



DIE VIELFALT MACHT'S!

Viele Highlights von unseren **NEUEN MARKEN** direkt verfügbar!



RIESE & MÜLLER

Echte deutsche Ingenieurskunst.

Bis ins Detail ausgetüftelte E-Bikes von höchster Qualität, mit innovativster Technik und zukunftsweisendem Design für die Mobilität der Zukunft.



i:SY

Perfekt durchdacht.

Die kompakten E-Flitzer sind absolut im Trend! Handlich, dynamisch, praktisch und mit einem einzigartigen, preisgekrönten Look.





Vielseitige Alleskönner.

Die Bikes von Tern schaffen es, ein Auto so gut wie zu ersetzen – egal, ob Sie ein Kind plus Einkäufe oder jede Menge Waren transportieren möchten.

Radmarkt Schumacher GmbH

Robert-Perthel-Str. 53 • 50739 Köln-Longerich

Mo - Fr 10.00-18.30 Uhr • Sa 9.00-14.00 Uhr

Tel. 0221 - 9 921 9210 • www.radmarkt-schumacher.de

RADMARKT
SCHUMACHER
LONGERICH MACHT'S.



Vorwort des Vorstands

Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC,

während wir hier den Sommer genießen, geht der russische Angriffskrieg auf die Ukraine weiter. Wir wollen einen kleinen Beitrag dazu leisten, den Menschen aus der Ukraine zu helfen.

Auf einer Tagung der European Cyclists' Federation im Mai haben wir zwei Vertreterinnen unseres ukrainischen Partnerverbands U-Cycle kennengelernt. Diese sammeln neue und gebrauchte Fahrräder, um die Mobilität in der Ukraine in dieser Zeit auch in Regionen ohne ÖPNV und ohne gesicherte Kraftstoffversorgung sicherzustellen.

Wir schließen uns dieser Idee an und sammeln zusammen mit dem Kölner Verein Blau-Gelbes Kreuz und unseren Schrauberfreund:innen von der Faradgang Eure ausgemusterten Räder. Das Blau-Gelbe Kreuz wird die Räder sowohl in Köln an ukrainische Flüchtlinge verteilen als auch zusammen mit medizinischen Gütern in die Ukraine bringen. Unter *ukraine.adfc.koeln* findet ihr alle Informationen. Wir bitten Euch um Eure Unterstützung!

In dieser Ausgabe der fahrRAD! findet ihr angesichts der Klimakrise einen kritischen Blick auf den Fortschritt der Radverkehrswende in Köln. In einem Gastartikel schauen wir aus einer anderen Perspektive auf Abbiegeunfälle mit LKW. Außerdem stellen wir den OpenBikeSensor vor und erklären, was es mit der Bierfahrt auf sich hat. Wie immer findet ihr außerdem Artikel zu Touren und Technik in diesem Heft. Und auch unsere Serie zum Regelwerk wird fortgeführt.

Abschließend haben wir noch zwei wichtige Termine für Euch: Am 30. August haben wir den Kölner Mobilitätsdezernenten Ascan Egerer zu Gast und am 26. September ist unsere Mitgliederversammlung. Alle Details zu beiden Terminen findet ihr online und weiter hinten in diesem Magazin.

Wir wünschen Euch einen schönen Sommer und viele sonnige Kilometer auf Euren Rädern.

Eure Vorsitzenden Christoph und Carolin



BEI UNS TRIFFT DEINE BIKE-**BEGEISTERUNG AUF XXL-VIELFALT**



Wir lieben Fahrräder. Und wir lieben es, mit anderen diese Leidenschaft zu teilen. Deshalb geben wir alles dafür, dass du unser Geschäft mit deinem Traumbike und dem passenden Zubehör verlässt. Also komm vorbei und erlebe das XXI-Gefühl - wir freuen uns auf dich!

UNSER FELD-VERSPRECHEN

- Über 36.000 Fahrräder und E-Bikes vorrätig
- Großes Zubehör- und Bekleidungssortiment
- Über 200 namhafte Marken
- Kompetente XXL-Fachberatung inklusive
- Moderne Fachwerkstatt
- Teststrecke und Testgeräte für deinen Erlebniseinkauf

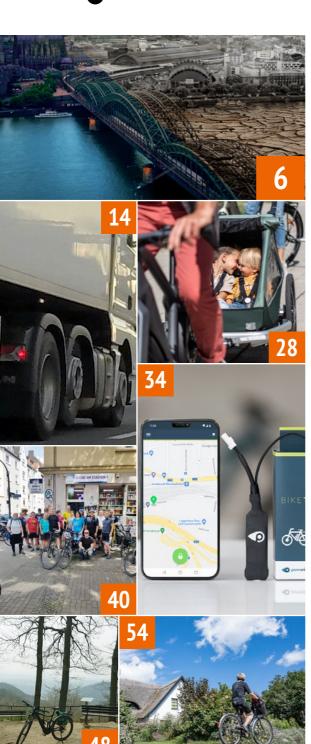
Besuche uns in unserer Filiale oder online unter:





f fahrrad-xxl.de





Inhaltsverzeichnis

- 5 Editorial
- 6 Köln auf dem Weg in die Klimakrise?!
- 12 Grundsteinlegung für ein fahrradfreundliches Kalk
- 14 Radfahrer:innen und Lkws: Defensives Fahren kann tödlich sein
- 20 Uns gehört die Straße
- 23 Einladung zur Mitgliederversammlung
- 25 OpenBikeSensor
- 28 Sicher fahren mit dem Fahrradanhänger
- 34 Haltet den Dieb!
- 38 Zahnriemen und Kette ein Vergleich
- 40 Die #Bierfahrt
- 44 Radfahren in der Radregion Rheinland
- 46 Fördermitglieder
- 48 Heimat Natur
- 50 Schreibt uns eure Meinung
- 51 Termine und Veranstaltungen
- 52 Mitgliedervorteile auf einen Blick
- 53 Kölsche Mitgliedervorteile
- 54 Zeit zum Durchatmen Mönchgut
- 57 Standorte der ADFC-Lastenräder
- 58 ADFC Köln Kontaktdaten
- 58 Impressum





