitsdienst entgegen der Aussage der Stadt Köln alle Radfahrenden zum Absteigen und Schieben auf.

Und doch ein Pop-up-Radweg – leider nur für einen Nachmittag

All das war Anlass für den ADFC, die Kidical Mass und weitere Kölner Fahrradinitiativen, am 19. August der Verwaltung mittels einer Demo in Form eines Pop-up-Radwegs auf dem rechten

Fahrstreifen der Rheinuferstraße zu zeigen, wie sich Radverkehr und Biergarten gar nicht erst in die Quere gekommen wären. Von 15 bis 21 Uhr konnte der starke Radverkehr auf der Rheinuferstraße ungestört an Biergarten und Baustelle vorbei fließen.

Epilog

Wochen später beweist die Stadt mit einem erneut an dieser Stelle aufgepoppten Biergarten, dass sie im Sommer kaum etwas gelernt hat. Zwar ist der Radweg nun nicht mehr gesperrt. Aber die über den Radweg verlegten Strom- und Wasserleitungen zur Versorgung des Biergartens sind ein deutliches Hindernis für den Radverkehr. Dieser weicht derweil in die angrenzende Grünanlage aus und hinterlässt unschöne Spuren in der Grasnarbe.

Alexander Bühler



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





Radschnellweg nach Frechen: da hat der Verkehrsausschuss noch Arbeit

Kölner Verkehrsinitiativen nehmen Stellung

Stellungnahme von ADFC Köln, RADKOMM und VCD Köln zum Beschluss des Verkehrsausschusses zum Radschnellweg Köln-Frechen (gekürzte Fassung)

Der Verkehrsausschuss hat am 1.9. einen Planungsbeschluss zum Radschnellweg Köln-Frechen gefasst, der von den Empfehlungen der Verbände abweicht. Die Bezirksvertretung Lindenthal war am 31.8. einstimmig den Verbänden gefolgt. Die Bezirksvertreter*innen hatten sich intensiv mit den Vorschlägen der Verbände beschäftigt und diese durch ihre Ortskenntnis unterstützt.

Die Verkehrspolitiker*innen, die sich im Verkehrsausschuss gegen diese Änderungen entschieden haben, haben den Sach- und Fachverstand der Fachverbände dagegen nicht eingeholt. Uns ist nicht transparent, aus welchen Gründen unsere Vorschläge abgelehnt wurden.

Unsere Kritik:

1. Massive Eingriffe ins Grün trotz des Klimanotstandes

Die Verwaltung und der Verkehrsausschuss wollen den RSW auf der Bachemer Straße führen. Trotz massiver Eingriffe ins Stadtgrün kann der RSW-Standard dort offenkundig nicht erreicht werden. Stattdessen wird der Parkcharakter mit der Rodung von Bäumen und Bewuchs in diesem Bereich vollends zerstört. Dabei gibt es mit der Nordfahrbahn eine Alternative, die bereits im Bestand den Vorgaben zum RSW-Standard entspricht.

Auf der Stichstraße der Bachemer Landstraße vom Militärring zum „Haus am See“ im Äußeren Grüngürtel wollen Verwaltung und Verkehrsausschuss neben der bestehenden Fahrbahn einen 4 m breiten, neuen asphaltierten Radweg anlegen. Dafür wird wertvolles Grün versiegelt. Das ist eine Kapitulation vor dem Kfz-Verkehr. Würde man das dort ohnehin illegale Autoparken in den Griff bekommen (z.B. durch ein Parkleitsystem), wäre dieser Eingriff in einem denkmal- und landschaftsgeschützten Grüngürtel unnötig. Auch im weiteren Verlauf der Bachemer Landstraße sollen zahlreiche Bäume gefällt werden – nur um den Radschnellwegstandard auf ca. 300 m durchzusetzen.

Diese Eingriffe ins Grün sind nicht notwendig. An diesen Stellen gibt es Alternativen, oder der Verzicht auf Standards ist aus Gründen des Natur- und Klimaschutzes machbar und ohne große Qualitätseinbußen möglich.

Wer den umweltfreundlichen Radverkehr fördern will, darf dafür nicht Parks zerstören und den Äußeren Grüngürtel weiter versiegeln und Bäume fällen. Die Verbände haben in einer Anhörung diesen wichtigen Leitsatz deutlich betont: Keine Baumfällungen und kein Eingriff in geschützte Grünflächen, wenn es Alternativen gibt.

2. Verzicht auf Beteiligung und Monitoring

Beim Kreisverkehr an der Hans-Sachs-Straße gibt es offene grundsätzliche Fragen zur Gestaltung. Verbände und BV haben deshalb ein Werkstattverfahren vorgeschlagen. Der Verkehrsausschuss hat sich nun auf eine Variante festgelegt und sieht keinen Bedarf für die Partizipation der Verbände.

Bei der Gestaltung der Bachemer Straße hatte die BV ursprünglich eine Markierungslösung mit anschließendem Vollausbau präferiert, um schnelle Ergebnisse zu bekommen. Den Verwaltungsvorschlag, den Vollausbau unmittelbar zu planen, unterstützt sie mit Auflagen: Ein Zeit-Maßnahmen-Plan soll vorab vorgelegt werden, und ein Monitoring soll eingerichtet werden. Der Verkehrsausschuss hält diese Maßnahmen offenbar für unnötig.

Der ausdrückliche Verzicht auf weitere Beteiligung und Monitoring überrascht – angesichts der langjährigen und langwierigen Geschichte

der Planungen, und angesichts der stadt- und landesweiten Bedeutung des Projekts. Warum gibt der Verkehrsausschuss der Verwaltung freie Hand, wenn Verbände und Bezirksvertretung eine intensive Begleitung einfordern?

3. Verkehrssicherheit an einer Grundschule

Es erstaunt, dass die Verwaltung und der Verkehrsausschuss die Vorschläge zur Verbesserung der Schulwegsicherheit an der Grundschule Bachemer Straße einfach vom Tisch wischen. Durch die nun beschlossenen Pläne werden Autos weiterhin zu schnell durch die Kurve stadtauswärts fahren und so Kinder und Passanten gefährden. Das langjährige Drängen der Eltern und der Schule auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden von der Verwaltung und dem Verkehrsausschuss missachtet.

Die Verbände und die BV haben einen Vorschlag erarbeitet, der die Belange des Radschnellweges und die Sicherheit der Grundschule beachtet.

