

Ausgabe 2/2021

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln



Ein Radverkehrsnetz für ganz Köln?



WOOM-Bike!

Das leichte Kinderrad.

Viele Modelle und
Farben vorrätig!



Großer E-Bike & Fahrrad Lagerverkauf

Jeden **ersten Samstag** im Monat
von 9.00 - 15.00 Uhr **im Außenlager!**

Über 600 (e)Bikes stark reduziert!*

* Solange der Vorrat reicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

NRWs größtes (e)Bike-Outlet!

7 Tage, 24 Stunden stöbern!

Regelmäßig neue Modelle!

**Click & Collect -
Online aussuchen, lokal testen!**

bikeoutlet.de

- ◆ Über 4500 (e)Bikes zur Auswahl!
- ◆ 0% Finanzierung und Rundum-Sorglos-Service
- ◆ Unabhängige Leasingberatung für Unternehmen
- ◆ TÜV-Zertifizierte Meisterwerkstatt
- ◆ Kölns Lastenrad-Zentrum



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 & www.bikeoutlet.de
Lagerverkauf: LeskanPark Halle 41 | Waltherstraße 49-51 | 51069 Köln-Dellbrück | Jeden 1. Samstag im Monat geöffnet

Vorwort des Vorstands

Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC,

auch wenn die Pandemie noch nicht vorbei ist, haben wir hoffentlich das Größte hinter uns. Immer mehr Menschen in unserem Umfeld sind geimpft und alle Zahlen sind nach unten gegangen. Die Stadt öffnet sich. Auch der ADFC Köln hat seine Geschäftsstelle wieder geöffnet. Die ersten geführten ADFC-Fahrradtouren fanden bereits wieder statt. Unser Programm ist aber weiterhin nur online zu finden, um in diesen Zeiten die notwendige Flexibilität zu erhalten.

Mit Redaktionsschluss dieser Ausgabe fand die vom Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt organisierte Fahrraddemo auf der für einen Tag autofreien Rheinuferstraße statt. Mit Live-Musik von fahrenden Lastenrädern und den Kindern und Familien der Kidical Mass Köln konnten alle Menschen 2 x 3 km genießen, ohne vom Automobil bedrängt zu werden.

Ein wesentlicher Grund für die Wahl des Veranstaltungsorts war die Weigerung der Stadt Köln, für die anderthalb Jahre lange Sanierung der Kragplatte am Rheinufer und die damit verbundene Sperrung des Rheingartens eine adäquate Umleitung für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Die Hintergründe zur Umleitung und zur fehlenden Öffnung des Rheinufertunnels beleuchten wir in diesem Heft.

In der Innenstadt versuchen Teile der Politik und Verwaltung den Kompromiss des Radverkehrskonzepts aufzuweichen. In Ehrenfeld steht das Konzept vorm Umsetzungsbeginn. Für die anderen Bezirke wurden in den letzten Wochen von der Verwaltung endlich Entwürfe für deren Radverkehrsnetze vorgelegt. Der ADFC hat hier mit 20 Aktiven in rund 200 ehrenamtlich geleisteten Stunden einen erheblichen Änderungsbedarf erarbeitet.

Wer dem kölschen Verkehr entfliehen will, findet im hinteren Teil des Magazins wie immer verschiedene Radtourentipps rund um Köln und mit der Schlemmertour auf der Insel Föhr vielleicht eine Idee für die nächste Urlaubsreise.

Wir wünschen euch und uns einen guten Sommer
mit reichlich Sonne und vielen
Kilometern auf dem Rad!

*Eure Vorsitzenden
Carolin und Christoph*



DEINE FAHRRADLIEBE IST GROSS? BALD IST SIE XXL.



Erleben | Testen | Losfahren

Wir lieben Fahrräder. Und wir lieben es, andere mit dieser Leidenschaft anzustecken. Deshalb geben wir alles dafür, dass du unser Geschäft mit dem für dich perfekten Bike verlässt. Komm vorbei und erlebe das XXL-Gefühl!

UNSER FELD-VERSPRECHEN

- Über 30.000 Fahrräder und E-Bikes vorrätig
- 100.000 Räder online verfügbar
- Großes Zubehör- und Bekleidungsassortiment
- Über 100 namhafte Marken
- Kompetente Fachberatung
- Teststrecke und Testgeräte für deinen Erlebniseinkauf

Besuche uns in unserer Filiale oder online unter:

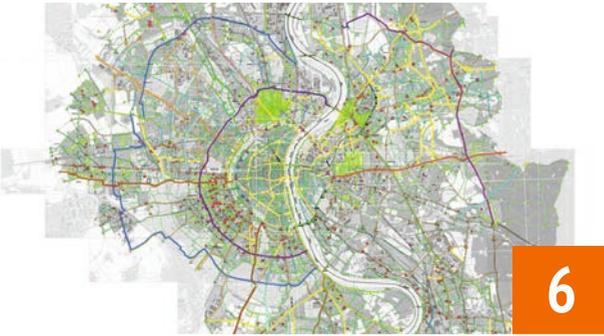
[fahrrad-xxl.de](https://www.fahrrad-xxl.de)



Fahrrad **XXL**
FELD | 1954

Inhaltsverzeichnis

- 3 Editorial
- 6 Ein Radverkehrsnetz für ganz Köln – gelingt der große Wurf?
- 12 Autofreie Rheinuferstraße
- 14 Die Unfallkommission und die Vision Zero
- 18 Gesperrte Rheinuferpromenade
- 21 Rheinspange und andere Autobahnen in Köln
- 22 Deutzer Drehbrücke dreht sich nicht mehr
- 24 ADFC-Aktivitäten zum Radverkehr in Porz
- 26 Fahrradgesetz NRW
- 28 Warum Überholabstände messen?
- 30 Kidical Mass – Sprachrohr, Vernetzerin und Lobby der #FahrradGeneration
- 34 Kinder auf dem Fahrrad mitnehmen
- 37 Sicheres Fahrradfahren
- 41 Neue ADFC-Regionalkarte Mittelrheintal erschienen
- 42 Fördermitglieder
- 45 Radeln für die Seele
- 46 Mit Kindern durch den Dünnwald
- 49 Kölsche ADFC-Mitgliedervorteile
- 50 Fahrradtour südlich von Köln
- 52 Anbaden im Waldbad Dünnwald
- 54 Regionale Köstlichkeiten genießen
- 56 Radfahren und Gutes tun
- 59 Vereinsaktivitäten in Zeiten von Corona
- 59 Radtourenregeln
- 60 Standorte der ADFC-Lastenräder
- 61 ADFC Köln Kontaktdaten
- 62 Der ADFC Köln im Internet und den Sozialen Medien



6



18



26



28



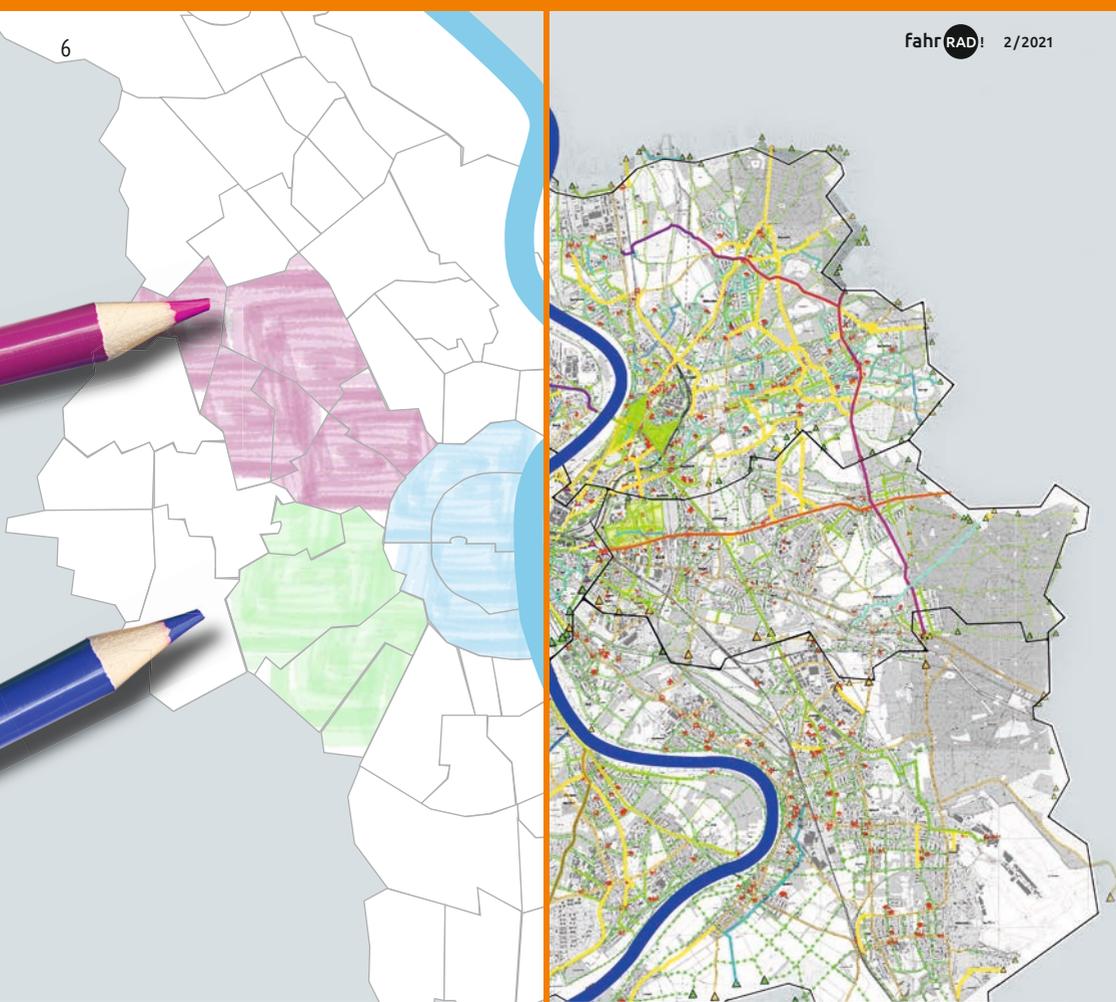
37



50



56



Ein Radverkehrsnetz für ganz Köln – gelingt der große Wurf?

ADFC arbeitet am gesamtstädtischen Netzplan

In Köln gibt es kein zusammenhängendes Netz von Radwegen. Ob in Köln, durch Köln, oder um Köln herum – die Strecken, auf denen man gut Rad fahren kann, sind nur den Eingefleischten und Eingeweihten bekannt. Oft genug sind die Radwege in schlechtem Zustand oder es gibt sie gar nicht.

Das hat auch damit zu tun, dass es bis heute kein Konzept für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz gibt. Für die Stadtteile Lindenthal, Klettenberg und Sülz wurden im Jahr 2014 Radverkehrskonzepte beschlossen, der Bezirk Innenstadt folgte 2016. Ende 2018 wurde ein Netz für Ehrenfeld beschlossen.

Der größte Teil des Stadtgebiets besteht aus weißen Flecken, was die Netzkonzeption angeht. Auch von den vielen möglichen Strecken ins Umland wurden bisher nur eine Trasse nach Frechen (Radschnellweg 2013) sowie vier Trassen in rechtsrheinische Nachbarkommunen beschlossen (Rechtsrheinische Radpendler Routen 2019).

Ein neuer Anlauf nach 28 Jahren

Die Lückenhaftigkeit ist umso erstaunlicher, als dass die Stadt Köln bereits im Jahr 1993 auf eigenes Betreiben hin in das Programm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden NRW“ aufgenommen wurde – also vor 28 Jahren. Der Leitantrag für dieses Modellprojekt war die Grundlage für ein Maßnahmenprogramm Radverkehr, das im Januar 1996 beschlossen wurde. Aufgrund von Vorgaben des Landes musste dies in vollständig überarbeiteter Form Mitte 1997 erneut vorgelegt werden und sollte ab dann jährlich fortgeschrieben werden.

Im Maßnahmenprogramm Radverkehr 1997 war alles angelegt, was auch heute diskutiert wird: Ein flächendeckender Radverkehrsnetzplan und ein Maßnahmenprogramm zu dessen Umsetzung für jeden Bezirk, Routen ins Umland, Fahrradstellplätze. Selbst die als langfristig angelegten Maßnahmen sollten spätestens im Jahr 2003 angegangen werden.

Gelingt 2021 der große Wurf?

Im Jahr 2021, also 24 Jahre später, holt die Stadtverwaltung erneut zum großen Wurf aus. Nach diversen Ankündigungen und missglückten Anläufen wurden Ingenieurbüros beauftragt, die Lücken im Kölner Radverkehrsnetz zu schließen – jedenfalls auf dem Papier. Noch in diesem Jahr, so das erklärte Ziel, sollen die fehlenden bezirk-

lichen Radverkehrsnetze beschlossen werden, ebenso wie die innerstädtischen Schnellverbindungen als Grundlage für Routen ins linksrheinische Umland.

Die Stadtverwaltung hat ihre Netz-Entwürfe im Laufe der ersten Jahreshälfte den Bezirksvertretungen vorgelegt. ADFC und VCD sind in den bezirklichen Runden Tischen zum Thema Radverkehr vertreten und wurden gebeten, Stellung zu nehmen. Größer angelegte Facharbeitskreise, an denen auch andere Akteure mitwirken oder Bürgerdialoge – wie zuletzt bei den Radverkehrskonzepten Innenstadt und Ehrenfeld – sind bisher nicht geplant.

Mit Rücksicht auf die laufenden Beratungen veröffentlichen wir an dieser Stelle keine Details zu den Entwürfen. Wir sehen es als Privileg und Aufgabe der politischen Gremien an, über eine geeignete Form der Öffentlichkeitsbeteiligung zu entscheiden.



So entstand der digitale Netzplan des ADFC Köln

Wir wollen jedoch über unsere Arbeitsmethode berichten. Die Radverkehrsgruppe des ADFC hat für die Bearbeitung der Radverkehrsnetze eine Methode erarbeitet, die in allen Bezirken identisch angewendet wurde:

Eine gesamtstädtische digitale Kartengrundlage wurde erstellt. Dies war notwendig, weil die Entwürfe der bezirklichen Netze uns nur einzeln und zum Teil in schlecht lesbarer Form übermittelt wurden. Für die Planung der bezirksübergreifenden Verbindungen ist jedoch ein Gesamtplan notwendig.

Diese Karte haben wir überlagert bzw. mit weiteren Informationen angereichert:

- NRW-Velorouten und anderen touristische Routen
- Mögliche Trassen für die linksrheinischen Schnellverbindungen
- Städtisches LKW-Vorzugsnetz
- Netz-Entwürfe der Verwaltung

Um unsere Vorschläge zu erarbeiten, haben wir zusätzlich Daten von der Aktion „Stadtradeln“ herangezogen. Grundlage dabei ist das BMVI-geförderte Projekt MOVEBIS der TU Dresden, welches die durch die Stadtradeln-App in den Jahren 2018 bis 2020 erfassten Strecken in anonymisierter Form zur Verfügung stellt.

Diese Daten wurden durch einen Aktiven des ADFC aufbereitet und auf unsere Kartengrundlage projiziert*. So wird sichtbar, welche Strecken im Kölner Stadtgebiet befahren oder gemieden werden – eine gute Unterstützung

* In anderen Städten wurde das Potenzial von Crowdsourcing-Ansätzen für digital aufgezeichnete Strecken für die Verkehrsplanung erkannt, siehe Münster. In Köln endete eine Kooperation mit dem App-Anbieter Bike Citizens im Rahmen eines EU-geförderten Forschungsprojekts im Jahr 2018 dagegen sang- und klanglos.