Notwendiges Vorgehen zur Zielerreichung im Bereich Radverkehr

Wenn wir mehr Menschen aus dem Auto locken wollen, müssen wir sowohl den ÖPNV als auch den Radverkehr in kürzester Zeit deutlich attraktiver gestalten. Die Infrastruktur für den Radverkehr muss daher Zielgruppen zum Radfahren motivieren, die heute noch nicht oder nur wenig Rad fahren.

Nach der in den USA durchgeführten Studie "Four Type of Cyclists", deren Grundaussagen auch bei wahrscheinlich etwas anderen Zahlenwerten auf Deutschland anwendbar ist, gibt es vier Nutzertypen im Radverkehr. Neben einigen wenigen Furchtlosen, die immer Rad fahren, egal wie die Infrastruktur ist, gibt es die sogenannten Gewohnheitsfahrer, die keine besonders hohen Anforderungen haben. Ebenso wird es selbstverständlich immer Menschen geben, die niemals aufs Fahrrad umsteigen werden, in der Studie ist dies etwa ein Drittel. Die wichtigste Zielgruppe auf dem Weg zur Fahrradstadt sind daher die Interessierten, die mit 60% die große Mehrheit in der Studie stellen.

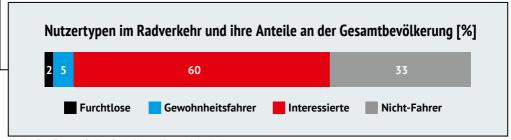
Ist Köln beim Radverkehr auf dem richtigen Weg?

Durch die Investitionen in die Kölner Infrastruktur der letzten Jahre erreichen wir heute schon Teile der Interessierten. Für den Radverkehr sind aber viel massivere Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur notwendig, um diesen Effekt in allen Bezirken zu erreichen und auch die heutigen Nicht-Radfahrenden unter den Interessierten zu überzeugen.

Bewohner der Kölner Innenstadt sehen mittlerweile den Mobilitätswandel in unserer Stadt. Immer mehr Straßen bekommen breite Radfahrstreifen, an einigen Stellen gibt es erste Ansätze einer baulichen Separation durch kleine weiße Trennelemente und selbst einige Parkplätze werden entfernt. Für die anderen Stadtbezirke wurden Radverkehrskonzepte erstellt oder für das laufende Jahr versprochen.

Aber ist Köln damit auf klarem Kurs, um die Klimaziele im Bereich Verkehr zu erreichen? Reichen die laufenden Maßnahmen, um die oben dargestellten Ziele zu erreichen? Die Antwort auf diese Frage ist leider ein klares Nein.

Die Qualität und die Geschwindigkeit, in der wir die Infrastruktur für den Radverkehr ausbauen, sind nach wie vor nicht ausreichend. Um die Menschen aufs Rad zu bringen, die heute noch nicht oder nicht besonders viel Rad fahren, ist eine ganz andere Vorgehensweise notwendig. Mit breiten Radfahrstreifen, einige mittlerweile mit Trennelementen, oder dem Abbau einzelner freilaufender Rechtsabbieger hat Köln sein Vorgehen schon deutlich verbessert. Aber eigentlich müssten wir bereits jetzt über ein vollständiges Radschnellwegenetz verfügen, breite Radfahrstreifen an allen Hauptverkehrsstraßen haben, den Parkraum mit großer Entschlossenheit



Quelle: Four Types of Cyclists Study / https://kurz.adfc.koeln/4types

Beispielrechnung für den Verkehrssektor

In einer Beispielrechnung werden für den Bereich Verkehr folgende Annahmen getroffen:

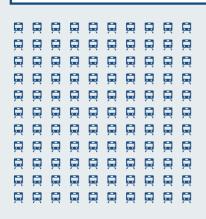


Der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen (Modal Split) muss von derzeit 20 auf 40 Prozent zu Lasten des Autoverkehrs steigen. Das entspricht einer Verdoppelung. Die durchschnittliche Wegelänge mit dem Fahrrad muss dabei deutlich größer werden.





Der ÖPNV muss von derzeit 21 auf 30 Prozent ebenfalls zu Lasten des Autoverkehrs steigen.





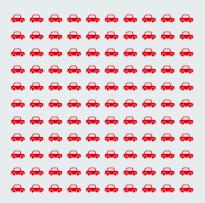




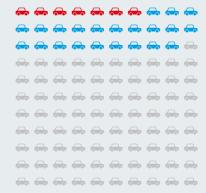


Entsprechend muss der Anteil des PKW am Modal Split von derzeit 34 auf nur noch 10 Prozent gesenkt werden. Dass der verbliebene Autoverkehr zu 75 Prozent aus Elektromobilität bestehen und der Strom aus regenerativen Quellen kommen muss, versteht sich dabei von selbst.