Übersicht Beschlusspunkte:

	Abschnitt	Verwaltung	Verbände	BV Lindenthal	Verkehrsausschuss
1	Querung Universitätsstraße	Süd	Nord		Süd
2	Knotenpunkt Hans-Sachs-Straße	Ampelgeregelte Kreuzung	Kreisverkehr mit Radverkehr auf der Fahrbahn oder abgesetzt – Details im Workshop-Verfahren auszuarbeiten		Kreisverkehr mit Radverkehr auf der Fahrbahn
3	Bachemer Straße zwischen Gleueler Straße und Decksteiner Straße	Vollausbau	Vollausbau mit Zeit-Maßnahmen-Plan mit mindestens halbjährlichem Monitoring. Bei Verzögerungen Markierungslösung.		Vollausbau
4	Knotenpunkt Bachemer Straße/Gleueler Straße	Ampelkreuzung mit Bevorrechtigung des Radverkehrs	Ampelkreuzung mit freiem Rechtsabbieger für den Radverkehr in die Bachemer Straße, Einrichtung Einbahnstraße stadteinwärts, Verlegung der Elternhaltestelle		Ampelkreuzung mit Bevorrechtigung des Radverkehrs
5	Knotenpunkt Bachemer Straße/Lindenburger Allee	Abbau der Ampelanlage und Einrichtung von Fußgängerüberwegen			
6	Bachemer Landstraße zwischen Militärringstraße und „Haus am See“	Getrennte Führung auf neuer asphaltierter Fläche nördlich der Fahrbahn	Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr, konsequente Unterbindung des illegalen Kfz-Parkens, Parkleitsystem am Militärring		Getrennte Führung auf neuer asphaltierter Fläche nördlich der Fahrbahn
7	Äußerer Grüngürtel	Standardbreite	Aufhebung des Standards, damit die Bäume erhalten bleiben		Standardbreite
8	Kreuzung Horbeller Straße/Toyota-Allee	Ampelgeregelte Querung auf Straßenniveau	Ampelgeregelte Querung auf Straßenniveau mit geringen Wartezeiten		Ampelgeregelte Querung auf Straßenniveau

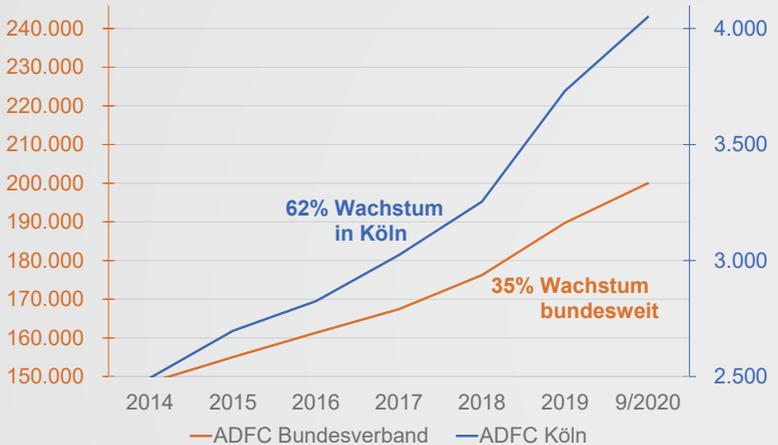
✓ 4.000 Mitglieder in Köln

✓ 200.000 in Deutschland



Der ADFC ist trotz der Corona-Pandemie weiter stark gewachsen. In Köln haben wir mittlerweile deutlich über 4.000 Mitglieder, in ganz Deutschland sind mehr als 200.000 Menschen Mitglied im ADFC. Wie in den Vorjahren wächst Köln dabei deutlich schneller als der Gesamtverband.

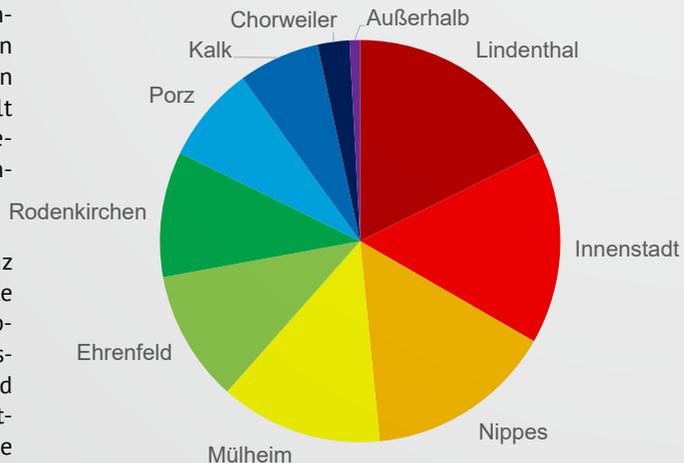
Mitgliederentwicklung seit 2014



Unsere 2.289 Hauptmitglieder haben 1.772 Familienangehörige oder Mitbewohner als Familienmitglieder angemeldet. Dazu kommen 18 Organisationen, bei denen es sich vor allem um Unternehmen aus der Fahrradbranche handelt (siehe Seite 44-45). Einige Mitglieder sind uns sogar seit dem Gründungsjahr treu geblieben.

Der ADFC hat Mitglieder in ganz Köln. Die drei stärksten Stadtbezirke sind Lindenthal, Innenstadt und Nippes. Die drei Bezirke mit den wenigsten Mitgliedern sind Porz, Kalk und Chorweiler. Dazu kommen 34 Mitglieder außerhalb Kölns, einige sogar aus dem Ausland.

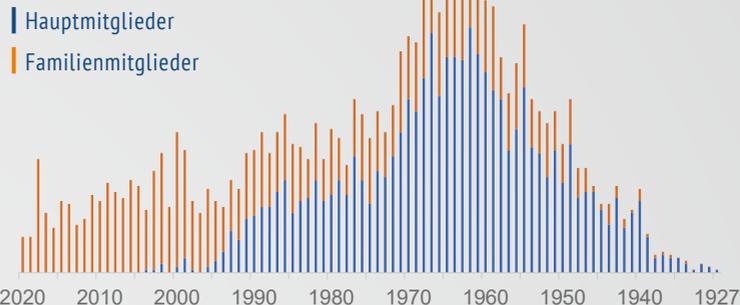
Mitglieder nach Stadtbezirk



470 Mitglieder sind minderjährig, 7 davon wurden im laufenden Jahr geboren. Etwa 700 Mitglieder sind im Rentenalter. Unser ältestes Mitglied wird in diesem Jahr 93 Jahre alt.

Christoph Schmidt

Anzahl der Mitglieder des ADFC Köln je Geburtsjahr



Familienmitglieder nachmelden!

Wir bitten alle Familien, ihre Kinder nachzumelden, damit diese auch von den Versicherungsleistungen, wie Verkehrshaftpflicht und Verkehrsrechtsschutz auf dem Weg zur Kita, zur Schule und in der Freizeit profitieren können. Das geht sehr schnell im Internet auf www.adfc.de/sei-dabei. Wer bereits eine Familienmitgliedschaft hat, dem entstehen keine zusätzlichen Kosten.