Netzentwurf ADFC

Daten *Stadtradeln*

Daten *Strava*

NRW-Velorouten

LKW-Vorzugsnetz

Radschnellverbindungen

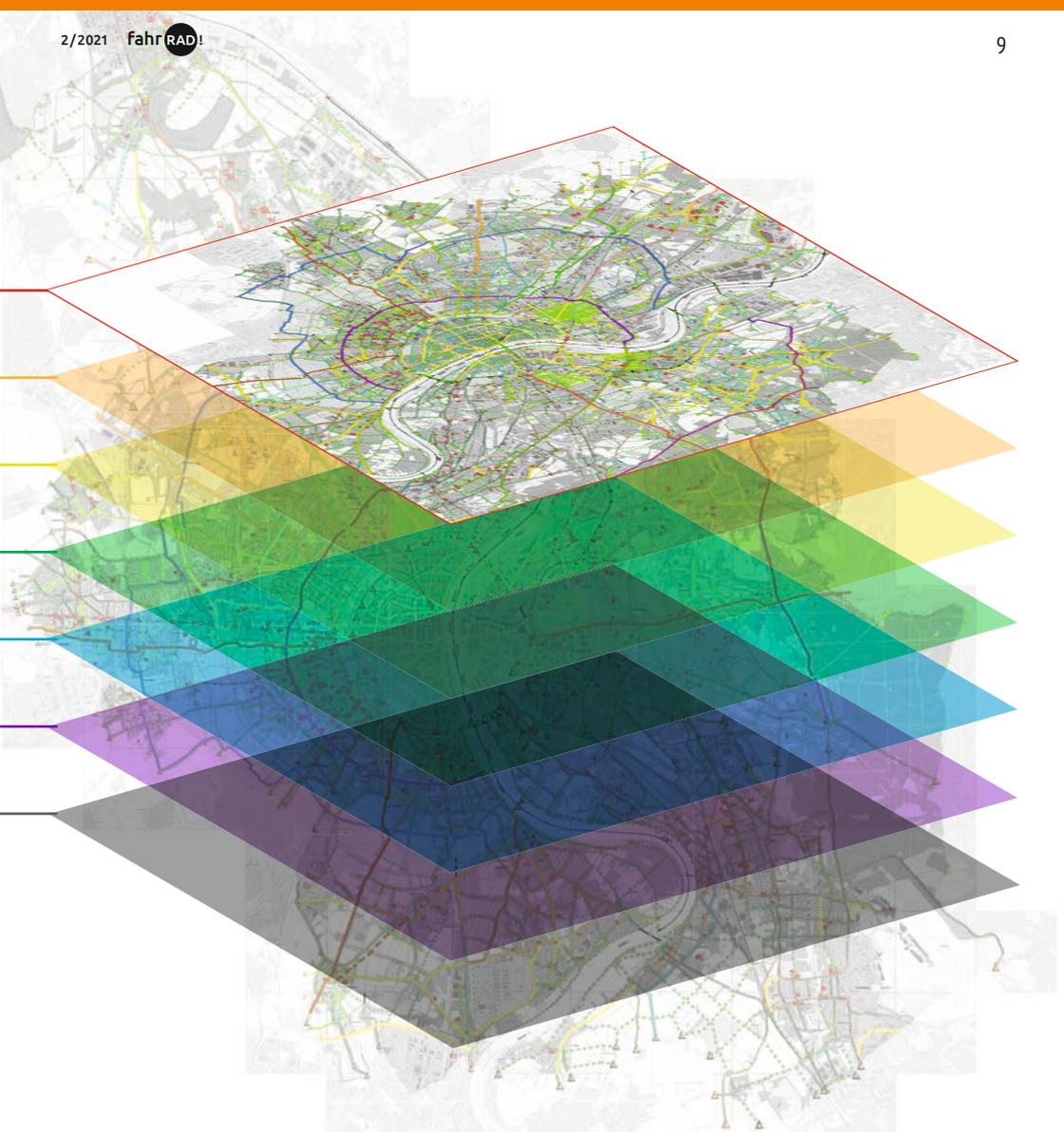
Netzentwurf Verwaltung



für unsere Arbeit, die durchaus Überraschungen auch für die ortskundigen Aktiven des ADFC bereithielt.

Enormes ehrenamtliches Engagement

Insgesamt haben die Aktiven der ADFC-Radverkehrsgruppe bis heute rund 200 Arbeitsstunden oder 25 volle Arbeitstage in die Radverkehrsnetze investiert. Dabei ist die Zeit für die Beratung mit anderen Verbänden und Gruppen,



Verwaltung und Politik nicht mitgerechnet. Der ADFC Köln geht damit über die Grenzen dessen hinaus, was unserer Auffassung nach ehrenamtliches Engagement für die Radverkehrsförderung umfasst. Wir tun dies, weil wir wollen, dass es endlich ein vollständiges Radverkehrsnetz in Köln gibt, und weil wir keine andere Möglichkeit sehen, die Lücken in den Entwürfen schnell zu schließen.

Erwartungen des ADFC an die Politik

Unsere Erwartungen an Verwaltung und Politik sind auch deshalb hoch. Wir wünschen uns: Eine offene und wertschätzende Diskussion über unsere Vorschläge und eine transparente Entscheidungsfindung zu strittigen Punkten. Die Vorschläge der Verbände repräsentieren keine Lobby-Interessen, sie sind vielmehr notwendige Bausteine für ein schlüssiges und zukunftsfähiges stadtweites Radverkehrsnetz.

Rücksicht mit Rückblick

Vorsicht
beim Tür
öffnen!



Die Politik sollte durch entsprechende Beschlüsse deutlich machen, dass eine Beschleunigung des Verfahrens nicht auf Kosten von Qualität und Partizipation gehen darf. Der Verzicht auf die Beteiligung von Bürger*innen ist nicht zielführend. Moderierte Facharbeitskreise mögen für die Verwaltung aufwändig sein – wenn sie jedoch fehlen, müssen die Ehrenamtlichen diese Lücke schließen. Das kann es nicht sein. Die Bezirksvertretungen sind gut beraten, die nun entstehenden Radverkehrsnetze auch der Öffentlichkeit vorzustellen, bevor sie beschlossen werden.

Mindestens für die Hauptachsen in den Bezirken muss diskutiert werden, wie die Radinfrastruktur konkret aussehen soll. Dabei geht es um die Frage, wie sichere und vom Autoverkehr separierte Radwege angelegt werden können, und unter welchen Bedingungen das Radfahren im Mischverkehr akzeptiert werden kann. Auch die Ausbaustandards für Fahrradstraßen müssen

politisch festgelegt werden. Gesetze und Richtlinien geben lediglich einen Rahmen vor.

Beschlüsse nicht aufschieben, Ressourcen bereitstellen

Die weiteren Schritte hin zur Vervollständigung und Umsetzung der Radverkehrsnetze müssen jetzt beschlossen werden, und die notwendigen Ressourcen müssen bereitgestellt oder zumindest beantragt werden. Bisher hat die Verwaltung keinerlei Perspektive dafür aufgezeigt, wie sie die vielen Kilometer Radverkehrsinfrastruktur, die nun beschlossen werden sollen, im Detail planen und umsetzen will. Bei den vorherigen Radverkehrskonzepten mussten mehreren Hundert Einzelmaßnahmen mit Unterstützung durch Ingenieurbüros erarbeitet werden. Das ist Stand heute für andere Bezirke nicht geplant. Ohne zusätzliche Ressourcen ist das alles aber nicht in endlicher Zeit zu leisten.

Christian Hölzel

An den Radverkehrsnetzen haben viele Mitglieder der ADFC-Radverkehrsgruppe mitgearbeitet:

Benedikt Polaczek, Brigitte Reimers, Christian Hölzel, Christoph Schmidt, Gerd Riesselmann, Henk van Liempt, Horst Kraus, Julia Wiegand, Marc Hetzert, Martin Laumert, Nicola Behling, Peter Ullrich, Raimund Bartella, Rainer Evertz, Simon Lühje, Tom Lappe, Ute Kaufmann, Volker Bourscheidt, Wienke Bellmann und Wolfgang Scheible.



Weitere Infos und Links

Mit erweiterter Fahrrad-App durch Köln – EU-gefördertes Projekt soll Impulse für künftige Planungen geben Pressemitteilung Stadt Köln vom 01.10.2018
<https://kurz.adfc.koeln/mit-fahradapp-durch-koeln>

Mehrmals um die Welt für Münsters Radwege – Rund 160 000 Kilometer per App aufgezeichnet / Beitrag zur Verkehrsplanung / Fahrradnetz 2.0
 Pressemitteilung Stadt Münster 12.05.2021
<https://kurz.adfc.koeln/planung-per-app-in-muenster>

Website des BMVI-geförderten Forschungsprojekts MOVEBIS, Technische Universität Dresden
<https://kurz.adfc.koeln/bmvi-projekt-movebis>



Am 20. Juni wurde die Rheinuferstraße vom Ubierring bis zur Bastei autofrei und für den unmotorisierten Verkehr geöffnet. Menschen mit Fahrrädern, Inline-Skates, Lastenrädern, Rollern, Laufrädern und Skateboards konnten die zweimal drei Kilometer unbedrängt vom Autoverkehr nutzen.





Autofreie Rheinuferstraße

Möglich gemacht hat dies das Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt, das diese Demonstration als Ersatz für eine richtige Sternfahrt organisiert hat. Mehrere Tausend Teilnehmende konnten von 11 bis 17 Uhr unter anderem Musik verschiedener auf Lastenrädern fahrender Bands genießen. Die Musikgruppen waren der Einladung der Fridays for Future-Bewegung gefolgt.

Die Kidical Mass traf sich morgens am Rudolfplatz und kam mit fast 1.000 Kindern und Eltern über die Ringe zur Rheinuferstraße. Besonders für die kleinen Radler war es ein besonderes Erlebnis, einmal durch den Rheinfurttunnel fahren zu dürfen.

Neben zahlreichen Kölner*innen konnten wir auch unsere stv. Bundesvorsitzende Rebecca Peters, unseren Landesvorsitzenden und Sternfahrt-Organisator Axel Fell sowie zahlreiche Gäste der umliegenden Kreisverbände Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Leverkusen, Neuss und RheinBerg-Oberberg in Köln begrüßen.

Ein großer Dank gilt allen Beteiligten, die die Veranstaltung im Vorfeld organisiert haben oder am Tag als Ordner zur Verfügung standen.

Christoph Schmidt



Die Unfallkommission und der Radverkehr

Die Vision Zero ist nicht in Sicht

Die Stadt Köln hat sich im Vergleich zum Klageverfahren zur Luftreinhalteplanung im Juni 2020 verpflichtet, „den Radfahrverbänden zweimal im Jahr ein Gesprächsangebot zu machen, um sich gemeinsam über die Radverkehrssicherheit in der Stadt Köln auszutauschen.“ Nun wurden ADFC, VCD, FUSS e.V. und ADAC zum Auftakt der Gesprächsreihe eingeladen. Die Leiterin der städtischen Unfallkommission, Sabine Bongenberg, und der Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, Klaus Harzendorf, informierten in zwei Etappen am 22. April und am 6. Mai über die Arbeit der Unfallkommission (UK).

© Marc Taube

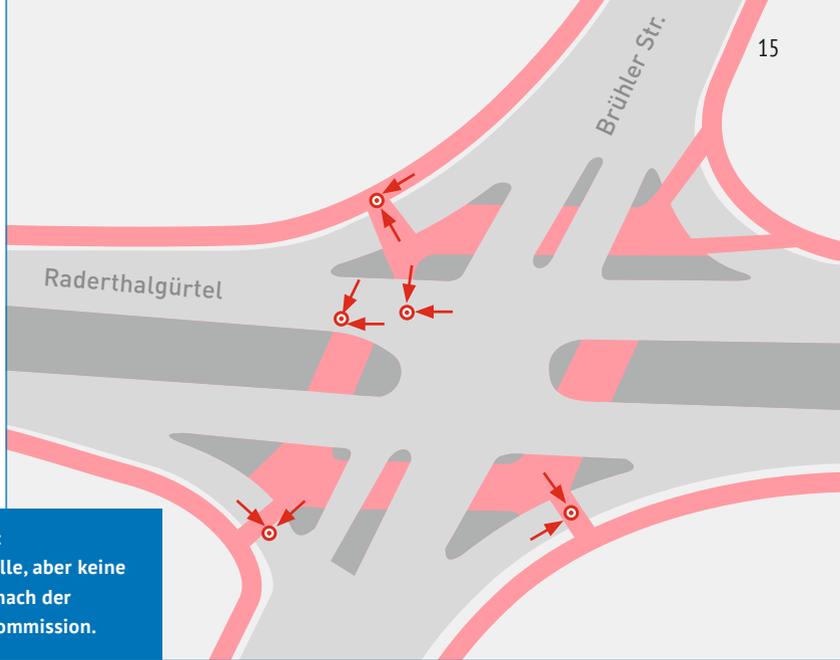
Wer ist die UK? Ständige Mitglieder sind verschiedene Ämter aus dem Verkehrsdezernat der Stadtverwaltung, der Ordnungs- und Verkehrsdienst, die Polizei, der Landesbetrieb Straßen.NRW sowie die Bezirksregierung. Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) nehmen beratend teil. Anders als in anderen Städten wird die Flexibilität, die der Erlass für die Zusammensetzung der UK bietet, in Köln sehr eng ausgelegt: Radfahrverbände werden nie zu den Sitzungen und Ortsterminen hinzugezogen.

Arbeitsweise lässt viele Unfallstellen unberachtet

Was ist die Aufgabe und Arbeitsweise der UK? Die UK soll Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden bei der „Bekämpfung von Verkehrsunfällen“ helfen, indem sie Unfalluntersuchungen durchführt. Ihr Fokus liegt auf Unfällen mit schweren Personenschäden und darin, unfallbegünstigend wirkende bauliche und verkehrliche Gegebenheiten zu finden und zu beseitigen. Dazu führt sie anlassbezogene Ortstermine sowie eine jährliche Sitzung durch. Die UK betrachtet Unfallhäufungsstellen (UHS),

die ihr durch die Polizei gemeldet werden. Als UHS gilt eine Kreuzung, wenn sich innerhalb eines Jahres drei schwere Unfälle des gleichen Typs ereignen. In der Dreijahresbetrachtung sind fünf Unfälle mit mindestens leichten Verletzungen oder drei Schwerverletzten oder Getöteten ausschlaggebend. Radunfälle außerhalb von Kreuzungen auf sogenannten Unfallhäufungslinien (UHL) betrachtet die UK nicht. Diesen Regeln folgend nahm die UK im Jahr 2019 von allen Unfällen mit verletzten Radfahrenden in Köln nur rund 4% in den Blick.

Radfahrunfälle ereignen sich über das gesamte Stadtgebiet verstreut. Es gibt dabei durchaus wiederkehrende Muster – für die Auswahllogik zählt das aber nicht. Auch im Detail ist der Fokus der UK eng abgesteckt: Ereignen sich gleichartige Unfälle an verschiedenen Armen einer UHS-Kreuzung, hat die UK kein Mandat zum Handeln. Jeder Arm, jeder Abbieger muss für sich bewertet werden. Die UK darf auch nicht von einer UHS auf vergleichbare Kreuzungen im Stadtgebiet schließen und prophylaktische Maßnahmen anordnen.