Darüber muss auch der LKW-Verkehr mindestens zur Hälfte emissionsfrei sein und auch der Flughafen seinen Betrieb deutlich reduzieren.







zurückdrängen und in den Veedeln den Durchgangsverkehr vollständig entfernen.

Dagegen werden Kreuzungen nach wie vor zunächst für den Autoverkehr geplant. Jede Ampel wird für den Kfz-Durchfluss optimiert und der Radverkehr auf unangenehmen Radfahrstreifen in Mittellage geführt. Das ist wenig attraktiv für die Menschen, die erst jetzt aufs Fahrrad umsteigen wollen.

Zusätzlich wird von Politik und Verwaltung an den beschlossenen Radverkehrsnetzen gesägt. So werden auf Hauptverkehrsstrecken des Radverkehrs Fußgängerzonen geplant, wie in der Ehrenstraße und der Deutzer Freiheit. So begrüßenswert autofreie Bereiche in der Stadt sind, ist die Durchmischung von Rad und Fuß auf den Hauptstrecken nicht hilfreich, wenn mehr Radverkehr das Ziel ist. Besser wäre es hier, dem Fußverkehr mehr Platz und mehr Aufenthalts-

qualität zu bieten, in dem bestehende Parkplätze zu Gehwegen umgebaut werden.

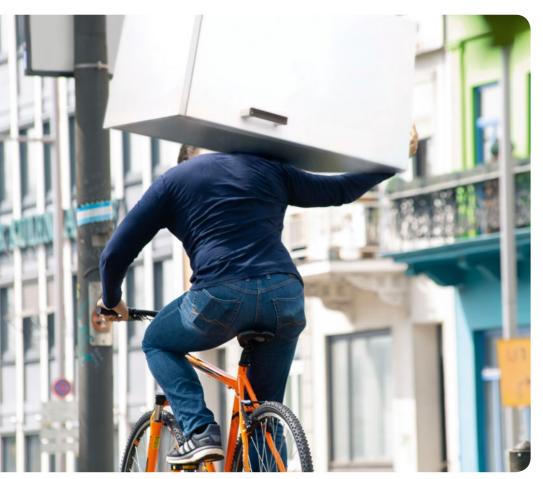
Parallel geht es mit wichtigen Projekten, wie der Öffnung des Rheinufertunnels oder alternativ einem Hochradweg an gleicher Stelle nicht weiter. Im Rahmen der anstehenden Sanierung des Rheinufers wird hier der Radverkehr, wie am Waidmarkt oder im Deutzer Hafen auf unattraktive Umwege geschickt.

Ebenso haben wir nach wie vor nicht einen Meter des einzigen bislang konkret geplanten Radschnellwegs oder der Radpendlerrouten umgesetzt. Und auch die Optimierung der Rheinquerungen durch die Wandlung von Fahrspuren oder den Bau von Fahrradbrücken lässt weiter auf sich warten. Dabei sind diese durchgängigen Verbindungen entscheidend für die Verkehrswende in unserer Stadt.

cambio CarSharing

Falls es doch mal was Größeres sein muss ...





Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:



Was muss Köln tun?

Köln muss seine Personalkapazitäten für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Mobilitätsdezernat deutlich ausbauen. Wir brauchen insbesondere viel mehr Verkehrsplaner:innen und Ingenieur:innen in allen Bereichen und Bezirken. Und bei den bestehenden Menschen in den Ämtern muss Fahrradfreundichkeit und Verkehrssicherheit endlich an erster Stelle stehen. Das ist auch und gerade in der Verkehrsüberwachung absolut zwingend. Die stillschweigende Duldung zugeparkter Fuß- und Radwege, Zebraquerungen für zu Fußgehende, Stellen mit abgesenkten Bordsteinen usw. muss stadtweit aufhören.

Gleichzeitig braucht es ein Moratorium für jeglichen Neu- und Ausbau von Kfz-Infrastruktur in und um die Stadt. Es darf z.B. keine Planungen zusätzlicher Aufstell- oder Abbiegestreifen mehr geben. Weder die Rheinspange 553 noch die Verbreiterung der Autobahn auf der Rodenkirchener Brücke dürfen noch gebaut werden. Die dafür vorgesehenen Mittel müssen stattdessen vollständig in den Ausbau des ÖPNV auch in der Region und auf den tangentialen Verbindungen in der Stadt sowie die schnelle und massive Verbesserungen für den Radverkehr fließen.

Nicht alles, was geschen muss liegt in den Händen der Stadt. So ist es ihr beispielsweise per Bundesgesetz verwehrt flächendeckendes Tempo 30 einzuführen. Das aber ist ein notwendiges Element, den Radverkehr attraktiver zu machen, damit sein Anteil am Modal Split auf das für das Klimaziel notwendige Maß wachsen kann. Es ist gut, dass sich die Stadt der Initiative "Lebenswerte Städte durch Tempo 30" angeschlossen hat.