SOO00 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**
STOPPS

Über 500 Stück
direkt verfügbar!

+15 Jahre
E-Bike-
Erfahrung!



RADMARKT
SCHUMACHER
LONGERICH

Winterreifen

Immer mehr Menschen in Köln sind ganzjährig mit dem Rad in der Stadt unterwegs, wie die aktuellen Zahlen zeigen (Siehe Seite 15)



© b.j.sch27 (@pixabay)



Die deutschen Reifenhersteller haben sich darauf eingestellt. Sowohl *Continental* als auch *Schwalbe* haben für den echten Winter Spikesreifen im Angebot, die am Fahrrad und Pedelec im Gegensatz zum Kfz zugelassen sind. Je mehr Spikes der Reifen aufweist, desto zuverlässiger verkrallt er sich in Eis und Schnee, desto schlechter und lauter rollt er allerdings auf trockener Straße. Einen Kompromiss stellen Reifen dar, bei denen die Nägel in je einer Reihe an den Seiten der Lauffläche angebracht sind. Auf glattem Asphalt und mit prall aufgepumptem Pneu rollt man damit leicht auf der Mittelrinne, mit niedrigem Druck von etwa 2 bar wird die Aufstandsfläche breiter und die seitlichen Spikes krallen sich in den Untergrund. Bei *Continental* heißen die entsprechenden Modelle *Contact Spike 120* oder *240*. Der oberbergische Hersteller *Schwalbe* hat ein breiteres Angebot für die unterschiedlichsten Einsätze im Portfolio mit bis zu 402 Spikes.

Durch die Spikes benötigen Spikereifen mehr Durchlauf unter dem Schutzblech als vergleichbare Reifen ohne Stahlstifte. Unter Umständen muss man also ein schmaleres Modell wählen.

Nun ist es im Winter häufig feucht, dunkel und kalt und mancher fühlt sich nicht so sicher auf dem Rad. Die Sicht ist schlechter, die Straßen sind oft nass oder rutschig; besonders in schattigen Abschnitten mit feuchtem Laub ist Vorsicht angesagt. Neben einer hellen Beleuchtung mit LED-Leuchten und Nabendynamo machen Reifen mit mehr Grip, die eine bessere Haftung auf Raureif oder Schnee und Eis bieten, das Radeln sicherer. Immer mal wieder versuchen sich Tüftler im Winter sogar an Schneeketten für Fahrräder, bisher allerdings ohne Erfolg. Mit kaum mehr Erfolg fordert der ADFC die Verwaltung jedes Jahr auf, auch Radwege zügig von Laub und Schnee zu befreien. Darum kann es auch in der Stadt sinnvoll sein, im Winter Spikes-Reifen aufzuziehen.

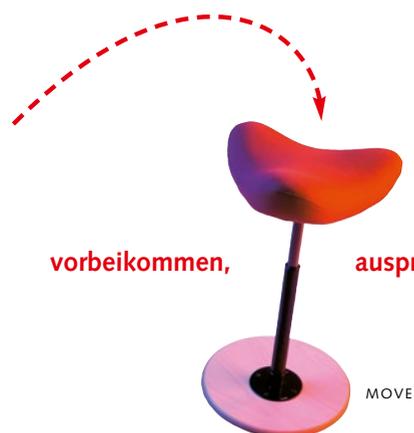


© Dave Hees @ pixels

Nun ist in der Rheinischen Bucht Schnee zwar recht selten, aber auch Raureif oder Glatteis sorgen für rutschige Straßen. Dafür gibt es von beiden Herstellern Winterreifen mit einer weicherer Gummimischung. Bei *Continental* ist das der *Top Contact Winter 2 Premium* mit feinen Lamellen in der Lauffläche und bei Schwalbe der *Marathon GT 365* mit ausgeprägtem Profil. Beiden werden in der Presse bei Glätte spür-

bar bessere Fahreigenschaften bescheinigt. *Schwalbe* empfiehlt seinen Reifen auch als Ganzjahresreifen, aber auch den *Continental* kann man problemlos das ganze Jahr durchfahren. Die weichere Gummimischung führt allerdings generell zu einem schnelleren Verschleiß der Winterreifen.

Stephan Behrendt



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

Mitgliedervorteile auf einen Blick

Der ADFC setzt sich für Ihre Interessen als Radfahrer ein. Außerdem hat er mit ausgewählten Kooperationspartnern ein Vorteilsprogramm für Sie entwickelt.

29€

Keine Anmeldegebühr bei **Scouter Carsharing** zahlen!

29€

Keine Anmeldegebühr bei **DriveNow** zahlen!

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.

15€

Bei **Flinkster** bezahlen ADFC-Mitglieder nur 15 Euro für die Registrierungsgebühr. Außerdem ein Fahrtguthaben von 15 Euro (Gültigkeit 6 Monate).

10€ / 3€

Bei **Call a Bike** sparen Sie auch ohne BahnCard die Anmeldegebühr im Komfort- und Basistarif.

100€

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

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

ADFC-Pannenhilfe: Über die 24h-Service-Hotline erhalten Sie innerhalb Deutschlands im Pannenfalle unkompliziert Hilfe.

24 h

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

11%

Auf ausgewählte Radreiseangebote im „**Radurlaub**“ bieten Ihnen viele Reiseveranstalter 25 Euro Rabatt.

25€

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

PLUS

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

15€

Alle Vorteile und Konditionen auf www.adfc.de



Kölsche ADFC-Mitgliedervorteile



Zusätzlich zu den nebenstehenden bundesweiten Vorteilen erhalten Mitglieder des ADFC in Köln weitere Vergünstigungen:

- Bei der **ADFC-Fahrradcodierung** erhaltet ihr 5 Euro Rabatt.
- Die Teilnahme an **ADFC-Fahrradtouren** ist für euch in der Regel kostenfrei.
- In der **Radstation am Hauptbahnhof** könnt ihr kostenlos auf unseren Stellplätzen parken und dann den Zug nehmen oder in der Innenstadt einkaufen. Dieses Angebot richtet sich an gelegentliche Nutzer und nicht an regelmäßige Fahrradpendler.
- Radstation und Radwerkstatt Bahnhof Süd geben euch **10% Rabatt auf Reparaturdienstleistungen** (ohne Ersatzteile).