Eingeschränkter Blick:
Drei gleichartige Unfälle, aber keine
Unfallhäufungsstelle nach der
Definition der Unfallkommission.

Weitere Informationen und Presseartikel

26.02.2019: ADFC fordert einen schnelleren Umbau der Radinfrastruktur und seine Beteiligung an der städtischen Unfallkommission:

<https://kurz.adfc.koeln/unfallkommission-adfc-beteiligung>

KStA 07.02.2019: ADFC will Mittelinsel an Rodenkirchener Brücke verschieben:

<https://kurz.adfc.koeln/ksta-verkehrsinsel-rodenkirchener-bruecke>

Aufgaben der Unfallkommission in NRW. Erlass vom 25.06.2017:

<https://kurz.adfc.koeln/nrw-erlass-aufgaben-unfallkommission>

Verkehrsunfallentwicklung, Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2019 in Köln. Mitteilung der Stadtverwaltung vom 19.01.2021:

<https://kurz.adfc.koeln/ratsinfo-unfallhaeuftungsstellen>

Vergleich im Klageverfahren zur Luftreinhalteplanung Köln 17.06.2020:

<https://kurz.adfc.koeln/vergleich-duh-luftreinhaltung>



Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Maßnahmen der Unfallkommission

Die Maßnahmen der UK müssen „geeignet, angemessen und durchsetzbar“ sein. Sie kann sowohl längerfristige Umbauten beschließen als auch Sofortmaßnahmen, wie Beschilderung, Markierungen, kleine bauliche Maßnahmen sowie Verkehrsüberwachungen. Auch wenn diese Maßnahmen „unverzüglich veranlasst und schnellstmöglich umzusetzen“ sind – an der Realität der allgemeinen Ressourcenknappheit und des Umsetzungstaus in der Verwaltung kommt auch die UK nicht vorbei. So dauert die Änderung einer Ampelschaltung in der Regel mehrere Monate, und selbst einfache Markierungsarbeiten werden bisweilen durch Personalausfälle ausgebremst. Nach einer ADFC-Schätzung für die UHS des Jahres 2019 mit Radverkehrsbeteiligung sind Stand heute ein Drittel der Maßnahmen umgesetzt und zwei Drittel noch in Vorbereitung. Für 25% dieser UHS hat die UK gar keine Maßnahmen beschlossen.

Ein Programm für die Vision Zero fehlt

Es ist kein Geheimnis, dass der ADFC sich die Einbeziehung der Verbände und spätestens bei tödlichen Radfahrunfällen ein konsequenteres Vorgehen der UK wünscht (siehe Links im Infokasten auf Seite 15). Auch eine Aufstockung der beiden Stellen, die der UK fest zugeordnet sind (je eine linksrheinisch und rechtsrheinisch), sowie eine separate Budgetierung der Sofortmaßnahmen wären wichtige Maßnahmen, um die UK zu stärken.

Klar ist aber auch: Wer die „Vision Zero“ in Köln umsetzen will, darf nicht allein auf die UK bauen. Weder ihre Methode noch ihre Mittel sind darauf ausgerichtet, die Zahl der schweren Unfälle in Richtung Null zu senken. Das gilt insbesondere für den Radverkehr.

Christian Hölzel und Christoph Schmidt



Gesperrte Rheinuferpromenade

Weder Buttermarkt noch Tunnel als Umleitung untersucht

Das Rheinufer in der Altstadt wird für anderthalb Jahre für den Radverkehr gesperrt. Die Stadtverwaltung sieht sich nicht in der Lage, eine geeignete Umleitung zu finden. Mit einer förmlichen Anfrage zu den zunächst geheim gehaltenen verwaltungsinternen Unterlagen haben wir für Transparenz gesorgt.

Tunnel im Tunnel vergessen

In zwei zwischen Februar 2020 und Januar 2021 erstellten Studien wurde die Machbarkeit der Tunnelöffnung für den Radverkehr untersucht. Überraschenderweise wurden hier lediglich dauerhafte Führungen auf einem zu erstellenden Hochbord und auf der Fahrbahn als Protected Bike Lane untersucht. Die erwartete Führung als Tunnel-im-Tunnel-System mit nur geringen Steigungen ist nicht Teil der Studien.

Umleitungen untersucht

Bereits im Mai 2020 wurde von einem Ingenieurbüro für Brückenbau untersucht, welche Umleitungsvarianten für den Radverkehr während der Zeit des Abrisses und Ersatzneubaus der Kragplatte am Altstadtufer in Betracht kommen. Seitdem ruhte das Dokument zwölf Monate unveröffentlicht in den Amtsstuben, während die Politik zuletzt unter Druck schnelle Entscheidungen treffen sollte. Es wurden lediglich drei Strecken im touristischen (!) Radwegenetz untersucht:

- über die Deutzer Brücke und die Hohenzollernbrücke
- eine interessante Stadtrundfahrt durch die Altstadt
- weiträumig über die Ost-West-Achse und den Neumarkt

Allen untersuchten Varianten ist gemein, dass sie für kölsche Berufspendler gänzlich ungeeignet sind. Sie beinhalten vier bis fünf Mal so lange Umwege von 20 bis 40 Minuten, Schiebestrecken oder Engstellen und bis zu 20 (!) zusätzliche Ampelstopps.

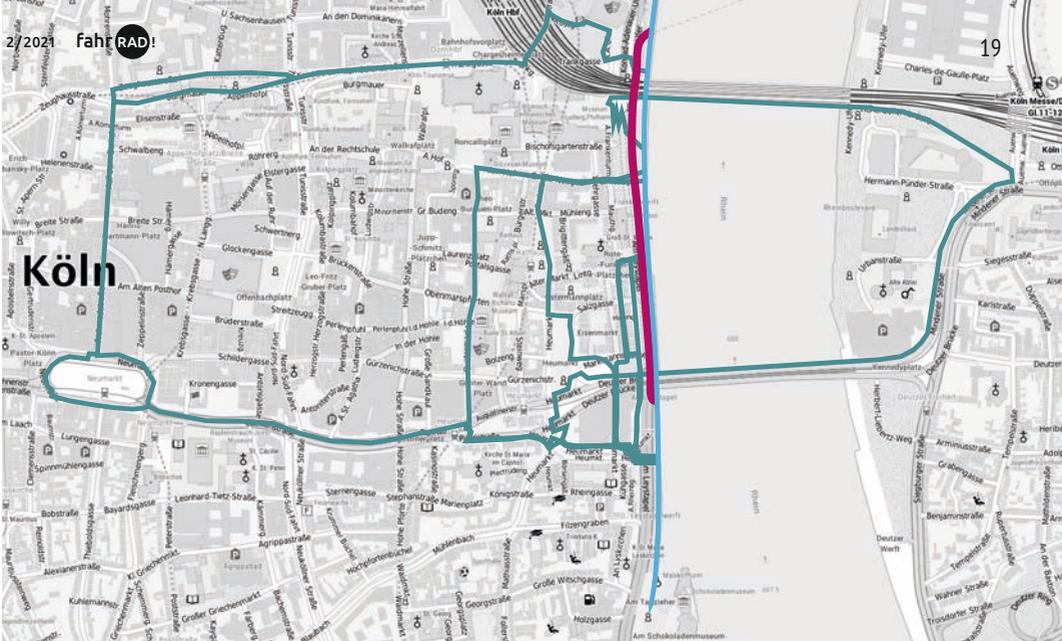
Gutachten nicht beachtet

Die Verwaltung wählte jedoch keine der untersuchten Varianten aus, sondern schlug der Politik die vom Ingenieurbüro für den Fußverkehr geplante Strecke durch die Fußgängerzone Buttermarkt und die Biergärten am Fischmarkt vor.



Tunnel nicht betrachtet

Die Nutzung des Tunnels als Umleitungsstrecke wurde von der Verwaltung zu keinem Zeitpunkt in Betracht gezogen. Das Gutachten zur Nutzung des Rheinufertunnels durch den Rad-



verkehr wurde erst zu einem Zeitpunkt erstellt, als die Überlegungen zur Sanierung und zu den Umleitungen schon abgeschlossen sein mussten. Und eine Trennung des Verkehrs in eine Rad-/ÖPNV-Röhre und eine Kfz-Röhre, wie wir sie als Rückfalllösung für die Baustellensituation vorgeschlagen haben, liegt jenseits der Vorstellungskraft der Verwaltung.

Skyride ignoriert

Selbstverständlich wurde auch der vom ADFC vor gut zwei Jahren ins Spiel gebrachte Hochradweg „Skyride“ entlang des Rheinufer nicht von der Verwaltung betrachtet. Ähnliche Bauwerke wurden in Kopenhagen innerhalb weniger Jahre realisiert. Allerdings hätte man für diese Sorglosvariante mit der Arbeit auch rechtzeitig beginnen müssen, um sie noch als Option für die Kragplattensanierung nutzen zu können. Wer heute zurückrudert und gegen die im Radverkehrskonzept bereits beschlossene Tunnelöffnung argumentiert, dem bleibt eigentlich nur

noch, den Hochradweg durchzusetzen. Ansonsten muss man sich den Vorwurf gefallen lassen, dass Menschen zu Fuß und auf dem Rad eben aus Sicht von Verwaltung, Wirtschaft und Teilen der Politik keine vollwertigen Verkehrsteilnehmenden sind.

Lösung gesucht?!

Die Studien taugen weder als Argument für den Buttermarkt noch als Argument gegen die Öffnung des Tunnels. Nachdem die Verwaltung von der Politik und dem ADFC Unterstützung beim Nachdenken über zusätzliche Optionen erhalten hat, wäre nun der nächste Schritt, die Bedingungen einer Tunnelöffnung als Baustellenumleitung mit der Bezirksregierung Köln zu diskutieren. Würde die Verwaltung die gleiche Energie in die Lösungsfindung stecken, wie in die Suche nach Gegenargumenten, wäre der Rheinfertunnel wahrscheinlich schon lange Teil der Radverkehrsnetzes.

Christoph Schmidt



ADFC-Stellungnahme zur Umleitung: <https://kurz.adfc.koeln/stellungnahme-umleitung>

Dokumente zur Sanierung der Kragplatte und zur Öffnung des Rheinfertunnels
<https://kurz.adfc.koeln/dokumente-kragplatte>

Vorstellung Hochradweg Skyride: <https://kurz.adfc.koeln/skyride>

BUENOS DIAS MATHIAS
MER SIN WIDDER DO

IM FREIBAD VUN KÖLLE
WIE JEDES JOHR



 KÖLNBÄDER

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

KOELNBAEDER.DE

Rheinspange und andere Autobahnen in Köln



Klimawandel, Naturschutz, Verkehrswende, sommerliche Überhitzung der Kölner Innenstadt mangels Abkühlungsmöglichkeiten und Frischluftzufuhr, Ausrufen des Klimanotstands in Köln, Verkehrsnotstand, Überlast durch PKW-Verkehr: Themen, die endlich in der Politik ganz oben angekommen sind, wenn auch mit freundlicher Unterstützung des Bundesverfassungsgerichts.

Was aber geschieht in und um Köln herum? Da werden uralte Autobahnpläne aktiviert wie die Rheinspange A553 im Süden von Köln, da soll die A4 plötzlich noch weiter ausgebaut werden und dafür die neue, funktionierende Rodenkirchener Brücke abgerissen werden. Nördlich von Leverkusen soll die A3 mehr Spuren bekommen, anschließend müssen wiederum die Autobahnkreuze umgebaut werden, da immer mehr Verkehr angezogen wird.

Eines der teuersten und sinnlosesten Autobahnprojekte Deutschlands ist der geplante Bau der Rheinquerung A553, die sogenannte Rheinspange. Quer durch Felder, Hochwasserrückhaltebecken für die Kölner Innenstadt und Europäisches Naturschutzgebiet soll eine 4-spurige, fast 25 m hohe Autobahnschneise gepflügt werden. 6 km Luftlinie parallel zur A4 im Norden und 9 km Luftlinie parallel zur A565 im Süden. Das fruchtbare Ackergebiet zwischen

Köln im Norden und Siegburg/Niederkassel im Süden, im Westen begrenzt durch den Rhein und im Osten durch die Wahner Heide, ist ein viel besuchtes und von Fahrradfahrer*innen stark frequentiertes Naherholungsgebiet. Die Autobahn würde fast alle Nord-Süd Wege trennen, Lärm und Gestank der Autobahn würden alle Erholungssuchenden begleiten.

Ein solches Autobahnkonzept passt nicht mehr in unsere Zeit. Diese Autobahn kostet, wenn sie in 10 Jahren fertig sein sollte, fast eine Milliarde Euro. Für Fahrradschnellwege, die nur ein Bruchteil kosten, benötigt man fast 10 Jahre, um darüber nachzudenken. So kann die Verkehrswende nicht funktionieren. Deshalb appellieren wir an alle Bürger und insbesondere ADFC Mitglieder, auf ihre politischen Vertreter*innen zuzugehen und sie aufzufordern, diesen Wahnsinn zu stoppen.

Clemens Rott



Deutzer Drehbrücke dreht sich

Schlechte Umleitungen für den Radverkehr



© Volker Demmebier



Die Drehbrücke am Deutzer Hafen ist ein alter Streitpunkt zwischen der Bezirksvertretung Innenstadt und der Stadtverwaltung. Selbst Gerichte wurden schon bemüht, um die Zuständigkeit festzustellen. Die Bezirksvertreter*innen der Innenstadt wollen die Brücke schon seit Jahren für den Autoverkehr sperren, um das Naherholungsgebiet der Poller Wiesen mit Ausnahme für die Zufahrt zu den anliegenden Betrieben weitgehend autofrei zu machen. Die Verwaltung weigert sich jedoch, die Schließung umzusetzen und sieht die Brücke als bezirksübergreifenden Verkehrsweg, der auch Porz betrifft, an. Damit läge die Zuständigkeit bei Rat und Verkehrsausschuss.

Aktuelle Sanierung

Unter anderem durch die Nutzung durch den Kraftfahrzeugverkehr, darunter auch schwere LKW der anliegenden Industriebetriebe, ist die Brücke nun renovierungsbedürftig geworden. Die Verwaltung hat die Brücke Ende Februar für mindestens ein ganzes Jahr zur Durchführung der Sanierungsarbeiten gesperrt.

Betroffen von der Sperrung sind neben den Anwohner*innen vor allem Rad fahrende Pendler*innen, die zwischen der Innenstadt und Porz unterwegs sind, und die deutschen und europäischen Fernradwege am Rheinufer. Der gesamte Radverkehr muss nun eine Umleitung über die schmalen Radwege der verkehrsreichen Siegburger Straße und den durch Schwerlastverkehr belasteten Poller Kirchweg nehmen.