Unterstützung für die Stadt in dieser Frage wird auch aus der Initiative des ADFC-Bundesverbandes erwachsen, die Straßenverkehrsordnung und das Straßenverkehrsgesetz so zu gestalten, dass darin Verkehrssicherheit und Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt werden. Dadurch wird der Verkehr nicht nur in Köln viel freundlicher für zu Fußgehende und Radfahrende. Eine politische Mehrheit für eine Regelgeschwindigkeit von 30km/h innerorts besteht auf Bundesebene derzeit nicht. Eine Mehrheit für Regelungen, die Kommunen mehr Freiheiten in ihren Entscheidungen zu Temporeduzierung und Ausgestaltung von Straßen geben, zeichnet sich jedoch ab. Sobald die Möglichkeiten dazu bestehen, wird die Stadt diese auch nutzen müssen.

Christoph Schmidt



Grundsteinlegung für ein fahrradfreundliches Kalk

Neues Radverkehrskonzept und erste konkrete Veränderungen

Dabei sind Dooring-Unfälle für Radfahrende nur eine Gefahrenquelle von vielen. Um den Radverkehr im Bezirk auf ganzer Breite sicherer zu gestalten, hat die Bezirksvertretung Kalk in ihrer Sitzung am 7. April 2022 das zuvor gemeinsam von der Verwaltung, einem Planungsbüro, der Lokalpolitik, dem VCD Köln und dem ADFC Köln ausgearbeitete Radverkehrskonzept Kalk, kurz RVKK, einstimmig beschlossen¹.

Im Kern geht es um die Bestimmung der wichtigsten Fahrradachsen im Bezirk und deren Einteilung in zwei Netztypen, auf denen zukünftig der Großteil des Radverkehrs sicherer fahren soll. Dieses Konzept bildet die Grundlage für alle anstehenden Um- und Neuplanungen der bestimmten Straßen, wobei der Radverkehr besonders berücksichtigt werden soll. Aktuell erarbeitet die Verwaltung auf Basis des RVKKs ein Fahrradstraßennetz.



Fahrradstraße parallel zur Kalker Hauptstraße

Als erste Maßnahme des RVKKs soll auf der Achse Thumbstraße, Markt, Höfestraße, Kapitelstraße und Peter-Stühlen-Straße eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Diese Achse stellt Radfahren ist im Bezirk Kalk eine teils gefährliche Angelegenheit. So belegte z.B. die Kalker Hauptstraße von 2010 bis einschließlich 2020 gemeinsam mit der Luxemburger Straße Platz 4 der Straßen mit den meisten Dooring-Unfällen in Köln. Dabei handelt es sich um Unfälle,

bei denen Autofahrende durch unachtsames Öffnen einer Autotüre eine Kollision mit Radfahrenden verursachen. Dooring-Unfälle können auch tödlich sein, wie im Sommer 2021 auf der Luxemburger Straße.

eine vergleichsweise schnell umzusetzende und sicherere Alternative zur Kalker Hauptstraße dar. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung dazu fand bereits statt².



Auf einer Fahrradstraße gilt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Radfahrende haben Vorrang und dürfen nebeneinander fahren, Autofahrende dürfen diese Straße nur bei Freigabe befahren und sind Radfahrenden untergeordnet.

Grünes und Gelbes Netz

Diese Fahrradachse wird dem ersten Netztyp des RVKKs zugeordnet, dem Grünen Netz. Dieses sieht Mischverkehr vor, Radfahrende und Autofahrende teilen sich die Fahrbahn. Anders im Gelben Netz. Hier werden Rad- und Autoverkehr



getrennt geführt. So gehören beispielsweise die Rolshover Straße und die Dillenburger Straße zum Gelben Netz.

Kalk-Mülheimer Straße

Nicht weit entfernt von dieser geplanten Fahrradachse sind bereits erste Verbesserungen umgesetzt worden. Der Verkehrsraum auf der Kalk-Mülheimer-Straße zwischen Kalker Hauptstraße und Höfestraße wurde neu aufgeteilt. Bislang wurde der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen auf zu schmalen Radwegen ohne Ausweichmöglichkeit zwischen Gehweg und geparkten Autos geführt. Entsprechend waren auch hier zahlreiche Dooring-Unfälle zu verzeichnen. Den Autos wurden zwei Fahrstreifen in Richtung Mülheim und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingeräumt.



Seit der Neumarkierung wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Mülheim auf einem Schutzstreifen geführt, in Fahrtrichtung Poll auf einem Radfahrstreifen³. Es gilt nun für alle Tempo 30. Für Autos ist noch ein Fahrstreifen vorgesehen. Auch zu Fuß Gehende profitieren von der Maßnahme, da z.B. Schilderpfosten vom Gehweg auf die alten Radwege versetzt wurden.

Der zweite Abschnitt der Kalk-Mülheimer-Straße zwischen Höfestraße und Wipperfürther Straße soll nach diesem Vorbild markiert werden und befindet sich aktuell in Planung.

Kalker Hauptstraße

Eine weitere Maßnahme wurde Mitte Mai auf der Kalker Hauptstraße umgesetzt. Zwischen Walter-Pauli-Ring und Grünebergstraße muss sich der Radverkehr nicht mehr einen der beiden Fahrstreifen in Fahrtrichtung Vingst mit dem Autoverkehr teilen, sondern verfügt nun über einen eigenen Radfahrstreifen getrennt vom Autoverkehr.



Sneak Peek: Laut Ratsinformationssystem der Stadt soll es in absehbarer Zeit eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit Planungsdetails zur Neugestaltung eines weiteren Abschnitts der Kalker Hauptstraße geben⁴. Welchen Abschnitt dies genau betrifft und was im Detail geplant ist, wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlicht.