Damit alle Familienmitglieder die Versicherungsleistungen und weiteren Vorteile nutzen können, solltet ihr unbedingt auch eure **Pänz als Mitglied anmelden**. Das ist im Rahmen der Familienmitgliedschaft kostenfrei auf www.adfc.de/sei-dabei möglich

Beitritt

www.adfc.de/beitritt

Bitte einsenden an ADFC e. V.,
Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50,
oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de



Name, Vorname	
Straße	
PLZ, Ort	
Geburtsjahr	Beruf (freiwillig)
Telefon (freiwillig)	
E-Mail (freiwillig)	

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

Einzelmitglied

ab 27 J. (56 €) 18–26 J. (33 €)

unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

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

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

- Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf**.
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | **Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D E
IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.**

Datum

Unterschrift

Fördermitglieder

des ADFC Kreisverbands Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



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-Riktscha/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

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

Familienradtouren des ADFC Köln



Auch in Köln und in den Kölner Randgebieten kann man schöne Radtouren durchs Grüne machen. Die Start- und Endpunkte der hier vorgestellten Touren sind gut mit der KVB erreichbar. Mit 18 bis 25 km Länge können sie auch gut von Kindern im Grund-

Köln Nord / Distanz: 17 km

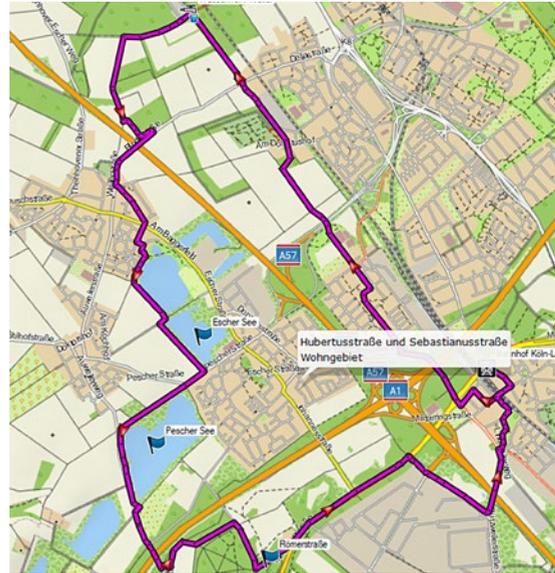
Diese Tour ist nur eingeschränkt für Fahrradanhänger geeignet wegen zu enger Drängelgitter und teilweise holpriger Wegestrecken. Startpunkt: S-Bahnhof Köln-Longerich

Wegbeschreibung

Wir fahren rechts aus dem Bahnhof in die Einbahnstraße bis zur Longericher Hauptstraße, dort rechts bis zur Ückerather Straße, am Ende

links, dann wieder rechts, queren den Militärring und folgen dem Lindweiler Weg bis hinter der Autobahnüberführung. Dann geht es rechts in den Marienberger Weg und wir lassen für lange Zeit den Verkehrslärm hinter uns.

Nach Durchfahren des Wohngebiets Lindweiler erreichen wir die Felder von Chorweiler. Zwei Kilometer weiter ist im Chorweiler Busch unbedingt ein Zwischenstopp angesagt. Dort fließt permanent aus dem Brunnen des Wasserwerks Weiler der Rheinenergie frischestes Kölnisch Wasser aus dem Untergrund. Hier werden alle Trinkflaschen neu befüllt. Weiter geht es durch Wald und Feld drei Kilometer zum Escher See. Das Schwimmbad lockt zu einer langen Pause, aber wir haben noch neun Kilo-



meter vor uns. Hinter dem Escher See liegt das Naturschutzgebiet Pescher See mit schönen Wiesen und Rastplätzen, allerdings darf man hier auch im Sommer nicht schwimmen.



Wir queren wieder die Autobahn A1 und fahren durch den Wald über die alte holprige Römerstraße, um dann auf den letzten Kilometern auf dem Fahrradweg entlang des Militärrings nach Longerich zurück zu fahren.



schulalter bewältigt werden. Zwei der Strecken sind gut, zwei sind bedingt für die Mitnahme von Fahrradanhängern geeignet. Jetzt gilt es nur noch schönes Herbst- und Winterwetter abzuwarten und loszufahren.

Köln Ost / Distanz: 25 km

Diese Tour ist bedingt für Fahrradanhänger geeignet.

Startpunkt: Endhaltestelle Königsforst, erreichbar mit der Straßenbahn Linie 9.

Wegbeschreibung

Diese Tour führt fast nur durch Wald, größtenteils auf mehr oder weniger befestigten Waldwegen. Von der Endhaltestelle aus fahren wir geradeaus über den Rather Mauspfad in die Forsbacher Straße und folgen den Fahrradhinweisen in den Wald. Danach orientieren wir uns nur noch nach den GPS-Daten des Navi.



Wir fahren links in den Schiefer Hauweg an den Zwölf-Apostel-Buchen vorbei und biegen danach rechts ab, den

höchsten natürlichen Punkt Köln zu erklimmen, den 112 m hohen Troodelöh, benannt nach



den ersten Silben der Nachnamen der Erstbesteiger. Dort rasten wir nach der Anstrengung und tragen uns ins Gipfelbuch ein,

bevor wir beim Runterfahren die Höhenmeter wieder einsammeln. Kurz nach dem Abbiegen rechts auf den Hauptweg sehen wir linker Hand eine besondere und ungewöhnliche Grabstelle, deren Pflege die Stadt Köln übernommen hat. Es

ist das Grab des früheren Industriellen Hausmann, beerdigt mit seinen beiden Doggen. Weiter geht es leicht bergauf nach rechts auf die Bahntrasse der ehemaligen Rösrath-Bensberger Bahn. Leicht rollen hier die Kilometer ab, am ehemaligen Bahnhof Forsbach halten wir kurz, weiter geht es nach Rösrath. Eine kurze Fahrt durch das Wohngebiet, dann queren wir die aktive Bahnlinie ins Bergische, überqueren die A3 und sind schon in der Wahner Heide. In Stephansheide werden wir daran erinnert, dass die Wahner Heide seit Kaisers Zeiten bis in unser Jahrhundert hinein Militärisches Sperrgebiet war. Hier gibt es Gedenktafeln und Mahnmale zur Erinnerung an die Gräueltaten während der Nazizeit. Weiter rollen wir durch den Wald, immer leicht abschüssig, an den sogenannten Pionierbecken vorbei, die in Wirklichkeit Kiesbaggergruben für den Bau der A3 waren und nie das Militär gesehen haben. Anders verhält es sich mit der kurz darauf noch wahrnehmbaren Panzerverladestation der NATO, die in den 60er Jahren gebaut und erst vor einigen Jahren stillgelegt wurde. Heute lässt man sich die Natur das Land zurückholen. Ein kurzes Stück noch, und wir sind am Heidetor Gut Leidenhausen. Wenn wir Glück haben, ist die Gaststätte geöffnet, ein Besuch lohnt aber allemal. Dann fehlen nur noch 3 Kilometer Fahrradweg am Heumarer Mauspfad bis zum Ende der Tour an der Endhaltestelle Königsforst.