Treppenturm verworfen

Auf Beschwerde der Anwohner*innen gab es Ortstermine und mehrere Beiträge in der WDR Lokalzeit. Die Bezirksvertretung Innenstadt berief einen Online-Termin ein, um Möglichkeiten für einen direkten Zugang für Anwohner*innen zu sondieren und beschloss letztendlich die Einrichtung eines Treppenturms von

nicht mehr

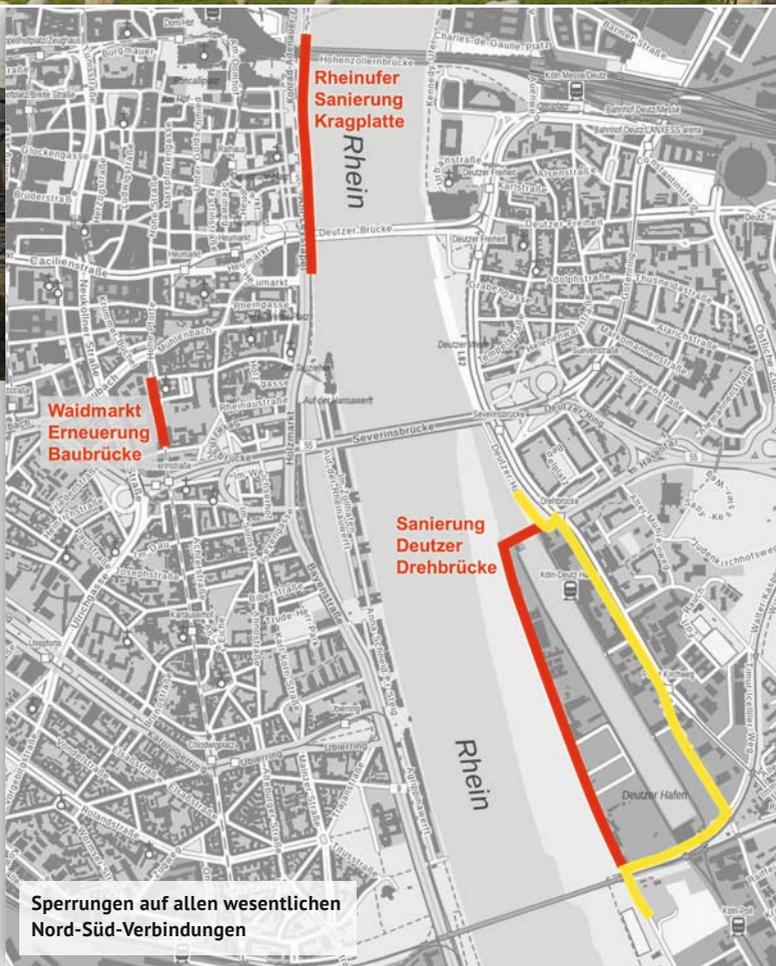


© Marc Taube

der Severinsbrücke zur Halbinsel. Mittlerweile wurden dessen Kosten auf mindestens 588.000 Euro geschätzt und der Plan daher verworfen. Stattdessen ist nun ein Pendelbus dort unterwegs. Dem Radverkehr würde allerdings weder ein Treppenturm noch ein Pendelbus helfen.

Mögliche Alternativen auch versperrt

Wer eine über eine längere Strecke in Nord-Süd-Richtung unterwegs ist, kann aktuell das Rheinufer wechseln, allerdings wird auch diese Alternative von der Verwaltung in Kürze aufgrund der Kragplattensanierung gesperrt. Und auch auf der hochfrequentierten Severinstraße ist die Nord-Süd-Verbindung unterbrochen, weil am Waidmarkt die Brücke über der Einsturzstelle des Stadtarchivs ausgetauscht wird. Auch hier sah sich die Stadtver-



waltung nicht in der Lage, einen direkten Ersatz zu schaffen.

An den Poller Wiesen konnte sich die Stadt auf vielfachen Druck nun immerhin dazu durchringen, den Poller Kirchweg auf Tempo 30 und Anliegerverkehr zu beschränken.

Christoph Schmidt



ADFC-Aktivitäten zum Radverkehr in Porz

Wie auch im übrigen Kölner Stadtgebiet wünschen sich viele Porzerinnen und Porzer, dass dem Radverkehr eine größere Bedeutung beigemessen wird. Während in der Kölner Innenstadt bereits an vielen Stellen bessere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden, ist in Porz außer punktuellen Maßnahmen noch wenig von dieser Aufbruchstimmung zu spüren.

Der Runde Tisch Radverkehr bietet sich als wichtiges Gremium zur Vorbereitung, Erläuterung und beschleunigten Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen an, da sich hier alle Fraktionen mit dem Fahrradbeauftragten und den Verbänden auf direktem Weg austauschen können.

Der ADFC Köln ist am Runden Tisch Radverkehr der Bezirksvertretung Porz mit Wienke Bellmann und Ute Kaufmann vertreten. Hier wird aktuell das bezirkliche Radverkehrsnetz für den Bezirk Porz erarbeitet.

Darüber hinaus setzen sich ADFC-Aktive in Porz auch durch die Teilnahme an verschiedenen Bürgerveranstaltungen, z.B. für einen neuen Park in Porz-Mitte und die Neugestaltung der Porzer Mitte, für die Belange der Radfahrenden in Porz ein.

Radroute entlang der Houdainer Straße

Eine wichtige Maßnahme, welche schon lange auf die Umsetzung wartet, ist die Verlängerung der Radroute entlang der Houdainer Straße in Porz-Zündorf.

Nicht alle Radfahrer*innen, die über die Fahrradstraße von Libur oder über die Felder kommen und das Rheinufer in Zündorf erreichen wollen, möchten auch zur Freizeitinsel Groov. Viele nutzen den Weg am Rhein entlang, um weiter Richtung Porz oder in die Innenstadt von Köln zu fahren. Bisher ist die Houdainer Straße nur bis zur Einfahrt in das Einkaufszentrum in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Seit geraumer Zeit gibt es hierzu bereits die Planung zur abschnittswisen Öffnung der Hauptstraße, damit Radfahrende an den Rhein

gelangen. In der Bezirksvertretung Porz wurde jetzt die Änderung beschlossen. Eine gute Beschilderung für Ortsfremde oder Touristen sollte auch berücksichtigt werden, da dies zur Entzerrung der Situation an der Groov unbedingt erforderlich ist.

Wie dringend notwendig hier eine Regelung ist, zeigen unsere Bilder. Trotz Lebensgefahr, die nicht von allen Fahrradfahrer*innen erkannt wird, nehmen viele die Abkürzung und fahren in den mit hoher Geschwindigkeit abbiegenden Gegenverkehr, der sie aber nicht rechtzeitig wahrnehmen kann.

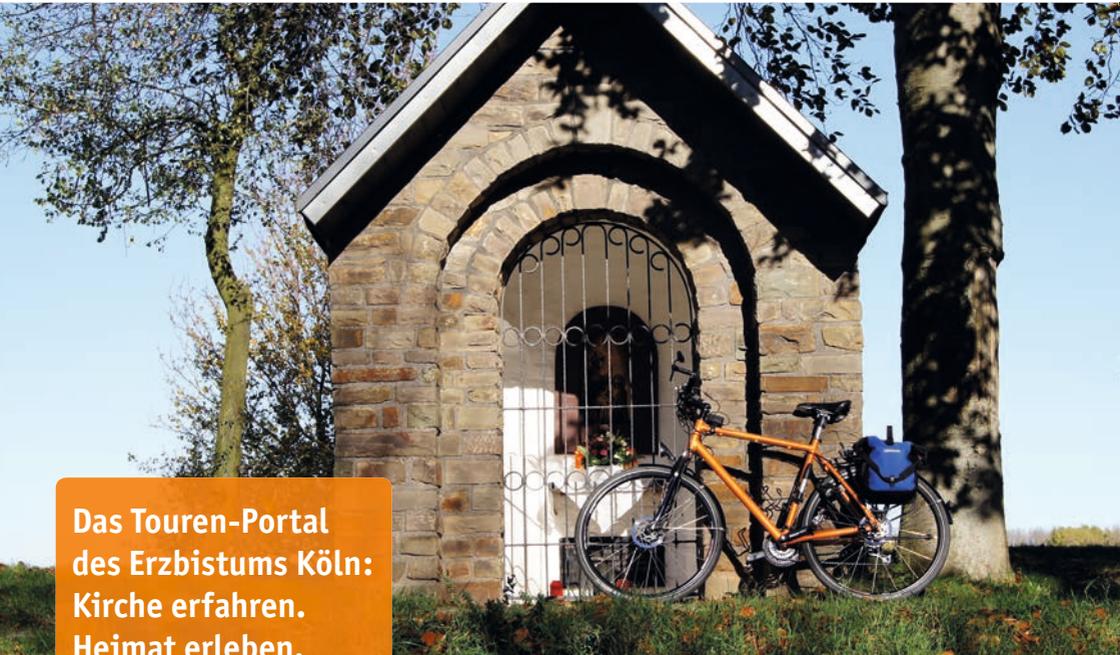
**Wienke Bellmann,
Ute Kaufmann, Clemens Rott**



© Ute Kaufmann



© UClemens Rott



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

gefördert vom



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Fahrradgesetz NRW



Entwurf der Landesregierung mit Nachbesserungsbedarf

Im nordrhein-westfälischen Landtag haben die Beratungen über das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland begonnen. Das Verkehrsministerium hat dazu einen Gesetzentwurf vorgelegt, der nach der ersten Lesung nun im Verkehrsausschuss des Landes beraten wird. Der ADFC hält den Entwurf für nicht ausreichend. Auch SPD und GRÜNE teilten die Auffassung des Fahrrad-Clubs und sehen erheblichen Beratungsbedarf. GRÜNE kündigten einen eigenen Gesetzentwurf an.

Der ADFC sieht in dem Entwurf der Landesregierung zwar gute Ansätze, doch habe das Verkehrsministerium nur wenige der mehr als ein Dutzend Verbesserungsvorschläge des Fahrrad-Clubs und anderer Verbände in dem Gesetzentwurf berücksichtigt.

Damit bleibt das Land NRW deutlich hinter den Erwartungen und Forderungen des Fahrrad-Clubs zurück. Wir sehen bislang leider nur kosmetische Änderungen und Ergänzungen und setzen auf den Gestaltungswillen der Fraktionen im Landtag. Mit dem vorliegenden Entwurf wird es nicht möglich sein, den Radverkehr von aktuell rund 10 auf 25 Prozent mehr als zu verdoppeln.

Die Kritik des ADFC: Es bedarf grundlegender Änderungen, Nachbesserungen und ergänzender Regelungen, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden. Viele Regelungen müssten konkretisiert und verbindlich gemacht werden. In seiner Stellungnahme macht der ADFC konkrete Vorschläge dazu.

Außerdem fehlt es an konkreten Zahlen und Zielen. Beispielsweise bis wann das Fahrrad in NRW einen Anteil am Verkehrsaufkommen von 25 Prozent erreichen soll und mit welchen finanziellen Mitteln der Radverkehr künftig dauerhaft gefördert wird.



Verkehrsminister Hendrik Wüst
präsentiert Gesetzentwurf



Kernfrage gerechte Platzverteilung

Die Kernfrage bleibt offen: Wie soll der vorhandene Platz in den Städten, der bislang für das Auto reserviert ist, neu aufgeteilt werden? Dazu finden wir im Gesetzentwurf kein Wort. Das ist aber die Grundvoraussetzung für die vom Verkehrsminister angekündigte Mobilitätswende. Solange das nicht verbindlich geregelt ist, bleibt es ein mutloses Gesetz, das nichts von einer Aufbruchstimmung hat.

Der ADFC hatte 2019 zusammen mit weiteren Verbänden die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ gestartet, bei der fast 207.000 Menschen ein Fahrradgesetz für NRW forderten, um u. a. folgende Ziele umzusetzen:

- Die Vision Zero für Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
- Den konsequenten Ausbau von Radwegen und Fahrradabstellanlagen (u. a. 1.000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr, 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr, Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen.)

Um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25 % am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative

„Aufbruch Fahrrad“ erfüllen zu können, müssen diese explizit im Gesetzestext festgeschrieben werden.

Vielversprechend seien für den ADFC NRW Pläne für weitere Radschnellwege und ein landesweites Radvorrangnetz. Aber wie das Tempo zum Bau hunderter Kilometer Radwege, Radvorrangrouten und Radschnellwege erhöht werden soll und wie dies durch bessere Verfahrensweisen und Zusammenarbeit der beteiligten Akteure auf die Straße gebracht werden soll, bleibe völlig unklar.

Der ADFC fordert die Politiker*innen im Landtag auf, den Entwurf zu ergänzen: Wir wünschen uns, dass das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland einen echten „Aufbruch Fahrrad“ bewirkt. Alles andere wäre Symbolpolitik. Wir brauchen nicht nur das erste Fahrradgesetz in einem Flächenland, sondern das Bestmögliche. Nur dann wird es ein wirkungsvolles Gesetz, das auch eine Blaupause für andere Bundesländer sein kann.

Die Politiker*innen haben die Chance, mit Mut und Weitsicht die Mobilität unseres Landes positiv zu beeinflussen. Sie können jetzt die Weichen stellen und damit die Zukunft vieler Kinder und Erwachsener positiv beeinflussen. Dazu haben wir konkrete Vorschläge gemacht und stehen zur Zusammenarbeit.

ADFC NRW



Aktive des ADFC Köln haben an der ausführlichen Stellungnahme des ADFC NRW zum Gesetzentwurf mitgewirkt. Diese findet ihr im Internet unter [kurz.adfc.koeln/fahrradgesetz](https://www.kurz.adfc.koeln/fahrradgesetz).

Abstand messen Köln stellt sich vor

Warum Überholabstände messen?

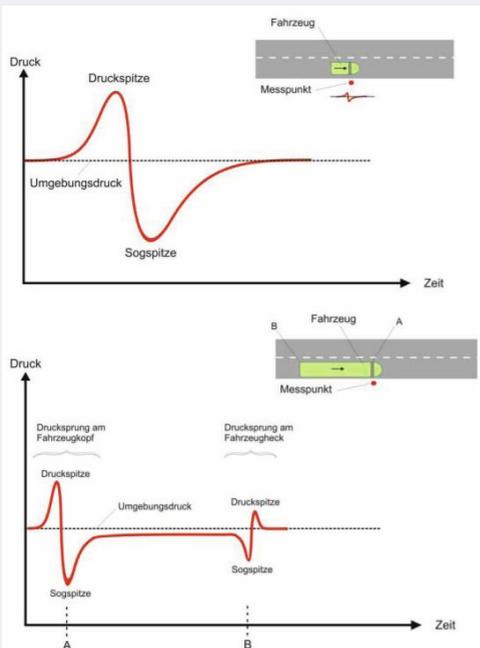
Seit April 2020 schreibt die Straßenverkehrsordnung* Kraftfahrzeugführer*innen vor, beim Überholen von Radfahrenden innerorts mindestens 1,5 m und außerorts sogar 2 m Seitenabstand einzuhalten. Leider unterschreiten sie ihn gewohnheitsmäßig. Wenn Mensch Glück hat, setzen Überholende dabei wenigstens die Geschwindigkeit herab – wohl ein Versuch, den Regelbruch vor sich selbst vertretbar zu machen.

Zu enges Überholen verursacht nicht nur Unfälle, sondern ist auch für vermeintliche Alleinunfälle zur Verantwortung zu ziehen. Diese geschehen, wenn Radfahrende die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren, nachdem das Kfz schon vorbei gefahren ist. Es geht nicht um den Eindruck, sich gefährdet zu fühlen – es geht schlicht um Physik: Ein überholendes Fahrzeug erzeugt Sog- und Druckwellen, die Radfahrende objektiv gefährden.