Jan-Philipp Schmitt

- 1 https://kurz.adfc.koeln/radverkehrskonzept-kalk
- 2 https://kurz.adfc.koeln/fahrradstrassen-kalk
- 3 https://kurz.adfc.koeln/kalk-muelheimer-strasse
- 4 https://kurz.adfc.koeln/buergerbeteiligung-kalker-hauptstrasse



kann tödlich sein

Leider gehören Überschriften wie diese schon fast zum Alltag: "Lkw-Fahrer überrollt Radlerin in Treptow" oder "Radfahrerin von Sattelzug erfasst und schwer verletzt". Wann immer ich solche Meldungen auf Facebook oder anderen sozialen Medien sehe, bemerke ich viele Kommentare dieser Art: "Kein Wunder! Die Radfahrer fahren auch ständig bei Rot! Die können doch einfach warten!" Besonders gehässige Zeitgenoss:innen kommentieren Todesnachrichten sogar mit lachenden Smileys.

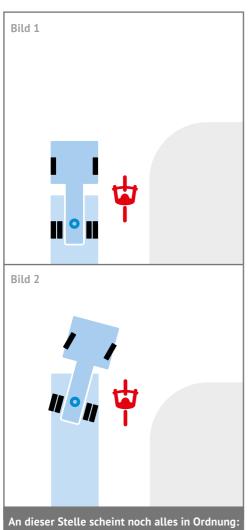
ugenscheinlich meinen viele Leute, dass die getöteten Radfahrer:innen den Lkws den Weg abgeschnitten und sich damit leichtsinnig in Gefahr gebracht haben. Dass die Opfer zumindest zu einem guten Teil Mitschuld trügen. Dass mit etwas defensiver Fahrweise und kluger Rücksicht alle diese Unfälle vermeidbar seien.

Doch Leute, die so kommentieren, verkennen das Problem extrem. Denn das Gegenteil ist der Fall: Denn gerade die Radler:innen, die sich nicht an bestimmte Verkehrsregeln halten, die bei Rot fahren oder die sich mitten auf die Straße stellen statt einen Radweg zu nutzen, sind vor solchen Unfällen ziemlich geschützt. Die regelgerechten und wartenden Radler:innen jedoch nicht. Ich versuche es hier einmal zu erklären.

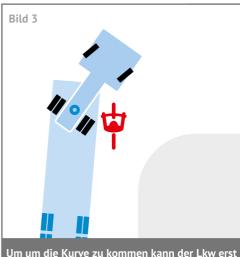
Stellt euch vor, ihr steht mit eurem Fahrrad auf dem Radweg an einer Kreuzung. Die Ampel ist rot, neben steht ein Lkw. Vielleicht seid ihr auf dem Radweg neben dem Lkw gefahren. Vielleicht kam er aber auch erst später und hat sich neben euch gestellt. Egal. Die Ampel springt auf Grün.

Ihr wollt losfahren, bemerkt aber plötzlich, dass die/der Lkw-Fahrer:in euch nicht gesehen hat und einfach abbiegt. Ihr seid erst überrascht, verärgert, bleibt stehen – und dann geht es plötzlich sehr schnell. Denn während das Führerhaus in der Straße nach rechts abbiegt, schwenkt der Auflieger hinter euch ein. Auf Armoder Schulterhöhe berührt euch der Lkw erst. und stößt euch dann um.

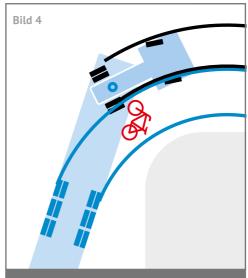
Grund ist die sogenannte Schleppkurve. Weil Lkws sehr lang sind und mehr Achsen haben, unterscheidet sich ihre Fahrphysik deutlich von einem normalen Pkw. Während das Führerhaus bei Kreuzungen einen großen Kreis fahren muss, fahren die Hinterräder einen deutlich kleineren Radius. Sprich: Auch wenn das Führerhaus mit deutlichem Abstand an euch vorbeigefahren ist, kann euch der Anhänger überfahren.



An dieser Stelle scheint noch alles in Ordnung: Fahrrad und Lkw starten parallel an der Kreuzung.



Um um die Kurve zu kommen kann der Lkw erst sehr spät einlenken. Das Führerhaus schwenkt ein, der Radfahrer wird zum Halten gezwungen.



Doch wer stehenbleibt, ist in großer Gefahr. Der Anhänger schwenkt deutlich weiter nach rechts als das Führerhaus. Radfahrer:innen drohen überrollt zu werden.

Stellt euch weiter vor, ihr liegt nun weitgehend bewegungsunfähig unter dem Lkw auf der Straße. Vielleicht habt Ihr euch die Schulter gebrochen, vielleicht habt ihr durch den Auf-



Rücksicht mit Rückblick



www.stadt-koeln.de/hollaendischer-griff



prall eine schwere Kopfverletzung. Das Rad zwischen euren Beinen hindert euch daran, schnell wegzulaufen. Wenn die/der Lkw-Fahrer:in nicht bemerkt, was gerade passiert, wird es richtig schlimm. Denn die Hinterräder überrollen die/den Radfahrer:in samt Rad.

Die Überlebenschancen sind an diesem Punkt nur noch gering. Kein Helm kann helfen. Und das neue Verkehrsopfer hat genau das getan, was andauernd als mögliche Lösung präsentiert wird: Einfach neben dem Lkw warten, wenn der sich die Vorfahrt nimmt.