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** 



Köln Süd / Distanz: 23 km

Diese Tour ist hervorragend für Fahrradanhänger geeignet.

Startpunkt: Heinrich-Lübke-Ufer, erreichbar mit der Straßenbahn Linie 16.

Wegbeschreibung

Wir starten sofort in den Grüngürtel parallel zum Militärring und folgen den Fahrradpfeilen nach links, um den Verteilerkreis zu meiden und die Autobahn zu unterqueren. Am Wasserwerk Hochkirchen vorbei durch den Wald und über Wiesen von Raderthal gelangen wir nach fünf Kilometern an den Kalscheurer Weiher. Er lädt zur ersten Rast im Biergarten ein. Wir fahren auf einem anderen Weg ein Stück ostwärts zurück und biegen im Rondell des Raderthaler Wäldchens rechts ab, um die Autobahn A4 zu überqueren und fahren direkt nach der Brücke auf einem schmalen Weg über die Autobahn A555. Nun geht es entspannt zum Forstbotanischen Garten, der zu einem lohnenden Besuch einlädt,



allerdings nicht auf dem Fahrrad. Dort lockt auch ein großer Spielplatz für Jung und Alt. Wir streifen kurz das Wohngebiet von Roden-



kirchen und fahren südlich davon in die Felder und Wälder des Weißer Bogens. An der Anlegestelle der Fähren Krokodil und Krokolino machen wir einen Halt. Wir rufen den Fährmann und setzen über zur Groov, um bei Kuchen, Kaffee und Eis oder einer deftigen Kölner Mahlzeit den Tag zu genießen. Auch wenn es dann schwerfällt, fahren wir mit der Fähre wieder zurück. Es liegen jetzt noch wunderschöne sechs Fahrkilometer vor uns am Rhein entlang.



Unterwegs achten wir auf besondere Wesen, die unseren Weg queren, dann sind wir schon am Rodenkirchener Lido.

Die letzte Rast, dann ist es geschafft und wir sind wieder am Ausgangspunkt.



Köln West / Distanz: 18 km

Diese Tour ist hervorragend für Fahrradanhänger geeignet.

Startpunkt: Aachener Weiher, erreichbar mit der Straßenbahn Linie 1 und 7.

Wegbeschreibung

Wir queren die Universitätsstraße an der Kreuzung Innere Kanalstraße, halten uns links, kreuzen die Clarenbachstraße und biegen hinter dem Clarenbachkanal rechts in den Danteweg



ein. Dann sind wir auf der Route der Kanäle und Seen der Kölner Grüngürtel.

Am Ende des Kanals links und wieder rechts zum Rautenstrauch-Kanal. Immer weiter geht es über den Stadtwaldgürtel hinaus über die Fürst-Pückler-Straße zum Kahnweiher. Den las-



sen wir aber erst mal links liegen und folgen seinem nördlichen Arm durch den Stadtwald Richtung Jahnwiese. Vielleicht schauen wir uns



das Rheinstadion genauer an oder fahren weiter rund um die Jahnwiese rauf zum Jahn-Denkmal. Dort bietet sich bei einem schönen Blick über die Sportanlagen eine Pause an. Oder es



geht 200 m weiter zum Adenauerweiher. Der Weg führt uns durch Wald und über Wiesen des Äußeren Grüngürtels rund um den Decksteiner



Weier zurück zum Kahnweier. Die Möglichkeiten für Picknick, Pausen, Spielplätze und Einkehr sind so viele, sie aufzuzählen würde hier den Rahmen sprengen. Es ist die ideale Tour für die ganze Familie bei jedem Wetter.



Generelles

Die vorliegenden GPS-Dateien sind von einem erfahrenen Tourenleiter des ADFC Köln überprüft. Sie stehen unter [routen.adfc.koeln](#) zum Download zur Verfügung. Dennoch können sich Abweichungen ergeben durch verkehrsbedingte oder straßenbauliche Änderungen. Grundsätzlich gilt, dass jeder eigenverantwortlich die Straßenverkehrsordnung beachtet und Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer nimmt, insbesondere auf Fußgänger.

Coronabedingt sind viele Einkehrmöglichkeiten zeitweise geschlossen bzw. haben ihre Aufenthaltskapazitäten reduziert. Deshalb empfiehlt es sich, ausreichend Getränke und Essen für das Picknick mitzunehmen.

Wir empfehlen, den ADFC Stadtplan mit eingetragenen Fahrradstrecken dabei zu haben. So kann man auch leicht Ziele außerhalb der vorgeschlagenen Strecken anfahren.

Entwickelt und beschrieben wurden diese Touren vom ADFC Tourenleiter Clemens Rott. Soweit nicht anders gekennzeichnet, sind alle Fotos von Clemens Rott.



Radtour zur Bruder-Klaus- Feldkapelle

Aus Dankbarkeit für ein erfülltes Leben ließen Trudel und Hermann-Josef Scheidtweiler die vom international bekannten Schweizer Architekten Peter Zumthor entworfene Kapelle errichten. Diese Tour führt über autoarme Straßen und Wirtschaftswege 124 km von Köln zur Bruder-Klaus-Feldkapelle und wieder zurück. Immer wieder finden sich zudem historische Schlösser am Wegesrand. Wem die Strecke zu weit ist, der kann wahlweise die Rückfahrt abkürzen und ab Mechernich oder Satzvey mit dem Zug zurück fahren oder ab dem Euskirchener Bahnhof eine dann 45 km lange Rundtour machen.



Die Tour führt vom Chlodwigplatz über die Brühler Straße nach Süden aus der Stadt hinaus, bis es links und durch eine ehemalige Militär-Siedlung und den Stadtwald Richtung Rondorf geht. Weiter über Meschenich und Berzdorf zu Schloss Falkenlust und zur Schallenburg,



bevor schließlich bei Trippelsdorf das Vorgebirge erklommen wird. Zunächst fahren wir parallel zum Höhenkamm, bevor es über Feldwege nach Heimerzheim geht. Diesen Ort verlassen wir über eine etwa 2 km lange Kirschbaumallee, die in der Kirschblüte Mitte April besonders schön ist, Richtung Ollheim. Über Ludendorf, Odendorf, Palmersheim geht es immer in südlichen und westlichen Richtungen nach Stotzheim. Die Rennrad-Variante führt hier entlang der Erft, die Tourenrad-Variante über gekieste Waldwege und die Hardtburg. In Kirspenich vereinigen sich beide Wege wieder. Nun folgt man den Wegweisern der NRW-Radrouten durch Arloff Richtung Bad Münsteriefel. In Iversheim geht es nach rechts. (Wer die zusätzliche Strecke nicht scheut, kann geradeaus einen etwa 4 km langen Abstecher nach Bad Münster-

iefel mit seinem historischen Stadtkern machen und dort einkehren.) Es werden B51 und Bahnlinie überquert, bevor es leicht steigend auf Wirtschaftswegen nach Wachendorf geht. Mit dem Rennrad biegt man etwas später rechts ab und fährt über eine Landstraße. Am Ortseingang von Wachendorf treffen die beiden Routenvarianten wieder aufeinander. An der Ortsdurchfahrt zeigt links ein Schild die letzten Meter zur Bruder-Klaus-Feldkapelle an.