Unabhängig von aktuell geltenden Überholabstandsvorgaben gilt übrigens seit einem Urteil des Bundesgerichtshofs von 1967: „Ein Überholer verstößt schon dann gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, wenn er den Eingeholten erschreckt und damit zu einer Fehlreaktion veranlasst. Fühlt sich der Radfahrer bedroht oder wird er unsicher, ist der Abstand zu gering!“**

Inspiration Projekt Radmesser Berlin

2018 startete der Berliner Tagesspiegel ein Projekt, bei dem 100 repräsentative Berliner*innen, die in der Stadt viel Rad fahren mit einem Abstandssensor ausgestattet wurden. Die Messfahrten begannen Ende August und endeten Ende September. Ein Team aus Journalist*innen, Programmierer*innen, Physiker*innen, Illustrator*innen und Designer*innen wertete die Ergebnisse aus – mit spektakulären, aber erwartbaren Ergebnissen. Es sah nicht gut aus für Radfahrende auf den Straßen Berlins. Die Abstandsmessungen unterstützten massiv die Forderungen nach mehr Sicherheit und Flächengerechtigkeit. Mit den Daten konfrontiert, bezog seinerzeit die Berliner Verkehrs-Senatorin Stellung und versprach Engagement – von höheren Bußgeldern bis zur möglichen (Neu-)Planung von Straßenquerschnitten.





Das Kölner Projekt

In Köln begannen wir mit einer Testfahrt unter Zuhilfenahme von Kreidemarkierungen und später mit einem professionellen Abstandssensor, der in anderen Ländern von der Polizei zur gerichtsfesten Messung von Überholabständen genutzt wird.

Auf der erst vor wenigen Jahren umgebauten Venloer Straße in Höhe Ehrenfeld/Zentrum zeigte sich, dass konstant zu eng bis viel zu eng überholt wurde (ca. 90 %). Das motivierte uns stark, ein eigenes Projekt zu beginnen. Der Bauplan des Berliner Radmessers ging Open Source – die dazugehörige App nicht. Da ein 1:1-Nachbau also nicht möglich war, machten wir uns mit freundlicher Unterstützung der DingFabrik Köln und wechselnder Mitarbeit von Interessierten an die Arbeit.

Der Abstandsmesser arbeitet mit Ultraschallsensoren, die von einem Mini-computer gesteuert werden. Er ist via Bluetooth mit einer Smartphone-App

(Android) verbunden. Erfasst werden beim derzeitigen Stand die Zeit und verschiedene Abstände zu fließendem und ruhendem Verkehr. Die Daten werden auf dem Smartphone gespeichert und können später in eine Cloud hochgeladen werden. Für die Nutzer*innen wird es eine Visualisierung der Messdaten auf dem Smartphone geben. Implementiert werden noch Geodaten und automatische Fotos bei Überholvorgängen – eine Bilderkennungs-KI liegt schon vor.

Sobald die finale Version ihre Testphase bestanden hat, sollen möglichst viele Sensoren gebaut und Testfahrenden in Köln zur Verfügung gestellt werden. Das Projekt ist auf GitHub dokumentiert und wird komplett Open Source gehen. Es gibt mittlerweile weitere Abstandsmesser-Projekte in Deutschland: Wir wünschen allen, die sich in dieser Form engagieren viel Erfolg!

Wir möchten mit den dann anfallenden Daten Radfahrende, Stadtplanende und Politiker*innen unterstützen – in der Hoffnung auf mehr Flächengerechtigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Abstand messen Köln/O. C. Salmis

* 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814) ; am 28.04.2020 in Kraft getreten.

** BGH, Verkehrsmittelungen 1967, 9.





Kidical Mass – Sprachrohr, Vernetzerin und Lobby der #FahrradGeneration

Die Kidical Mass erhielt den Deutschen Fahrradpreis 2021

Das Kidical Mass Aktionswochenende „Platz da für die nächste Generation!“ hat den 1. Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2021 in der Kategorie Kommunikation gewonnen. Im September 2020 hatten mehr als 22.000 kleine und große Radfahrende in über 100 Städten in ganz Deutschland und darüber hinaus für fahrrad- und kinderfreundliche Städte demonstriert. Die Kidical Mass gibt den Kindern eine Stimme im Verkehr, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Radszene hinaus.

Die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis hat uns noch mehr Rückenwind gegeben. Der Appell an Politik und Verwaltung: Es wird höchste Zeit, den Kindern zurückzugeben, worauf sie seit Jahrzehnten verzichten müssen. Nämlich sich selbstständig und sicher, frei und unbeschwert in ihrer Umgebung bewegen zu können.

Die Kidical Mass Bewegung wird immer größer. Im Vorfeld der Bundestagswahl am 18./19. September 2021 ist eine Neuauflage des Kidical Mass-Aktionswochenendes in Planung.

Pop-up Weltfahrradtag – Schnelle, agile Lösungen jetzt!

Den Weltfahrradtag am 3. Juni 2021 machte ein Aktionsbündnis in Köln und mehr als 30 Städten zum ersten bundesweiten „Pop-up-Weltfahrradtag“. Kidical Mass Köln, ADFC Köln und weitere lokale Organisationen richteten auf der Luxemburger Straße zwischen Universitätsstraße und Sülzburgstraße einen Pop-up-Radweg ein, bei dem eine Autospur mit Hütchen für die Radfahrenden abgetrennt wurde.



Schulstraße in Wien

Pop-up-Radwege beschleunigen die Einrichtung geschützter Radverkehrsanlagen, die Kindern und allen Menschen sicheres Radfahren ermöglichen. Sie werden gebaut, um zu bleiben. Ziel ist



Pop-up-Radweg auf der Luxemburger Straße

die dauerhafte Schaffung sicherer, vom Autoverkehr getrennter Radwege. Eine agile Lösung, um eine schnelle und flächendeckende Verkehrswende zu erreichen. Für diese brauchen wir Radwege, für die man nicht mutig sein muss!

Sonderedition der Kidical Mass zur Autofreien Rheinuferstraße

Bei der ersten Tour in diesem Jahr fuhren wir am 20. Juni über die Ringe zur und über die autofreie Rheinuferstraße, die vom Aktionsbündnis Kölner Sternfahrt für unmotorisierten Verkehr geöffnet war. 700 Teilnehmer*innen bei nur zwei Wochen Vorbereitungszeit waren ein riesiger Erfolg! Wir wollen angstfreies Radfahren für alle Generationen. Unser jüngster Teilnehmer war gerade mal vier Wochen alt, der älteste 91. Beide waren in einer Rikscha unterwegs.

Eines der schönsten Feedbacks: „Wenn die Dreijährige mit dem Fahrrad durch Rheinufertunnel fährt, ist das Lebensqualität. Sie war sehr stolz. Danke Kidical Mass, ADFC und den anderen Veranstaltern!“

Liebe Henriette Reker, liebe Stadt Köln, jetzt sind Sie dran! Wir warten schon seit 2017 auf das in der Rheinischen Post angekündigte, monatliche autofreie Rheinufer. Gleiches gilt für die Radspur im Rheinufertunnel gemäß Ratsbeschluss aus 2016.

Die Stadt Köln ist dabei, den Anschluss an ihr großes Vorbild Paris zu verlieren.

Schulstraßen kommen ins Rollen

Auch die Schulstraßen kommen in Köln ins Rollen! Nachdem unser Webinar im März mit einem Referenten der Mobilitätsagentur Wien auf hohe Resonanz gestoßen war, veranstalteten wir am 30. Juni 2021 an der Albert-Schweitzer-Gemeinschaftsgrundschule in Weiden die erste Schulstraßen-Demo. Außerdem stehen wir mit der Stadt Köln in Kontakt, um eine Verstetigung zu realisieren.

Bei einer Schulstraße nach Wiener Vorbild wird die Straße zur Bringzeit (und Abholzeit) für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Ihr wünscht euch, dass Kinder auf dem Weg zur Schule selbstständig mobil sein können und wollt sie mit einer Schulstraße unterstützen? Dann meldet euch einfach bei uns:

kontakt@kidicalmasskoeln.org

Simone Kraus, Steffen Brückner

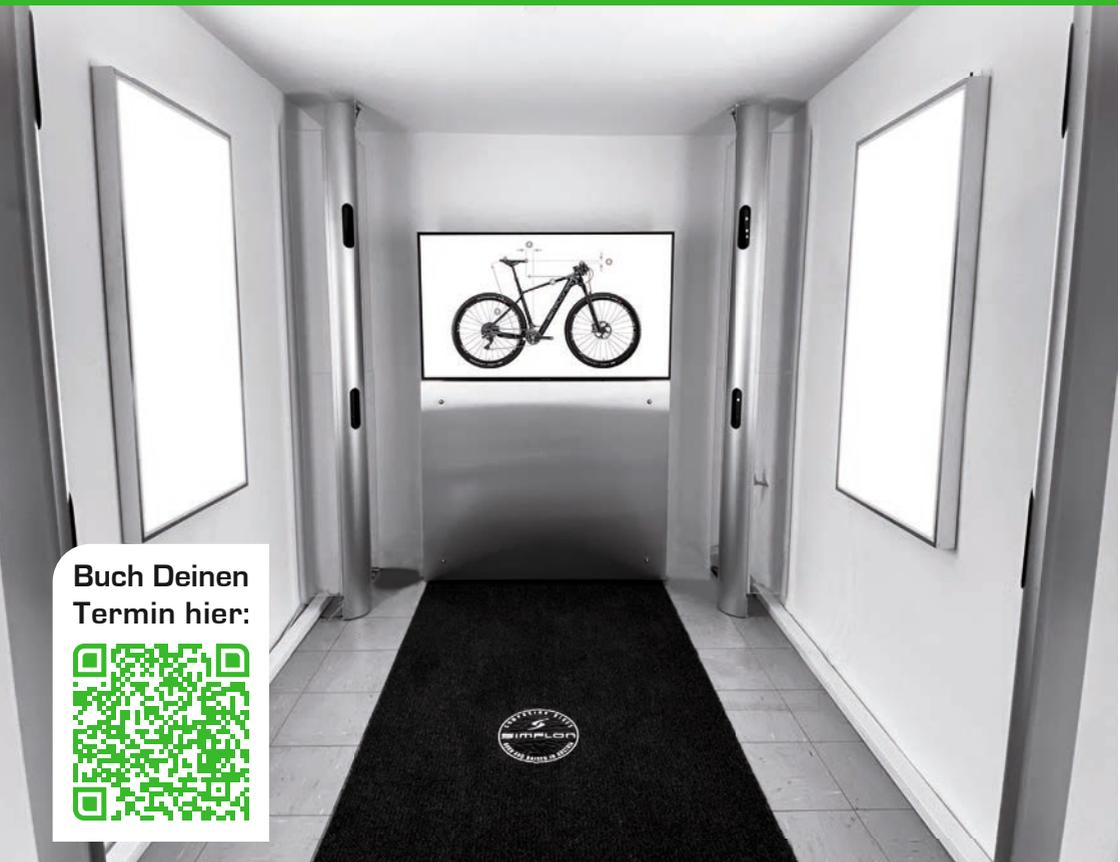
An folgenden Terminen könnt ihr wieder mit uns für eine kinder- und fahrradfreundliche Stadt in die Pedale treten:

29. August und 19. September 2021, Start: 15:00 Uhr, Rudolfplatz, für aktuelle Infos:

www.kidicalmasskoeln.org

maybike

maybike.de



Buch Deinen
Termin hier:



IN 3 SCHRITTEN ZU DEINEM TRAUMRAD

Vorgespräch – Wir erfassen mit Dir Deine Anforderungen und Wünsche. Ausführliches Beratungsgespräch vor Ort mit Körpervermessung per Bodyscanning – Hier finden wir gemeinsam ein Fahrrad mit passender Geometrie. Abholtermin – Wir übergeben Dir Dein perfekt auf Dich eingestelltes Traumrad.

STEVENS
BIKES

SIMPLON

CONTOURA

YU bikes

B'SAFE
BIKE FITTING SYSTEM

Hövding

ORTLIEB carbonpro

POC

ABUS
Security Tech Germany

BROOKS
ENGLAND

SOlab
SPORTS ERGONOMICS

INDIVIDUALITÄT

Individualität und Einzigartigkeit gehen bei Simplon Hand in Hand. Dieses Faktum eröffnet Dir gefühlte 100.000 Varianten, Dein Traumrad zu konfigurieren – ein Bike, ganz nach deinem Geschmack. **Wir sind bereit. Bist Du es auch?**

Buche Deinen kostenlosen Beratungstermin direkt auf www.maybike.de oder ruf uns an:

Maybike ist Simplon
Exklusiv-Partner für Köln! 



ABER SICHER

Die erste Airbagweste für Fahrradfahrer wurde entwickelt um Hals, Brustkorb, Schlüsselbein und innere Organe von Radfahrern im Straßenverkehr zu schützen.

In Köln exklusiv bei Maybike erhältlich!



MAßGESCHNEIDERT

Mit unserem lasergestützten „Popometer“ und innovativer Software können wir den genauen Abstand zwischen den Sitzknochen messen und Dir den optimalen Sattel für Dich empfehlen. Danach kannst Du Deinen Sattel 4 Wochen ausgiebig testen. Buche jetzt Deinen Termin zur Ergonomieberatung auf unserer Homepage.

SQLab Premium-partner Köln





Kindersitze und Anhänger Kinder auf dem Fahrrad mitnehmen

In meiner Kindheit gab es lediglich einfache Sitze am Lenker und auf dem Gepäckträger für die Kinder. Bei diesen Sitzen haben sich Kinder immer wieder am Bein verletzt, wenn die Füße in die Speichen gerieten. Vor 30 Jahren startete Andreas Gehlen mit seiner Kölner Firma Zwei+Zwei mit den ersten Kinderanhängern auf den deutschen Markt. Heute firmiert die Firma als Croozer GmbH und zog nach Hürth.

Lange vor Mercedes machten meine Tochter und ich damals ungewollt den Elchtest für die ADFC-Zeitschrift **Radfahren** mit den erhältlichen Modellen, denn einige Hänger neigten zum gefährlichen Aufschaukeln und zum Abreißen der Kupplung vom Zugfahrrad; außerdem konnten die Kleinen in die Speichen greifen. Heute sind die Modelle durchweg ausgereift und es gibt eine breite Auswahl zum Kindertransport mit dem Rad vom Kindersitz über den Kinderanhänger bis zum Lastenrad, in dem auch Kinder über sieben Jahre mitgenommen werden dürfen. Generell ist dafür zu sorgen, dass die Kinder mit Händen und Füßen nicht in die Speichen kommen können und nicht in den Fahrradlenker greifen können. Rückhaltegurte sind grundsätzlich Pflicht.

Kindersitze am Oberrohr oder Lenker

Kindersitze am Rad oder am Pedelec eignen sich besonders für kürzere Strecken, zum Beispiel zur Fahrt in den Kindergarten. Wenn die Kinder ab etwa neun Monaten selbstständig sitzen können, können sie auf dem Rad mitfahren. Für Kinder bis 15 kg gibt es Sitze, die zwischen Sattel und Lenker am Fahrradrahmen montiert werden. Kinder lieben dabei die gute Sicht, den Eltern gefällt die einfache Kommunikation mit dem Nachwuchs. Häufig ist aber mit montiertem Sitz die Kniefreiheit für den Fahrer nicht ausreichend oder die Brust stößt gegen die Rückenlehne des Sitzes. Im Test der **Stiftung Waren-test** von 03/2018 haben **Thule Yepp Nexxt Mini**, **Hamax Observer** und **OK Baby Orion** jeweils mit der Bewertung „Gut“ abgeschnitten.