Natürlich läuft nicht jeder Unfall genau so ab. Etwas ganz ähnliches ist aber mir schon im Kölner Straßenverkehr passiert. Ein rechtsabbiegender Lkw nahm einfach Radfahrer:innen die Vorfahrt — der Radweg war voll, kein Missverständnis wegen eines toten Winkels war möglich. Sie/er wollte einfach nicht warten und fuhr ohne Rücksicht los.

Wir Radfahrer:innen kamen schnell zum Stehen. Und dann plötzlich kam der Aufleger rapide auf uns zu, erst einen, dann zwei Meter. Er hätte die Radfahrer:innen vor mir, die nicht einfach zurückweichen konnten fast erwischt. Ich glaube, ich habe nie in meinem Leben so laut geschrien. Der Lkw hielt gerade noch rechtzeitig an.

Blickkontakt und toter Winkel

Auch Radfahrer:innen kommentieren solche Unfälle immer wieder mit Appellen, dass Menschen auf dem Rad defensiv fahren sollten, dass sie mehr Rücksicht auf Lkws nehmen sollten, weil diese ja im 'toten Winkel' nichts sehen könnten. Ein üblicher Ratschlag an Radfahrer:innen lautet: "Also auch bei Grün lieber mal vor der Ampel warten".

Im Stadtverkehr sind solche Ratschläge zum einen unrealistisch. Hier gibt es meist nicht die eine Person auf dem Rad oder den einen Lkw sondern fließenden Verkehr mit Dutzenden Menschen darin, die alle aufeinander achtgeben müssen. Wer aus verständlicher Angst einfach mal stehenbleibt, versperrt den Weg für andere Verkehrsteilnehmer:innen, was wieder zu neuen Gefährdungen führt. Als im Jahr 2021 eine Radfahrerin am Kölner Friesenplatz überrollt und getötet wurde, war sie nach Berichten sehr defensiv unterwegs. Sie kreuzte erst dann, als sie sah, dass der Lkw für zwei andere Radfahrer:innen stoppte, den Radweg also gesehen hatte. Dass der Lkw plötzlich anfahren würde, konnte sie schlichtweg nicht ahnen.

Zum anderen: Auch das Stoppen hilft nicht unbedingt. Denn Radfahrer:innen kontrollieren



nicht ob ein Lkw neben ihnen hält. Und je nach Kreuzung kann die Schleppkurve auch einen Menschen auf dem Rad erwischen, der vor der Ampel steht.

Der Tote Winkel besteht nicht mehr

Viele verweisen auf den toten Winkel — doch den darf es laut Gesetz eigentlich schon lange nicht mehr geben. Ganze sechs Rückspiegel sind gesetzlich vorgeschrieben, die den Lkw-Fahrer:innen vollen Blick auf jeden Winkel bieten müssen. Was hingegen durch die Rückspiegel nicht möglich ist: Radfahrer:innen können keinen Blickkontakt mit den Menschen am Steuer von Lkws aufbauen, um zu kommunizieren oder sicherzugehen, dass man selbst gesehen wird.

Natürlich wäre es töricht, die Beschränkungen nicht realistisch einzuschätzen. Wenn ein/e Lkw-Fahrer:in sechs verschiedene Rückspiegel zu kontrollieren hat, benötigt das Zeit. Und wenn sie/er dazu noch den Verkehr von links im Auge haben muss, ist es für sie/ihn nicht möglich alle Wege gleichzeitig im Blick zu halten. Und genau deshalb ist ein wartender Mensch auf dem Fahrrad ein zusätzliches Risiko.

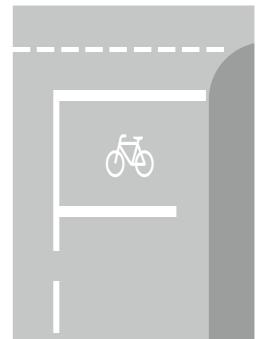
Stellt euch die Situation an der Kreuzung nochmal vor. Diesmal seid ihr aber am Steuer des Lkws. Und ihr gehört nicht zu der Sorte, die anderen Leuten die mutwillig und gewohnheitsmäßig die Vorfahrt nehmen. Ein/e Fahrer:in, die/ der nicht übermüdet ist. Ihr blickt also in die Rückspiegel rechts und seht dort einen Menschen auf dem Rad, der eindeutig Vorfahrt hat. Alles klar, ihr müsst also ein paar Sekunden warten. Nun kontrolliert ihr den entgegenkommenden Verkehr. Weil sich dort eine Lücke auftut, kontrolliert ihr nochmal die Rückspiegel rechts: Da ist ja schon wieder jemand auf dem Rad. Also könnt ihr immer noch nicht losfahren. Wieder ein Blick nach links. Bis tatsächlich klar ist. dass die/der Radfahrer:in euch die Vorfahrt überlassen will, ist für beide schon wieder rot. Oder

beide entscheiden sich gleichzeitig, die scheinbar angebotene Vorfahrt anzunehmen. Und dann passiert genau das, was wir oben schon durchgespielt haben.

Menschen auf dem Rad nach vorne!