Schnell kommt die dem Schutzpatron der Schweiz gewidmete, mitten auf einem Feld stehende Kapelle in Sicht. Der fünfeckige Bau besteht aus übereinanderliegenden gestampften Betonschichten, die aufgrund des verwendeten Sands aus der Gegend eine leichte Rotfärbung haben. Durch eine dreieckige Tür geht es in den zeltartigen Innenraum. Seine Wände färbten sich schwarz als die Baumstämme, aus denen die innere Schalung geschichtet war, abgebrannt wurden. Licht fällt durch die Öffnung in der Decke und die mit 350 mundgeblasenen Linsen geschlossenen Bundöffnungen, die beim Bau zur Verbindung der äußeren mit der inneren Holzschalung notwendig waren. Eine kleine Bank, ein Ständer für Opferlichter und eine Stele mit einer Halbfigur des Bruder Klaus aus Bronze, gestaltet vom Schweizer Bildhauer Hans Josephsohn laden ein, den Ort auf sich wirken zu lassen.

Wieder auf dem Rad geht es weiter bergan. Wieder trennen sich Rennrad- und Tourenradvari-

ante. Mit dem Rennrad geht es rechts nach Rißdorf und dann links Richtung Weiler am Berge. Als Tourenradler*in fährt man geradeaus weiter durch den Wald und dann rechts an die Landstraße, wo man wieder auf die Rennradvariante stößt. Kurz hinter Holzheim wird der höchste Punkt der Tour erreicht. Nun geht es abwärts durch Breitenbenden und den Ortsrand von Mechernich hinunter ins Tal zur L61. Rennradler folgen dieser. Mit dem Tourenrad kann man etwa 3 km auf einem gekiesten parallel verlaufenden Weg fahren, bevor man sich in Katzvey rechts haltend auch an die L61 und zum Naturdenkmal Katzensteine gelangt.



Die weitere Rückfahrt führt durch Satzvey, Firmenich, Enzen, Frauenberg, Niederberg, Friesheim, Bliesheim, Liblar, Berrenrath nach Gleuel. Von dort geht es durch den Stadtwald an den Decksteiner Weiher und über die Gleueler Straße zurück nach Köln.

Alexander Bühler



Alle drei beschriebenen Tourenvarianten können auf der Webseite des ADFC als GPX-Datei heruntergeladen werden.

Infos zur Bruder-Klaus-Feldkapelle:
www.feldkapelle.de

Film über die Bruder-Klaus-Feldkapelle:
bit.ly/bruder-klaus



OGHSENBRUCH BUS- & AKTIVREISEN

WIR SIND IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER FÜR GEFÜHRTE RADREISEN IN EUROPA! AB/BIS NRW!

PARIS BIS LONDON, RESCHENPASS BIS VENEDIG, DRAU-RADWEG, ELBE- UND HAVEL-RADWEGE, HAMBURG, RÜGEN, INNTAL-RADWEG, RHÖN, SCHLÖSSER DER LOIRE, ELSASS, CHIEMSEE, MASUREN, ALPE ADRIA, SCHOTTLAND, BALTIKUM, TOSKANA, PROVENCE, SLOWENIEN U. V. M.

WWW.OGHSENBRUCH.COM



Vom Bier zum Wein

Genussradeln auf dem Mainradweg

© ZUIDEV Nitschke

„Nach dem dritten schmeckt's prima“, nun bei manchen auch schon nach dem zweiten, das unverwechselbare Bamberger Rauchbier. 1000 Jahre reicht Bambergs Rauchbieregeschichte zurück. Wo also kann man besser eine Genusstour auf dem Rad beginnen als in Bamberg. Doch bevor man sich mit dem Rauchbier anfreundet, gilt es das UNESCO-Weltkulturerbe (seit 1993) zu entdecken: der nahezu unversehrt erhaltene Altstadt kern, der Domberg mit dem Kaiserdom, der barocken Neuen Residenz und der alten Hofhaltung, das Brückenratshaus, das mitten im Fluss steht und nicht zu vergessen die Straßenzüge der „Gärtnerstadt“, wo in unmittelbarer Nähe zu Mittelalter und Barock frisches Gemüse reift.

Gut ausgeruht geht es zur ersten Etappe mainabwärts. Ein sehenswertes Fotomotiv bei Limbach ist die spätbarocke Kirche „Maria Heimsuchung“,

eines der letzten Bauwerke von Balthasar Neumann. Man radelt entlang sonnenverwöhnter Weinberge,



offener Wiesentäler und farbenfroher Mischwälder und erreicht nach einer Mainüberquerung bei Sand Zeil am Main. An der „guten Stube“ von Zeil, einem der schönsten fränkischen Marktplätze, beginnt man einen kleinen Rundgang zum Hexenturm, seit einigen Jahren ein Dokumentationszentrum zur Hexenverfolgung. Jetzt gilt es, seine Trinkgewohnheiten zu ändern, denn Zeil liegt an der Nahtstelle von Bier- und Weinfranken. An den Südhängen der Haßberge wächst ein vorzüglicher Wein.