Kindersitze hinten auf dem Fahrrad

Kindersitze, die hinter der fahrenden Person angebracht sind, sind für Kinder bis 22 kg zugelassen. Die hohe Rückenlehne ist besonders auf längeren Strecken bequemer, die Kleinen sitzen windgeschützt. Zappelige Kinder beeinträchtigen allerdings das Fahrverhalten des Rades negativ. Diamantrahmen sind nur begrenzt geeignet, da man beim Auf- und Absteigen das Bein nicht über den Sattel schwingen kann. Für unterschiedliche Fahrradrahmen bieten einige Hersteller angepasste Befestigungen an. Es gibt auch Modelle für die Montage direkt auf dem Gepäckträger. Man sollte mit dem Rad beim Kauf zum Fachhändler gehen. Achten Sie auf ausreichend Platz für das Kind; Rucksäcke sollten tabu sein. Im gleichen Test der **Stiftung Waren-test** haben die Modelle **Hamax Caress C2**, **Thule Yepp Maxi Seatpost**, **Bobike One Maxi 1P & E-BD**, **Polisport Bilby Maxi FF**, **Thule RideAlong** und **Polisport Guppy Maxi+ FF** jeweils eine gute Bewertung erhalten.

Kinderfahrradanhänger

Für alle Altersgruppen vom Säugling bis etwa fünf Jahren sind Kinderfahrradanhänger universell geeignet. Für die ganz Kleinen bieten einige Hersteller spezielle Babyschalen, ältere Kinder können im Anhänger während der Fahrt spielen oder schlafen. Größere Modelle bieten zusätzlichen Stauraum für Gepäck. Der Autor hat so mit Frau und Tochter ausgedehnte Radreisen unternommen. Viele Modelle kann man mit Zusatzrädern zum Buggy umrüsten; sie ersetzen so den Kinderwagen. Faltbare Modelle passen auch in den Zug oder Kofferraum. Befestigt wird die Deichsel der meisten Anhänger am linken Ausfallende des Zugfahrrads mit der mitgelieferten Kupplung. Je nach Radkonstruktion macht das aber Probleme.

Der Anhängerspezialist Weber bietet für fast jedes Ausfallende eine Version mit der eigenen Bajonettkupplung, sogar mit integriertem Seitenständer. Mit dem Bajonett kann man so ausgerüstete



© Croozel

Hänger ohne Werkzeug an unterschiedlichen Rädern befestigen. Aber auch Croozel liefert Kupplungsadapter für fast jedes Ausfallende.

Im Test der **Stiftung Warentest** von 12/2019 haben **Thule Chariot Cross 2** und **Hamax Outback** beide mit gut abgeschnitten. Der mit befriedigend bewertete **Leggero Vento R Sail** bietet zusammen mit dem **Hamax** auch größeren Kindern laut **Stiftung Warentest** noch am ehesten ausreichend Platz. Wie vor 30 Jahren stoßen bei vielen Modellen nämlich bereits Fünfjährige mit dem Kopf an das Verdeck.

Spritzschutz und Rückspiegel für Anhänger empfohlen

Als Schutz vor aufgewirbeltem Schmutz sollte man am Zugfahrrad ein extrem weit hinuntergezogenes hinteres Schutzblech verbauen, damit die Kinder im Hänger bei offenem Verdeck nicht eingesaut werden. Und mit einem Rückspiegel am Rad hat man die Kleinen immer zuverlässig im Blick. Verpflichtend sind Rückhaltesysteme, wenn Sie Kinder auf dem Rad mitnehmen möchten. Auf und hinter schnellen E-Bikes 45 ist die Kindermitnahme übrigens nicht erlaubt.

Stephan Behrendt

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

Sicheres Fahrradfahren



Mit ausreichend Abstand zum Fahrbahnrand fährt man sicher.

Am 28.04.2020 trat die neue StVO-Novelle in Kraft. Diese Novelle bringt erhebliche Verbesserungen für das Fahren mit dem Fahrrad im Straßenverkehr. Obwohl es dazu auch seitens des ADFC sehr viele und ausführliche Veröffentlichungen gibt, sehen wir immer wieder Unsicherheiten bei Fahrradfahrer*innen im Straßenverkehr. Deshalb möchten wir, beginnend mit diesem Heft, besondere Situationen, die durch Unkenntnis und Unsicherheit zu schweren Unfällen führen können, aufgreifen und erläutern.

Grundsätzlich sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt, es sei denn, der Gesetzgeber hat explizit Gesetze für bestimmte Teilnehmer und Situationen verabschiedet.

§ 1 StVO Grundregeln

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

§ 2 StVO Grundregeln (2; 4)

Es ist möglichst weit rechts zu fahren.
Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert

wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.

§ 5 StVO, (4), Satz 4 (Auszug)

Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.

Fahren auf der Fahrbahn innerorts (im allgemeinen Sprachgebrauch Straße genannt)

Die oben aufgeführten Gesetzestexte regeln vollumfänglich das Verhalten von Fahrradfahrer*innen auf der Fahrbahn. Im Konkreten bedeutet das folgendes:



Doppelt gefährlich: Fahren im Bereich sich öffnender Türen ermöglicht zu enges Überholen.



Absichern vor unzulässigem Überholen

Nach § 5 StVO muss der Überholende 1,5 m Abstand vom linken Ende des Fahrradlenkers oder Gepäcks halten. Dies bedeutet, dass Autofahrer*innen immer einen Spurwechsel vornehmen müssen, um Fahrradfahrer*innen zu überholen, denn der Mindestabstand vom rechten Straßenrand beträgt für überholende Autofahrer*innen bei einer üblichen Fahrradbreite von 90 cm ohne parkende Autos 2,45 m und einen Abstand von 2,90 m bei parkenden Autos. Wenn dieser Platz zum Überholen nicht vorhanden ist, müssen die Autofahrer*innen hinter den Fahrradfahrer*innen bleiben (Feststellung des Verkehrsgerichts Hamburg).

Freie Parkflächen rechts neben der Straße gehören nicht zur Fahrbahn und müssen nicht benutzt werden. Ist ein längerer Streifen frei, ist es den Fahrradfahrer*innen erlaubt, diesen zu befahren, damit sie überholt werden können. Zu beachten ist dabei, dass, wenn man wieder auf die Fahrbahn zurückfährt, es einem Spurwechsel

Rechtsfahrgebot

Rechtsfahrgebot schließt ein, dass Fahrradfahrer*innen sich nicht selbst gefährden. Dies bedeutet zum einen, dass sie auf der rechten Seite einen Sicherheitsabstand zum Bürgersteig von 50 cm zwischen Reifen und Straßenkante halten, wenn dort keine Autos geparkt sind, und mindestens 80 cm Abstand, gemessen von der rechten Lenkerspitze, zu parkenden Autos wegen Unfallgefahr durch sogenanntes Dooring (öffnen der Autotür durch Fahrer*innen, die nicht zurückschauen und deshalb die Fahrradfahrer*innen übersehen). Bei einem Unfall durch Dooring kann den Fahrradfahrer*innen u. U. eine Mitschuld vor Gericht gegeben werden.

Zusammenfassung: halber Meter Abstand mit dem Reifen vom Bürgersteig, 80 cm Abstand mit dem rechten Griff des Lenkers von parkenden Autos.

Sicheres Fahrradfahren



Wenn der Platz zum sicheren Überholen nicht ausreicht, müssen Autofahrer*innen warten.

gleichgesetzt ist und die von hinten kommenden Fahrzeuge Vorfahrt haben. Zickzack fahren ist nicht sinnvoll. Man gefährdet sich auch deshalb, weil andere Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrweise nicht mehr einschätzen können.

Wenn die räumlichen Verhältnisse so sind, dass man lt. Gesetz nicht überholt werden kann, ist es erlaubt, in der Fahrbahnmitte fahren, damit Autofahrer*innen sich nicht an einem vorbeiquetschen können. In Köln sind keine Unfälle bekannt, dass Fahrradfahrer*innen von hinten angefahren oder überrollt worden sind. Es sind aber schon einige Fahrradfahrer*innen in Köln tödlich verunglückt, weil sich vorbeiquetschende Autofahrer*innen Fahrradfahrer*innen seitlich an und umgestoßen haben.

Zusammenfassung: *Sicher fahren heißt in der Mitte der Fahrbahn fahren, Es muss sich niemand selbst gefährden wegen Drängler*innen. Es gibt kein Gesetz, dass Autofahrer*innen schneller fahren müssen als Fahrradfahrer*innen.*



Überholen mit ausreichendem Seitenabstand. So fühlt man sich sicher auf dem Rad.

Nebeneinander fahren

Grundsätzlich dürfen Radfahrende nebeneinander fahren. Wenn das Überholen eines einzelnen Fahrrads mit dem vorgeschriebenen Abstand möglich wäre und durch das Nebeneinanderfahren verhindert werden würde, liegt eine Behinderung vor. Nur in diesem Fall ist das Nebeneinanderfahren nicht zulässig. Ist ein Überholen eines Alleinfahrenden aber nicht möglich, dann dürfen Fahrradfahrer*innen auch nebeneinander fahren.

Dies gilt für alle Straßen, also auch für Einbahnstraßen und den Kreisverkehr sowie für Schutzstreifen. Schutzstreifen sind keine Radwege und auch keine Sonderwege



eBike[®]
Erlebnis-Center Nr.1

0221-42333354

WARUM? DAARUM!

- ✓ "Über 170 Google Bewertungen mit 5,0 Sternen, sprechen für sich."
- ✓ "Mehr als 1.500 zufriedene E-Bike Kunden sind bereits unterwegs."
- ✓ "Kompetente Beratung vom E-Bike Experten"
- ✓ "Große E-Bike Auswahl mit sehr guten PreisLeistungsverhältnis."
- ✓ "Bester Service vor Ort auch nach dem Kauf durch Meisterwerkstatt"
- ✓ "Kostenlose Testfahrten mit E-Bikes Deiner Wahl."
- ✓ "Leasing-Wahl: Jobrad, Bikeleasing, Eurorad, Businessbike."

www.ebike-erlebniscenter.de

Neue ADFC-Regionalkarte Mittelrheintal erschienen

Radeln zwischen Bonn und Mainz – durch Westerwald, Hunsrück und Taunus

In dritter Auflage sowie in überarbeiteter Form und neuem Design erschienen ist die ADFC-Regionalkarte Koblenz/Bonn/Mainz – Mittelrheintal. Die auf digitaler Grundlage erstellte Karte ist von Radler*innen für Radler*innen gemacht und umfasst ein Gebiet von über 6.000 km². Sie ist für die Nutzung von GPS optimal aufbereitet. Unterstützt wurde die ADFC-Regionalkarte vom Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH.



Die aktuelle Kartengrundlage im Maßstab 1:75.000 eignet sich besonders für Tagesausflüge und Wochenendtouren. Sie ist im Buchhandel sowie in den regionalen Geschäftsstellen der ADFC-Gliederungen vor Ort erhältlich und kostet 9,95 €.

Das Grundgerüst der Karte bilden die beschildderten, überregionalen Radfernwege, die landesweiten Radverkehrsnetze sowie regionale Themenrouten. Landschaftlich reizvolle Strecken wurden miteinander verbunden und durch ein Netz verkehrsarmer Routen ergänzt. Die Karte zeigt, wie die Wege beschaffen, wie stark befahren sie sind und mit welchem Gelände zu rechnen ist. Besonders hervorgehoben sind Führungen von Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen. Zur besseren Orientierung sind Straßennamen aufgeführt.

Der Textteil enthält zwölf Tourenvorschläge, Infos zum Radwegenetz Rheinland-Pfalz, zu **Bett + Bike** sowie zur Fahrradmitnahme in Bus, Bahn, Schiff und Sessellift.

GPS-Tracks und Höhenprofilbilder der Radfernwege, Themenrouten und Tourenvorschläge zur Karte sind als kostenloser Download auf www.fahrrad-buecher-karten.de erhältlich. Die Karte ist außerdem als App für Smartphones und Tablets mit den gängigen Betriebssystemen erhältlich.

Norbert Schmidt

**ADFC-Regionalkarte
Koblenz/Bonn/Mainz –
Mittelrheintal
(3. Auflage)**

ISBN 978 3-96990-021-5

Maßstab: 1:75.000

Preis: 9,95 €



Fördermitglieder

des ADFC Kreisverbands Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



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



Cosmos Bikes & More GmbH
Neptunplatz 6b,
50823 Köln
www.cosmosbikes.de
info@cosmosbikes.de



E-Bike-Erlebnis-Center Nr. 1
Berrenrather Straße 138
50937 Köln-Sülz
www.ebike-erlebniscenter.de
info@ebike-erlebniscenter.de

Fahrrad-Diebstahlschutz.com



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



Faltradr Ritter
Ritterstrasse 3
50668 Köln
www.faltradr Ritter.de
info@faltradr Ritter.de



Lindlau am Ring GmbH & Co KG
Hohenstauenring 62
50674 Köln
www.lindlaubikes.de
post@lindlaubikes.de

messageconcept

messageconcept GmbH
Große Witschgasse 17
50676 Köln
www.messageconcept.com



Perpedalo- Rikschas gut ankommen
Gereonswall 36
50668 Köln
www.perpedalo.de
info@perpedalo.de



Planungsbüro VIA e.G.
Marspfortengasse 6
50667 Köln
www.viakoeln.de
viakoeln@viakoeln.de



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



Stadt Köln
Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
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

MELOGICAL

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

PILGERN

auf zwei
Rädern

Jetzt erhältlich!



15 TOUREN

mit Wohlfühlgarantie



www.droste-verlag.de

ISBN 978-3-7700-2258-8

Radeln für die Seele

Pilgerwege im Rheinland



Auch wenn wegen der Pandemielage Fernreisen momentan schwierig sind, muss auf Reisen nicht gänzlich verzichtet werden. So gibt es im Rheinland zahlreiche Möglichkeiten, Pilgerstätten und historische Wegeverläufe kennenzulernen. Anhand von sechs ausgewählten Pilgerrouen mit insgesamt 15 Etappen jeweils zwischen 40 und 70 km Länge lässt sich das Rheinland entspannt erfahren.

So radelt man am Niederrhein entlang charakteristischer Altarme, in der Eifel mit ihren historischen Römerwegen über bewaldete Berg Rücken oder entlang idyllischer Flusstäler. Ebenso erlebnisreich präsentiert sich das Bergische Land. Aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb Europas führen hier besonders viele alte Handels- und Pilgerwege entlang. Spektakuläres Panorama entschädigt für die vorherigen Bergwertungen. Wer die Strecken mit dem E-Bike befährt wird jedoch nicht allzu sehr ins Schwitzen kommen.

Neben den historischen Einblicken und regionalen Besonderheiten kommt auch das Klerikale nicht zu kurz: Auf dem Weg liegen nicht nur der Kölner, der Bergische oder der Xantener Dom, sondern vor allem viele kleine, eher unscheinbare Kapellen, Bildstöcke und Wegekreuze. Sämtliche Touren verlaufen meist abseits verkehrsreicher Straßen, oft entlang von Flüssen, Höhenwegen oder auf ehemaligen Bahntrassen – in jedem Fall ist bereits der Weg das Ziel und der Wohlfühlfaktor hoch! Aufgrund der Verkehrssituation und der Topografie wird abschnittsweise vom Originalverlauf der Pilgerrouen abgewi-

chen. Sämtliche Touren sind als reine Streckentouren konzipiert, sodass sich An- und Abreise per Bahn anbieten. Je nach Corona-Lage vor Ort sind auch Übernachtungen und Einkehr möglich.