Was können Radfahrer:innen also tun? Nun – es hängt doch sehr von den Gegebenheiten ab. Wenn ich zum Beispiel vom Kalscheurer Weiher zurück in die Stadt will, muss ich am Militärring eine Kreuzung überqueren, wo es keinen Radweg gibt – aber reichlich Lkw-Verkehr. Hier stelle ich mich möglichst mittig auf. Wenn sich ein Lkw sich neben mich stellen wollte, könnte er das nicht tun. Leider ist dies nicht bei allen Kreuzungen so. Oft werden Radfahrer:innen mit Schutzstreifen oder nutzungspflichtigen Radwegen genau in die Gefahrenzone gezwungen.

Die konsequente Lösung heißt: Menschen auf dem Rad gehören nach vorne. Denn hier gibt es keinen toten Winkel. Man kann sie schlichtweg nicht übersehen. Das haben mittlerweile auch die Verkehrsplaner:innen in Köln eingesehen und bauen immer mehr von diesen Haltezonen



exklusiv für Radfahrer:innen vor Ampeln. Dazu gehört an großen Kreuzungen auch oft eine eigene Ampel, die Menschen auf dem Rad einen minimalen Vorsprung gibt.

Zwar starten Radler:innen in der Regel eh deutlich schneller als Autos — aber der Vorsprung verhindert, dass die Leute mit Gaspedal noch mitten auf der Kreuzung überholen wollen. Statt eines Vorfahrtsrechts, das den Fahrradfahrer:innen faktisch über die Macht der PS wieder ausgetrieben wird, gibt es für Radfahrer:innen einfach eine echte Vor-Fahrt. Es wäre klasse, wenn es auch anders ginge, aber leider ist es nun mal nicht so.

Falls sich einige nun fragen, was diese Aufstellflächen sollen, wenn die Menschen auf dem Rad eh nicht dort hingelangen können – selbst unsere autobegeisterten Gesetzgeber haben eingesehen, dass Radfahrer nach vorne gehören. Und deshalb gibt es den Paragraph 5, Absatz 8 der Straßenverkehrsordnung:

(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen

Ich hoffe, der Artikel hilft, einige Missverständnisse auszuräumen und bestenfalls sogar einige gefährliche Situationen zu vermeiden.

Torsten Kleinz

Torsten Kleinz ist freier Journalist aus Köln-Sülz und schreibt normalerweise im Internet und über das Internet.

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





Uns gehört die Straße! Vergnügt sausten Kinder auf Fahrrädern, Laufrädern und Rollern durch Köln: Ihnen gehörten am 14. Mai 2022 die Straßen der Stadt. Die Kurzen, ihre Eltern, Großeltern, Tanten und Onkel: Über 1.400 Menschen demonstrierten bei der Kidical Mass in Köln für ihre Vorstellung von Mobilität.



Bei dem Aktionswochenende am 14. & 15 Mai 2022 waren insgesamt 40.000 Menschen in mehr als 200 Orten in Deutschland und 14 weiteren Ländern dabei. Organisiert wurden die Demonstrationen von einem Aktionsbündnis aus 250 Initiativen und Organisationen. Alle Infos dazu findet Ihr hier: www.kinderaufsrad.org

Eingeläutet wurden die Aktionstage bereits am 6. Mai mit dem ersten europäischen Aktionstag #StreetsForKids koordiniert durch Clean Cities Campaign. Insgesamt gab es damit im Mai 400 Aktionen für kinderfreundliche Mobilität.

Den Grund für ihre Teilnahme an der Kidical Mass formulierte die achtjährige Pina so: "Ich wünsche mir einfach, dass die Schulwege sicherer werden." Und Alia, ebenfalls 8 Jahre alt, sagte es ganz direkt: "Alle sollen ernst nehmen, was wir hier machen!"

Vorrang für Kinder

Kinder sind nicht nur niedlich. Sie brauchen Rechte, die sie im Straßenverkehr schützen. Deshalb fordert das bundesweite Kidical Mass Aktionsbündnis, dass das Straßenverkehrsrecht kom-



plett umgekrempelt wird. Allen voran muss der Schutz der Kinder in den Fokus gerückt werden. Alle Kinder und Jugendlichen sollen sich sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen können. Egal ob auf dem Weg zur Schule, zum Hobby oder zu Freunden und Freundinnen.

Über 78.000 Unterzeichnende unterstützen die Forderungen des Kidical Mass Aktionsbündnisses nach einem kinderfreundlichen Straßenverkehrsrecht bereits in einer Petition.

Forderungen des Kidical Mass-Aktionsbündnisses

Das neue Straßenverkehrsrecht muss

- die Schutzbedürftigkeit von Kindern in den Mittelpunkt stellen und Vision Zero – null Verkehrstote und Schwerverletzte – zum Ziel haben und
- die selbständige und sichere Mobilität der Kinder ermöglichen – auf dem Weg zur Schule, zu Freund:innen, zum Sportverein oder Spielplatz.

Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an einzelnen Gefahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet.

Das umfasst zum Beispiel:

- geschützte oder baulich getrennte, breite Radwege an Hauptverkehrsstraßen und Landstraßen sowie geschützte Kreuzungen (nach niederländischem Vorbild)
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerorts
- Schulstraßen und Zonen ohne Autoverkehr (temporäre Kfz-Durchfahrtverbote)

- Fahrradstraßen und Fahrradzonen als flächendeckendes Netz und Grundlage für ein sicheres Schulwegenetz
- Straßen ohne Durchgangsverkehr in Wohngebieten (Bsp. Kiezblocks Berlin, Superblocks Barcelona)

Startschuss noch in diesem Jahr

Die Kidical Mass fordert Bundesverkehrsminister Volker Wissing dazu auf, umgehend die Reform des Straßenverkehrsrechts auf den Weg zu bringen. Parallel zur Überarbeitung des Straßenverkehrsgesetzes muss er frühzeitig das Gespräch mit den Ländern aufnehmen, um 2023 die Umsetzung der neuen Gesetzesziele sicherzustellen.