Am nächsten Morgen geht es weiter auf dem Mainradweg Richtung Schweinfurt. Da der Radweg durch die historische Altstadt von Haßfurt führt, lohnt ein morgendlicher Rundgang. Das Wahrzeichen ist die spätgotische Ritterkapelle. Allein 230 Wappen des deutschen Adels schmücken die Chor-Außenseite der Kapelle. Natürlich hat auch Bildhauer Tilman Riemenschneider in Haßfurt seine Spuren hinterlassen. Von Haßfurt radelt man dann noch gut 20 Kilometer bis Schweinfurt.





das ist die Volkacher Mainschleife mit der Weinstadt Volkach. Der mittelalterliche Stadtturm ist das Wahrzeichen der Stadt und die Wallfahrtskirche „Maria im Weingarten“ mit Riemenschneiders berühmter Rosenkranzmadonna ist eine weitere Sehenswürdigkeit. Im Schatten eines der schönsten Rathäuser in Franken aus dem Jahr 1544 kann man den Tag ausklingen lassen. Am nächsten Morgen geht es über 35 Kilometer bis zur Stadt der Türme – Ochsenfurt – weiter. Die historische



Altstadt wird von einer nahezu vollständigen Befestigungsanlage mit zahlreichen Türmen umrahmt. Das Wahrzeichen der Stadt ist das Rathaus aus dem 15. Jahrhundert mit einer einzigartigen Figuren- und Monduhr im Lanzenturm und natürlich hat auch Tilman Riemenschneider in Ochsenfurt sich verewigt. Über eine der längsten noch erhaltenen mittelalterlichen Steinbrücken wechselt man die Mainseite und erreicht nach 30 Kilometern Veitshöchheim. Wer in Barock und Rokoko lustwandeln möchte, der ist hier genau richtig. Sehenswert das Sommerschloss der Würzburger Fürstbischöfe, Mitte des 18. Jahrhun-

Wilfried Kochner

Die Stadt, im Krieg zerstört, besticht heute durch moderne Architektur und hat sich besonders durch weltweit bedeutende Kunstsammlungen zu einer Kulturstadt von Rang entwickelt. Und wer bei Schweinfurt an „Kugellagerstadt“ denkt, der wird im kleinen Schweinfurter Industriemuseum mit klangvollen Namen wie Fichtel & Sachs glänzende Augen bekommen. Den Tag lässt man dann abends am Ufer des Mains bei fränkischem Wein und fränkischen Spezialitäten ausklingen.

Am nächsten Morgen folgt man dem Main südwärts, bis er aus einer Laune der Natur sich fast im Kreise dreht,



Altstadt wird von einer nahezu vollständigen Befestigungsanlage mit zahlreichen Türmen umrahmt. Das Wahrzeichen der Stadt ist das Rathaus aus dem 15. Jahrhundert mit einer einzigartigen Figuren- und Monduhr im Lanzenturm und natürlich hat auch Tilman Riemenschneider in Ochsenfurt sich verewigt.

Über eine der längsten noch erhaltenen mittelalterlichen Steinbrücken wechselt man die Mainseite und erreicht nach 30 Kilometern Veitshöchheim.

Wer in Barock und Rokoko lustwandeln möchte, der ist hier genau richtig. Sehenswert das Sommerschloss der Würzburger Fürstbischöfe, Mitte des 18. Jahrhun-



Auf dem Weg nach Amsterdam oder an die friesische Nordseeküste liegt der Hoge Veluwe-Park. Ein Abstecher in das größte Naturschutzgebiet der Niederlande lohnt über alle Maßen.

Der Hoge Veluwe Nationalpark

Entspanntes Radeln in Hollands größtem Waldgebiet

Eingänge zum Nationalpark finden sich nahe Arnheim, in den Orten Otterlo, Hoenderloo und Schaarsbergen.

Am besten erradelt man den Park mit einem der 1600 kostenlosen weißen Fahrräder. Es gibt sie in allen Größen und vielfach mit Kindersitzen. So entscheidet sich die überwiegende Anzahl der Besucher*innen, den Park auf dem Fahrradsattel zu erleben. Es ist auch möglich, sich zu Fuß oder per Pferd durch den Park zu bewegen. Glücklicherweise wählen nur wenige das Auto als ihr Verkehrsmittel. Am Eingang erhält man eine Übersichtskarte mit allen Routen, Sehenswürdigkeiten, Tierbeobachtungsstationen, Museen und Restaurants.

Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen sind auf konsequent getrennten Wegen unterwegs, was den Besuch im Park so entspannt gestaltet. Die Radwege sind in der Regel 2,50 m breit und asphaltiert. Aufgrund der Corona-Krise gibt es derzeit strikte Einbahnstraßenregelungen, so dass kein Begegnungsverkehr entsteht. Das führt jedoch zu mitunter verwirrenden Umwegen.

Mitten im Park liegt ein Besucherzentrum mit Restaurant, dem Museum Onder (ein Museum über das Leben unter der Erde) und dem Kröller-Müller Museum. Außerdem gibt es hier eine Fahrradreparaturstation. Wer mit der Wahl seines Rades unzufrieden ist, kann dort wechseln. Das Kröller-Müller Museum beherbergt u. a. die weltweit größte private Van Gogh-Sammlung und

einen schönen Skulpturengarten. Wir wurden im Park vom Regen überrascht und wollten im Museum nur die Regenzeit überbrücken. Daraus wurde ein zweistündiger Besuch.

Von Ost nach West (Otterlo nach Hoenderloo) misst der Park rund 10 km, von Hoenderloo nach Schaarsbergen sind es 15 km. Der Park ist ein



Gebiet für Genussradler*innen, die die abwechslungsreiche Landschaft genießen wollen. Deshalb möchte ich auch keine konkrete Route empfehlen, vielmehr ist der Weg das Ziel und es macht Spaß, einfach drauflos zu radeln und zu gucken, wo man landet. Wir sind in Otterlo gestartet und haben den nördlichen Teil des Parks erkundet. Auf dem Weg nach Hoenderloo schlängelt sich der Weg durch den Wald und bietet immer wieder überraschende Ausblicke auf Moore und offene Heidelandschaften.

ALLES WAS ICH WILL



IS NE AUFJUSS, RELAXE
UN EN JOODES JEFÖHL



 **KÖLNBÄDER**

AGRIPPABAD • HÖHENBERGBAD • LENTPARK
OSSENDORFBAD • STADIONBAD • ZÜNDORFBAD

KOELNBAEDER.DE



© Foto: De Hoge Veluwe Nationalpark



Alle Wege sind gut beschildert, so dass man die Karte beim Fahren nicht benötigt. Man kann an zahlreichen Wildbeobachtungsstationen rasten. In den Abendstunden, wenn der Park sich geleert hat, kann man den Blick auf friedlich grasende Rehe oder Mufflons erhaschen. Es riecht nach Blaubeeren, Wald und Heide. Ganz im Norden des Parks liegt das Jachthuis St. Hubertus an einem hübschen See. Hier haben die Gründerin des Parks und des Kröller-Müller Museums, Helene Kröller-Müller und ihr Mann Anton gelebt.