Dieses Radwanderbuch enthält außerdem nützliche Tipps zur An- und Abreise, zur genussvollen Einkehr sowie zu Sehenswertem am Wegesrand.

Norbert Schmidt

Radeln für die Seele – Pilgerwege Rheinland

Autor: Norbert Schmidt

Droste-Verlag,

16,99 EUR

ISBN 978-3-7700-2258-8



Wildpark, Spielplatz, Baggersee

Mit Kindern durch den Dünnwald

Diese Tour ist 14 km lang und führt über meist autofreie Wege durch den südlichen Dünnwald. Sie ist auch mit Anhänger fahrbar. Es sind viele Pausen möglich: Der Wildpark Dünnwald bei km 5, der Spielplatz an der Diepeschrather Mühle bei km 7,3 und der Höhenfelder See bei km 10.

Die Tour startet an der KVB-Haltestelle Vischeringstraße in Holweide (Linien 3, 13 und 18) oder an der S-Bahn-Station Holweide (S 11 von Nippes und Hauptbahnhof).

Wir folgen den Gleisen stadtauswärts. Rechts sehen wir die Isenburg, eine Wasserburg aus dem 14. Jahrhundert. Links geht es in die Maria-Himmelfahrt-Straße, über die Gleise und die Bergisch Gladbacher Straße hinweg geradeaus durch einen Park mit Spielplatz.

Anschließend queren wir die Piccoloministraße und fahren etwas links versetzt in eine Grünanlage. Es geht durch ruhige Straßen und den Tunnel an der S-Bahn-Station Holweide. Danach halten wir uns rechts entlang der Gleise bis kurz vor die ersten Häuser. Hier auf dem linken Weg im Park bleiben und diesem folgen bis zum Thuleweg.

An der Bushaltestelle nutzen wir die Querungshilfe und fahren links auf dem Thuleweg bis zur nächsten Haltestelle, wo wir rechts den Parkplatz überqueren. Am Ende geht es wieder rechts auf dem Flachsacker, bis wir den Höhenfelder Mauspfad erreichen. Auch hier gibt es eine Querungshilfe. Der Mauspfad umringt das ganze rechtsrheinische Köln und war schon vor mehr als 2000 Jahren in Benutzung. Mit Mäusen hat er aber nichts zu tun, der Name leitet sich wohl aus dem niederdeutschen Moos – hochdeutsch Moor – ab.

Es geht etwas hoch, bei der ersten Gelegenheit links und gleich wieder rechts und über die Landstraße bis zur Schutzhütte. Hier beginnt der Wildpark Dünnwald. Wir folgen links dem Zaun und biegen am Ende rechts auf den Hauptweg ein. Der Park bietet u.a. Büffel, Rehe und Wildschweine. Der Eintritt ist frei. Tierfutter gibt es an Automaten, die Tiere lieben Mais, den man auch vom Boden aufsammeln kann, allerdings mehr. Hier ist oft viel Betrieb, dann schieben wir aus Rücksicht auf die Fußgänger*innen.

Am Ausgang des Wildparks überqueren wir den Mutzbach, folgen dem Damm, queren den Peter-Baum-Weg und biegen anschließend rechts ab. Es geht geradeaus bis zu einer weiteren Schutzhütte, dann geradeaus bis zur Katterbachstraße. Hier kurz rechts und dann gleich links über den Parkplatz, durch Pferdewiesen bis zur Querstraße. Hier links und wieder rechts und schon sehen wir links den Spielplatz an der Diepeschrather Mühle. Auf dessen großen Wiese kann gepicknickt werden. Der Spielplatz bietet einiges, und jede Altersgruppe kann dort ihren Spaß haben.

Nach der Pause fahren wir zurück an die Stelle, wo wir zum Spielplatz abgebogen sind, und folgen dem Weg nach links. Er führt uns auf einen Damm, dem wir nach rechts folgen. Wir halten uns an der ersten Y-Kreuzung rechts und an der zweiten links, überqueren die Diepeschrather



Flache Ufer laden zum Platschen ein



Der Dünnwald ist durchzogen von Bächen



Wiese im Dünnwald

Straße und folgen dem Weg bis zur Schutzhütte, wo es links geht. Bevor dann der Weg am Ende nach links abzweigt, fahren wir rechts den gepflasterten Weg im Bogen und überqueren anschließend die Landstraße. Rechts ginge es nun bereits runter zum Höhenfelder See, der Schotter birgt aber Sturzgefahr, daher fahren wir stattdessen zuerst geradeaus und nehmen die zweite, gepflasterte Abfahrt rechts hinunter, an deren Ende wir den See links herum umrunden. Der Höhenfelder See ist ein Baggersee, der heute vor allem zum Angeln benutzt wird. Am Ufer finden sich immer wieder flache sandige Stellen, wo man Picknicken, Burgen bauen und die Füße ins Wasser halten kann. Wie bei allen Baggerseen kann das flache Ufer plötzlich abfallen. Man sollte Kinder also nicht allzu weit ins Wasser lassen.

Nachdem wir den See halb umrundet haben, führt links ein gepflasterter Weg hinauf auf einen Parkplatz. Wir sind am Höhenfelder Mausepfad, den wir bereits auf dem Hinweg überquert haben. Wir fahren wieder Auf dem Flachsacker, überqueren den Parkplatz und den Thuleweg an der Querungshilfe. Ab hier folgen wir dem Hinweg wieder zurück.

Gerd Riesselmann



Am Anfang und Ende der Tour lockt ein Spielplatz



Wasserspielplatz an der Diepeschrather Mühle



Die Tiere im Wildpark lassen sich füttern



Ruhendes Damwild im Wildpark

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 haftpflichtig sowie rechtschutzversichert.

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

24h

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)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

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

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-/Haushalts-
mitgliedschaft

ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

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

Zusätzliche jährliche Spende:

€



Fahrradtour südlich von Köln

Leicht, tagsüber für Familie mit Anhänger geeignet, abends für lauschige Touren

Dies ist eine Tour, die man in vielen Varianten fahren kann. Es gibt viele Abkürzungs- oder Verlängerungsmöglichkeiten. Auf einige weisen wir in dieser Beschreibung hin. Verfahren kann man sich nicht. Wenn man Richtung Nordnordwest schaut, sieht man immer Köln und Richtung Süden das Siebengebirge. In Richtung Westen kommt man immer schnell an den Rhein.

Unsere Tour führt uns heute von Zündorf aus in den Rhein-Sieg-Kreis südöstlich von Köln. Dieses Gebiet soll von einer Autobahn, der sogenannten Rheinspange, durchschnitten werden. Falls es nach der Bundestagswahl wirklich dazu kommen sollte, ist es in diesem Jahr die letzte Gelegenheit, die Natur zwischen Sieg und Rhein unbeschwert zu genießen.

Wir starten an der Endhaltestelle der Linie 7 in Zündorf, queren die Wahner Straße und fahren auf der Fahrradstraße nach Libur, vorbei am Wasserwerk und durch den Golfplatz. Zweimal kurz hintereinander links und rechts, dann sind wir schon hinter Libur. Am Wegekreuz ist die erste

Verschnaufpause für die Kleinen. Wer nur eine Nachmittagstour fahren möchte, folgt zunächst weiter dem Weg und biegt an der zweiten Mög-



lichkeit rechts ab Richtung Biohof Becker nach Uckendorf. Dann biegen wir rechts in den Weiler Weg, am nächsten asphaltierten Weg links und stoßen in Lülendorf auf den Rheinradweg. Wer den Bogen an Langel vorbei nicht fahren möchte, kann auch der Knotenpunktbeschilder-



zung über das Feld nach Zündorf folgen. Auf der Hauptroute fahren wir nun auf dem asphaltierten Feldweg bis am Ortsrand von Kriegsdorf und biegen am umgebauten Gutshof rechts ab. Am Gehölz vorbei links und dann rechts sehen wir schon das St. Antonius Plätz-



Antoniusplätzchen

chen, ein sehr beliebter Rastplatz für Fahrradfahrer*innen mit Selbstverpflegung. Hier entscheidet es sich, ob die Kleinen ihre halbe Kraft bereits verbraucht haben, dann kürzen wir ab und fahren weiter geradeaus westlich nach Mondorf zum Rheinradweg. Der führt uns über Langel zurück nach Zündorf.

Alle anderen fahren Richtung Süden nach Bergheim. Am Ortsrand entscheiden wir, ob wir 2,5 km draufsatteln zu einer Rast an der Siegfähre, ansonsten folgen wir in den etwas verwinkelten Straßen unseren GPS-Daten und gelangen ent-

lang der alten Sieg- und Rheinarne zur Mondorfer Fähre. Ab hier sind wir auch dem Rheinrad-

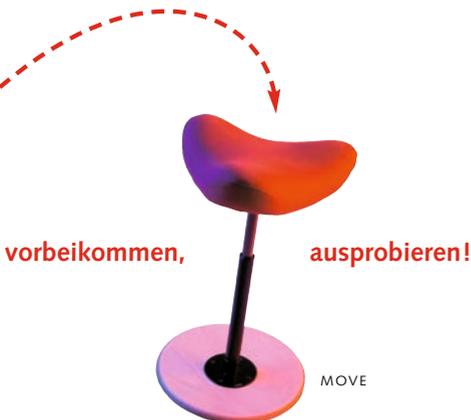


Siegfähre

weg. Für die Ausdauernden haben wir unterwegs in den GPS-Daten einen „Schlenker“ in die Rheinauen Mondorf eingebaut sowie in den von der Autobahn bedrohten Auenwald im Langel Bogen westlich des Hochwasserschutzbeckens für die Kölner Altstadt.

Currywurst, Fritten, Eis und Kölsch belohnen uns am Ende der Tour in der Groov in Zündorf. Bis zur Haltestelle Zündorf der KVB-Linie 7 sind es nur noch 300 m.

Clemens Rott



daVinci

Denkmöbel

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Köln Roonstraße 6 am Barbarossaplatz

0221-921 39 50

www.denkmoebel.de

Anbaden im Waldbad Dünwald

Geimpft, genesen, getestet, geradelt!

Wie oft habe ich gefroren. Gefühlt von Oktober bis Mai. Und dann, endlich, pünktlich zum langen Feiertagswochenende ist das Wetter zwar gewittrig, aber warm angekündigt. Und dann kommt auch noch die Info: Das Waldbad in Dünwald ist geöffnet! Geimpft, genesen oder getestet muss man sein, das Ticket vorher online gekauft werden, die Liegewiesen sind gesperrt. Na und? Nach so viel Durststrecke lechze ich nach jeder Möglichkeit, raus zu kommen und ein klein bisschen Sommergeschmack zu kosten.

Also los: Wie wunderbar, sich aufs Fahrrad zu schwingen und ein so erfrischendes Ziel vor Augen zu haben! Donnerstag, Feiertag. Der Vormittagsregen hat sich verzogen und drückende Schwüle liegt über der Stadt. Entweder die Menschen genießen das Flair der wiedereröffneten Cafés und Restaurants oder sie haben sich vom Regen in die Stube vergraulen lassen. Die Straßen sind jedenfalls leer, als ich die Tour gen „Anbaden“ auf der rechtsrheinischen Seite der Südbrücke starte.

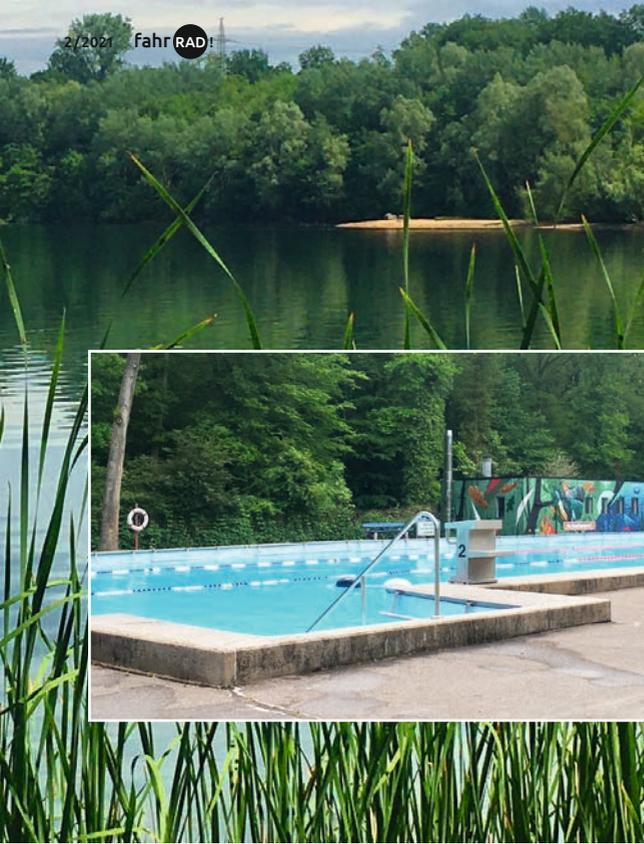
Knapp 14 km ist die Strecke von dort bis zum Waldbad. Über den Wissener Weg folgt man auf autofreiem Asphalt den Bahngleisen. Den Deutzer Ring lässt man am besten links liegen und nach etwas Zickzack (In der Pulvermühle, Gießener Straße, Rolshover Straße) kreuzt man die Kalker Hauptstraße und kommt über die Kalk-Mülheimer Straße und die Solinger Straße zur Kopernikusstraße. Hier stoße ich mal wieder auf eine Ecke und ein markantes Gebäude Kölns, das ich noch nicht kannte: die Kulturkirche Ost in Köln Buchforst. Der Blick durch die Glasfront lässt ein paar Eindrücke erahnen – große Foto-Prints hängen an den Wänden. Hier lebt Kultur weiter, trotz erschwelter pandemischer Rahmen-

bedingungen. Die Kulturkirche Ost ist Ausstellungsort des Photoszene-Festivals.

Anschließend geht's autofrei entlang der U-Bahn-Gleise stadtauswärts und dann mit kurzen Abschnitten über die Bergisch Gladbacher Straße und Mauspfad hinein ins Grüne und am Höhenfelder See entlang. Die Sonne kommt raus und das Seeufer lädt zum Päuschen ein. Einfach hier bleiben? Es ist so gemütlich, dass das Freibad fast auf der Kippe steht. Aber nein – es ist Juni! Höchste Zeit, die Freibad-Saison einzuläuten. Also auf den Sattel geschwungen und die letzten Meter bis zum Freibad. Herrlich! Es ist wenig los, das Wasser ist top und nach ein paar Bahnen geht's ab auf die Rutsche – ein bisschen infantil wird man nach so viel Frieren und Durststrecke ja wohl sein dürfen!

Die Rückfahrt ist wenig spektakulär: Über die Berliner und die Dünwalder Straße geht's ans Rheinufer. Zwischendurch noch ein Eis, man gönnt sich ja sonst nichts ... es ist fast schon zu schön, um nur „normal“ zu sein.

Edith Gmeiner



Alles für das Bike der Zukunft

DEKRA Fahrrad-Services



- > Schadengutachten
- > Bewertungen

DEKRA Automobil GmbH
Hugo-Eckener Str.26
50829 Köln
Telefon 0221.17958-0
koeln.automobil@dekra.com
dekra.de/koeln





Regionale Köstlichkeiten genießen

Die Schlemmerpartie-Radroute auf Föhr

Entlang dieser Inseltour-Route können die Radler und Radlerinnen bei ausgewählten Erzeugern und in Hofläden Föhrer Spezialitäten erleben und genießen. Zwischendurch gibt es für Hungerige in zahlreichen Restaurants und Cafés entlang der Strecke erlesene Leckereien.