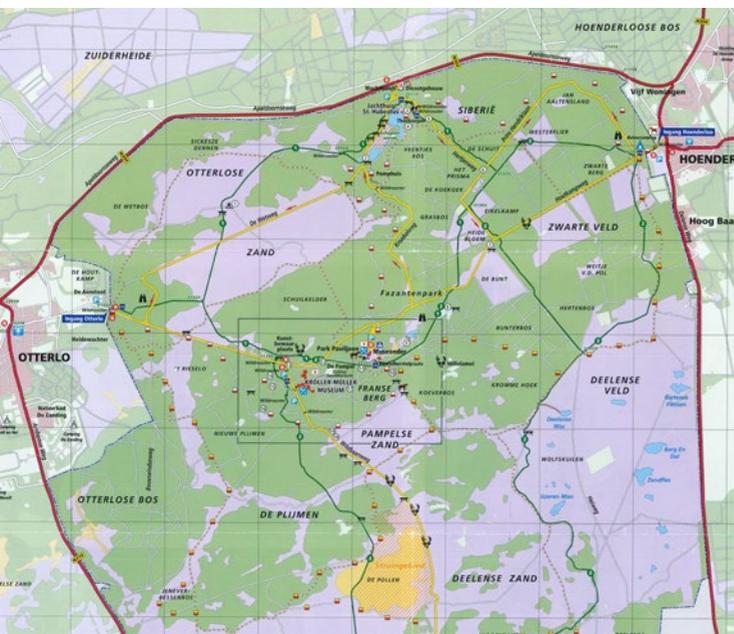
In den umliegenden Orten gibt es zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten von Hotel bis Campingplatz. Restaurants finden sich im Besucherzentrum, im Skulpturenpark des Kunstmuseums und auch in den angrenzenden Örtchen.

Man darf mit der Eintrittskarte den Park zwischendurch verlassen, um in einem der Orte einzukehren und hernach wieder zurückkommen.

Anfahrt

Mit der Bahn kann man in Köln den ICE bis Arnheim Centraal Station nehmen und dort in den Bus 105 nach Otterlo Rotonde umsteigen. Wer sein eigenes Rad mitnehmen möchte, kann mit dem RE1 und RE19 über Duisburg nach Arnheim gelangen.

Wer gezwungen ist, mit dem Auto zu fahren, nimmt von Köln nach Otterlo die A12 Richtung Arnheim. An der Ausfahrt 25 auf die N224 wechseln und den Hinweisschildern „Park Hoge Veluwe“ folgen. Der Park hat saisonale Öffnungszeiten. Erwachsene zahlen 10,95 Euro, Kinder ab 6 Jahre 5,50 Euro Eintritt, die Museen nicht eingeschlossen. Karten können online oder an den Eingängen erworben werden. Das Mitnehmen eigener Räder ist kostenlos. Weitere Infos und Eintrittskarten unter www.hogeveluwe.nl.



Der Park liegt in der Provinz Gelderland, die zum Zeitpunkt des Drucks leider als Risikogebiet eingestuft ist. Infos dazu unter www.rki.de.

Brigitte Reimers



Die Corona-Pandemie beeinträchtigt weiterhin alle Aktivitäten des ADFC Köln. Unsere verschiedenen Arbeitsgruppen, wie z. B. die Radverkehrsgruppe und der Vorstand treffen sich seit März ausschließlich per Videokonferenz. Auch die Mitgliederversammlung 2021 werden wir nicht wie in den letzten Jahren im Januar abhalten, um zu vermeiden, dass sich viele Menschen in einem Raum treffen.

Laut dem Hygienekonzept für unsere Geschäftsstelle können sich dort nur maximal fünf Personen auf einmal aufhalten. Abhängig von der Corona-Lage wird sie auch immer wieder geschlossen sein. Darum können bis auf weiteres die Vortragsveranstaltungen des Donnerstags-Dialogs und des Pannenhilfekurse nicht stattfinden. Weiterhin möglich ist es sein Fahrrad Codieren zu lassen. Der genaue Ort der Codierung wird bei Anmeldung bekanntgegeben.

Sofern die behördlichen Auflagen Radtouren überhaupt zulassen, gelten dafür weiterhin die nebenan abgedruckten zusätzlichen Regeln. Unsere geführten Touren werden von ehrenamtlichen Tourenleiter*innen organisiert und durchgeführt, die jeweils selbst entscheiden, ob sie die mit der Durchführung von Touren verbundenen zusätzlichen Kontakte und Infektionsgefahren für sich selbst eingehen wollen. Darum ist das Tourenangebot sehr stark eingeschränkt. Angebote, die stattfinden, werden ausschließlich auf unserer Webseite www.adfc-koeln.de veröffentlicht.

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.

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

Wenn es die Corona-Situation zulässt:
Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat 17–19 Uhr.

Jeden 1. Samstag im Monat 11–13 Uhr.

Jeweils mit Fahrradcodierung.

Terminvereinbarungen sind möglich.

Die aktuellen Öffnungszeiten bitte unter

www.adfc-koeln.de nachsehen.

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 Winter 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, Volker Bourscheid, Steffen Brückner
Alexander Bühler, Christian Hölzel, Wilfried Kochner,
Simone Kraus, Brigitte Reimers, Gerd Riesselmann,
Clemens Rott, Christoph Schmidt.

Lektorat Ute Heller, Christoph Theisen

Fotos

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

Titelbild Alexander Bühler / TAUBE-DESIGN

Anzeigen Hubert Schlömer, anzeigen@adfc-koeln.de

Artdirektion, Satz, Layout, Umbruch TAUBE-DESIGN

Druck

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



Nächste Ausgabe Frühjahr 2021

Öffentliche Redaktionssitzung 11. Januar 2021,
19:00 Uhr (*)

Redaktionsschluss 08.02.2021

Anzeigenschluss 12.02.2021

(*) 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 findet ihr aktuelle Nachrichten, einen Terminkalender mit allen Veranstaltungen und Radtouren unseres Kreisverbands und viele weitere Informationen rund um unseren Verein. Ihr wollt 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 werden auch in dieser Ausgabe der fahrRAD! abgedruckt.

facebook.com/adfckoeln und @adfckoeln

In Facebook und Twitter findet ihr vor allem verkehrspolitische Themen und Verweise zu Fahrradthemen im Internet. Schenkt uns mit einem Klick auf „Gefällt mir“ euer „LIKE“, um immer aktuell informiert zu werden!

Ihr findet uns auch als App für Eurer Smartphone.



HILFEN IHNEN DAS PASSENDE BIKE & BIKE-ZUBEHÖR ZU FINDEN!

MOUNTAIN BIKES • **E-BIKES**
STADTRÄDER • **KINDER-RÄDER**
FIXIE BIKES • **ZUBEHÖR**

ÖFFNUNGSZEITEN:

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

fahrradhandel GmbH

JWF
Fahrradhandel
GmbH

◆ Bikeshop seit 1996 ◆

FRANKFURTER
 STRASSE Nr.

488

51145
 KÖLN [PORZ]

TEL & FAX

02203 29 44 61



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