Der ideale Start dieser Themenroute ist der Rathausplatz in Wyk auf Föhr. Auf einem ausgewiesenen und gut zu befahrenden Radweg geht es Richtung Oevenum. Hier findet jeweils donnerstags ein bunter Dorfmarkt statt, mit allem, was das Herz begehrt. Trödel- und Flohmarkt, Schnäppchen und Kurioses, Obst und Gemüse, Handgearbeitetes und Hausgemachtes und jede Menge Leckereien von der Waffel bis zur Wurst.

Wenn man schon mal in Oevenum weilt, lohnt ein Besuch des **Föhrer Snupkroom**. Hier werden nach alten Rezepten mit alten Maschinen süße und verführerische Köstlichkeiten hergestellt. Mit einem Föhrer Lutscher im Mund lässt es sich bequem zum **Oevenummer Hofladen** radeln, wo

Produkte von heimischen Schafen und Lämmern angeboten werden. Vielleicht weht ja gerade ein frischer Wind, dann lohnt auch ein Abstecher zu **Wollflur**. Ein warmes Jäckchen von dort aus handgesponnener Wolle von heimischen Schafen wärmt nicht nur, sondern sieht auch gut aus.

Der nächste Genuss wartet in Oldsum. Allein der Name ist schon Verführung: **Inselsein**. In Handarbeit, mit viel Liebe und besten Zutaten stellt die Inhaberin Fruchtaufstriche, Senfsorten, Senfsaucen, Essige, Öle und Gewürzmischungen her – mittlerweile für Liebhaber in ganz Deutschland. Man braucht schon eine Satteltasche oder einen guten Gepäckträger um die hier eingekauften Köstlichkeiten zu transportieren.

Wer noch ein Geschenk sucht, gleich um die Ecke bei **Marmelade & Co.** wird man fündig. Danach heißt es, noch einmal kräftig in die Pedale treten, denn auf **Hinrichsens Familien-Farm** in Dunsum versprechen diverse Freizeitaktivitäten, begleitet von Kaffee, Kuchen und herzhaften Burgern,





© Alle Bilder dieser Seite: Föhr Tourismus



Föhr ist ein Paradies für Radfahrer*innen und nun kommt auch noch die Kulinarik dazu. Auf der rund 34 Kilometer langen „Schlemmerpartie-Radroute“ ist für jeden Geschmack etwas dabei.

beste Unterhaltung. Das Hofcafé ist übrigens eine **FÖHRgreen** Gastronomie.

Nach soviel kulinarischen Entdeckungen lässt es sich bequem vielleicht mit Rückenwind zurück nach Wyk radeln. Ausklingen lassen kann man den Tag in **Fietis** kleinem aber feinen Restaurant. Fietis ist seit 30 Jahren Koch auf der Insel nach dem Motto: „Ich koche, ich serviere, die Drinks machst du.“ Man darf sich wie zuhause fühlen.

Am nächsten Morgen radelt man Richtung Alkersum. Das erste Ziel der Hof der Familie Hartmann, auf dem seit 1993 Alkersum-Milch zum leckeren Inselkäse verarbeitet wird. Im Hofladen stehen sieben verschiedene Käsesorten und viele weitere selbstgemachte Föhrer Produkte zur Auswahl.

Im kleinen Hofcafé warten Selbstgebackenes und Kaffee auf den Verzehr. Auch Föhrer Inselkäse ist eine **FÖHRgreen** Manufaktur.

Noch zwei Stationen warten auf dieser Schlemmerpartie-Radtour. Am Ortsrand des Dorfes Borgsum liegt der **Bauernhof Nielsen**. Im Som-

mer gibt es Erdbeeren zum Selberpflücken und das Besondere, die Früchte sind auf Stroh gebettet, dadurch ist Sauberkeit und Gesundheit der Früchte gewährleistet. Die letzte Station ist der **Biohof Wögens** in Utersum. Ein ökologischer Landbau mit frischen lokalen Produkten, nach dem Motto vom Feld oder Stall direkt zum Verbraucher.

Föhr ist also genau das Richtige für Hungrige auf dem Rad und frische Nordseeluft ist einfach gut für Körper und Seele. Auf der Radtour zurück von Utersum nach Wyk ist der Halt auf den Friedhöfen von Süderende und Nieblum ein Muss. Die „sprechenden Grabsteine“ sind Zeitzeugen der Vergangenheit, als Föhr die Heimat erfolgreicher Walfänger war.

Wilfried Kochner

Heute lädt Föhr, die „Friesische Karibik“, zu einer Entdeckungsreise besonders mit dem Rad ein.

Infos – Unterkunft – Kartenmaterial:

www.foehr.de/schlemmerpartie





Radfahren und Gutes tun

Die integrativen Initiativen „Weiße Speiche“



© Alle Bilder dieser Seite: Weiße Speiche Köln e.V.



Seinem Hobby Radfahren nachgehen und gleichzeitig Menschen mit Beeinträchtigungen ermöglichen, überhaupt Rad zu fahren. Das ermöglichen die Kölner Initiativen „Weiße Speiche“ und „Radeln ohne Alter“.

Tandemgruppe Weiße Speiche

Für Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen veranstaltet die Tandemgruppe „Weiße Speiche“ Tandemfahrten.

Dabei werden die vereinseigenen Tandems von ehrenamtlichen Pilot*innen ohne Sehbehinderung gesteuert. Passagier ist jeweils eine Person die aufgrund ihrer Sehbeeinträchtigung alleine nicht Radfahren könnte. Begonnen hat es mit der Schenkung einiger Tandems an den Blindenverein.

Auf privater Basis wurden Tandemfahrten durchgeführt, bei dem die Stadt, die Stadtviertel und die Umgebung Kölns erkundet wurden. Die Empfehlung über Mundpropaganda führte zu einer großen Beliebtheit, es entstand die Tandemgruppe „Weiße Speiche“, deren Mitglieder einen großen Zusammenhalt untereinander haben. Bei jeder Tour gibt es eine Einkehr, um miteinander im Gespräch zu bleiben.

Gestärkt wird der Teamgeist durch eine organisierte dreitägige Gruppenfahrt einmal im Jahr. Zwei Mal im Monat finden Touren in Köln und Umgebung statt. Die Copilot*innen koordinieren gemeinsam mit den Pilot*innen auch noch weitere Termine.

Der Verein hat 28 Mitglieder. 15 sind Copilot*innen, die anderen sind Pilot*innen, die den Verein mit ihrem Mitgliedsbeitrag unterstützen.

und „Radeln ohne Alter“



Radeln ohne Alter

Die bundesweite Initiative „Radeln Ohne Alter“ ermöglicht mit ehrenamtlichen Pilot*innen Rikscha-Fahrten für Senioren und Menschen, die nicht mehr gut zu Fuß sind.

In Köln konnte die Initiative unter der engagierten Leitung von Reinhard Kemper und Axel Friese mit Förder- und Spendengeldern bereits weit über zehn solcher Rikschas mit E-Antrieb anschaffen.

Kemper wirbt unermüdlich in Politik und Verwaltung und sucht neue Kooperationspartner. So floss auch die Expertise des ADFC in die Anschaffung weiterer E-Rikschas ein; schließlich hat der ADFC bereits viel Erfahrung mit Lastenrädern. Ein tiefer Durchstieg und eine auch im Stand einfach zu bedienende Schaltung vereinfachen für die unterschiedlichen und teils wenig erfahrenen Pilot*innen das Kutschieren durch den Großstadtdschungel. Die/der Pilot*in sitzt bei den verwendeten Rikschas hinter den Fahrgästen, die so einen ungehinderten Blick in die Landschaft haben.

Die Rikschas stehen dezentral meist in Senioreneinrichtungen der Stadtteile, manchmal auch bei Privatleuten. Über einen digitalen Kalender werden die Einsatztermine verwaltet.

Auch hier sucht man wie bei der Weißen Speiche weiterhin Pilot*innen, die Spaß daran haben, unternehmungslustige Heimbewohner*innen ein oder zwei Stunden durch Köln zu kutschieren. Mit ihren etwa 300 kg Gesamtgewicht und einer Breite um die 80 cm muss man vorausschauend fahren, auch wenn einige der Fahrgäste eine rasantere Fahrweise wünschen.



© Alle Bilder dieser Seite: Radeln ohne Alter



Ilse Pottmann, Stephan Behrendt

MOVIMENTO

DIE MUSIKALISCHE RADTOUR AM RHEIN



Dornagen

Düsseldorf

Monheim



Am Tag des Offenen Denkmals



12. SEPTEMBER 2021

WWW.MOVIMENTO-FAHRRADKONZERT.DE

Köln

gefördert durch:



Die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien



INITIATIVE MUSIK gGmbH

Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen



regionalekulturpolitik™

partner:



FESTIVAL ALTE MUSIK KNIECHTSTEDEN

SCHLOSS BERNRATH



HAUS BÜRGEL
Geschichte-Natur-Erleben
DIE GARTEN-UND-GRÜNDEN

MÖNHEIMER KULTURWERKE

rhein kreis neuss

d! DORMAGEN

kreiswerke gremmich

DÜSSELDORF FESTIVAL!

zamus: ZENTRUM FÜR ALTE MUSIK KÖLN

RHEINISCHER KULTUR SOMMER 2021





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. Weil wir vermeiden mussten, dass sich zu viele Menschen in einem Raum treffen, konnten wir die Mitgliederversammlung nicht im Januar abhalten. Am 9.06. berichteten wir in einer Videokonferenz. Wir hoffen, dass später in diesem Jahr noch eine Mitgliederversammlung als Präsenztreffen möglich sein wird.

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 mal wieder geschlossen sein. Darum können bis auf weiteres die Vortragsveranstaltungen des Donnerstags-Dialogs und die Pannenhilfekurse nicht stattfinden. Die Fahrradcodierung findet wieder zu den üblichen Terminen in der Geschäftsstelle statt.

Sofern die behördlichen Auflagen Radtouren überhaupt zulassen, gelten dafür weiterhin die nebenan abgedruckten zusätzlichen Regeln.

Unsere geführten Touren werden von ehrenamtlichen TourGuides 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.koeln.adfc.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-Tour-Guide nur so viele Personen teilnehmen, wie nach der aktuellen Corona-Verordnung zulässig.
- Wer am Treffpunkt **Krankheitssymptome** hat, darf nicht mitfahren!
- Um dem Gesundheitsamt im Fall einer Corona-Infektion die Nachverfolgung der Infektionskette zu ermöglichen, werden Teilnehmendenlisten mit **Vor- und Nachname, Telefonnummer und E-Mail-Adresse geführt**. Diese Daten werden vier Wochen lang aufbewahrt und dann gelöscht.
- 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.

Standorte der vier ADFC-Lastenräder

Kostenloser Verleih von Lastenrädern



Max, Moritz, Mariechen und Möhrchen heißen die vier Lastenräder des ADFC Köln. Sie können kostenlos ausgeliehen werden. So ermöglichen wir CO₂-emissionsfreie Mobilität für alle, die mehr transportieren wollen, als es mit einem gewöhnlichen Fahrrad möglich ist.

Max, Moritz und Mariechen vom holländischen Hersteller **Bakfiets** sind mit Sitzbänken und Anschnallgurten zur Mitnahme von zwei bzw. drei Kindern ausgestattet.

- Das Lastenrad Moritz (Mitnahme von 2 Kindern) steht im linksrheinischen **Georgsviertel**.
- Das Lastenrad Max (Mitnahme von 3 Kindern) steht beim Kinderschutzbund in **Kalk**.
- Das Lastenrad Mariechen (Mitnahme von 2 Kindern) kann in **Porz** geliehen werden.
- Der Standort des Lastenrads Möhrchen ist in **Humboldt / Gremberg**. (reines Lastenrad vom Dänischen Hersteller Larry vs. Harry/Bullit).

Weitere Infos zu den Lastenrädern und die Buchung finden sie auf der Webseite des ADFC Köln unter:

lastenrad.adfc.koeln



ADFC Köln Kontaktdaten

Postanschrift

ADFC Köln e.V., Mauritiussteinweg 11,
50676 Köln, Tel. 02 21. 32 39 19
info@adfc.koeln www.adfc.koeln

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle

Wenn es die Corona-Situation zulässt:

Jeden Mittwoch von 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 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

Carolin Ohlwein

*Stellv. Vorsitzende/
Veranstaltungen*

carolin.ohlwein@adfc.koeln

Frederik Lübbers

Schatzmeister/Finanzen

frederik.luebbers@adfc.koeln

Alexander Bühler

Öffentlichkeitsarbeit/Radtouren

alexander.buehler@adfc.koeln

Christian Hölzel

Radverkehr

christian.hoelzel@adfc.koeln

Ilse Pottmann

Geschäftsstelle

ilse.pottmann@adfc.koeln

Stephan Behrendt

Technik/Verbraucher

stephan.behrendt@adfc.koeln

Weitere Ansprechpartner

Hubert Schlömer

*Anzeigenvertrieb fahrRAD!/
Betreuung Fördermitglieder*

0221. 68 36 68

anzeigen@adfc.koeln

Impressum

Ausgabe Sommer 2021

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, Christian Hölzel, Carolin Ohlwein, Hubert Schlömer, Christoph Schmidt.

Autor*innen dieser Ausgabe

Stephan Behrendt, Wienke Bellmann, Steffen Brückner, Alexander Bühler, Edith Gmeiner, Christian Hölzel, Ute Kaufmann, Wilfried Kochner, Simone Kraus, Ilse Pottmann, Gerd Riesselmann, Clemens Rott, Abstand messen Köln/ O. C. Salms, Christoph Schmidt, Norbert Schmidt.

Lektorat Ute Heller, Christoph Theisen

Fotos

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

Titelbild TAUBE-DESIGN

Anzeigen Hubert Schlömer, anzeigen@adfc.koeln

Artredaktion, Satz, Layout, Umbruch TAUBE-DESIGN

Druck

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



Nächste Ausgabe Winter 2021/2022

Öffentliche Redaktionssitzung 06. 09. 2021,
18:00 Uhr (*)

Redaktionsschluss 04.10.2021

Anzeigenschluss 11.10.2021

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

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.koeln.adfc.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 wurden auch in dieser Ausgabe der fahrRAD! abgedruckt.

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

In Facebook, Twitter und Instagram 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!



www.3-flüsse-route.de

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

3-Flüsse-Route

Region Lippe-Issel-Niederrhein

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





Neu bei uns:

3no3 terrain

*Aus bestem Stahlrohr gefertigt;
überzeugend in jedem Terrain
durch technische Präzision und
stilsicherem Understatement;
ob in der Stadt, über Land oder
über den Horizont hinaus...*

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53-63
NEU: Bonner Str. 91
Neustadt-Süd
Tel. 0221-328075
www.stadtrad-koeln.de

Von uns aus kann's losgehen

Radlager

FAHRRÄDER FÜR ALLE! SEIT 1979 IN NIPPES!

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

Faible
PRESTO
ab 1549 €



Faible
ALLEGRO
ab 1499 €



Faible
**RUBATO
Curve**
ab 1449 €



Entdecke
Dein
Faible!

Faible

www.faible-fahrrad.de

Radlager GmbH
Sechzigstraße 6 • 50733 Köln • Tel 0221 7346 40
radlager.de • facebook.com/radlager.de