Nach den Sommerferien wird das Kidical Mass Aktionsbündnis ihn daran erinnern.

Am 24. & 25. September 2022 wird es das zweite Aktionswochenende in noch mehr Orten geben.

Simone Kraus, Steffen Brückner (Kidical Mass Köln)

Nächste Termine Kidical Mass Köln: 28. August/ 25. September/ 30. Oktober/ 11. Dezember, ggf. RRH-Touren on top. Bitte aktuelle Infos online beachten:

www.kidicalmasskoeln.org

Noch besteht für alle Kinder die Möglichkeit, mit dem Bonusheft 2022 vier Stempel am Ziel jeder Kidical Mass zu sammeln. Vier Stempel sind notwendig, um am Jahresende an einer Verlosung teilzunehmen!



Alles für die Region.

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

RheinEnergie. Die Energie einer ganzen Region.



Einladung zur

Mitgliederversammlung 2022

des ADFC Köln

Montag, 26. September 2022 um 19:00 Uhr

IN VIA Zentrum, Stolzestraße 1a, 50674 Köln KVB-Linie 18, Haltestelle Eifelwall. Von dort 3 Gehminuten.

Liebe Mitglieder,

liebe Unterstützerinnen und Unterstützer des ADFC Köln,

wir laden Euch ein zu unserer jährlichen Mitgliederversammlung.

Als vorläufige Tagesordnung schlagen wir vor:

- **1.** Begrüßung durch den Vorstand
- 2. Wahl von Versammlungsleitung und Protokollanten
- **3.** Feststellung der Beschlussfähigkeit durch die Versammlungsleitung
- **4.** Beschluss über die endgültige Tagesordnung
- 5. Berichte der Vorstände
- **6.** Bericht des Schatzmeisters und der Rechnungsprüfer
- **7.** Berichte der Arbeitsgruppen
- **8.** Rückfragen Aussprache
- **9.** Entlastung des Vorstands

- 10. Wahlen
 - a. der Wahlkommission
 - **b.** der Vorsitzenden
 - c. der Schatzmeisterin/des Schatzmeisters
 - **d.** der Beisitzerinnen und Beisitzer (bis zu sechs)
 - **e.** der Delegierten zu den Landesversammlungen 2023 und 2024
- 11. Ausblick auf 2023
- **12.** Vorstellung Haushaltsplanung 2022 und Beschluss
- **13.** Behandlung der Anträge
- **14.** Sonstiges
- **15.** Verabschiedung

Im Anschluss gibt es einen gemütlichen Ausklang in einem Restaurant in der Nähe. Bitte den ADFC-Mitgliedsausweis nicht vergessen.

Anträge zur Tagesordnung müssen bis spätestens 15. September 2022 per E-Mail an den Vorstand geschickt werden: **vorstand@adfc.koeln**

Wir werden uns selbstverständlich an die zum Zeitpunkt der Veranstaltung geltenden Hygienemaßnahmen und -regeln halten und bitten unabhängig davon nachdrücklich darum, sich vor der Teilnahme durch einen Corona-Test abzusichern. Einen Bürgertest bekommt Ihr auf Kosten des ADFC im Corona-Testzentrum – Stolzestraße 27, 50674 Köln, Mitgliedsausweis vorzeigen. Hier könnt Ihr Euren Termin Buchen: www.testcenterlux.de

Mit freundlichen Grüßen Carolin Ohlwein und Christoph Schmidt Vorsitzende

Immer eine gute Wahl!

Bahn, Bus, Isi und KVB-Rad



KVB →



E in OpenBikeSensor misst die Überholabstände zwischen Autos usw. und Radfahrenden. Die gemessenen Daten werden in Heatmaps visualisiert und belegen objektiv und transparent, wo und wie häufig zu eng überholt wird. Sie machen Verbesserungspotenziale bei der Verkehrsinfrastruktur sichtbar und zeigen Kommunen, Ordnungsbehörden und der Polizei, wo Handlungsbedarf besteht.

In Stuttgart fing alles an

Das Projekt "OpenBikeSensor" startete 2019 in Stuttgart. Im April 2020 machte dann ein Kölner Fahrradaktivist den Vorschlag, den OpenBikeSensor auch nach Köln zu holen. Die Idee wurde direkt positiv aufgenommen und es wurde versucht, sie umzusetzen.

Da der Sensor aus Einzelteilen zusammengebaut werden muss und viele technische Besonderheiten beinhaltet, brauchten wir einen geschulten Fachmann auf dem Gebiet. Dabei lief nicht alles nach Plan. Erst bekamen wir keine Bauteile aus Stuttgart und dann schied unser Fachmann leider aus.

Doch zum Glück stieß Thomas - ein Entwicklungsingenieur der Sporthochschule Köln – über Twitter zu uns. Und er hatte das, was wir nicht wirklich besaßen. Erfahrung im Zusammenbau von elektronischen Geräten. Denn diese Aufgabe stellte sich als wesentlich komplexer heraus, als am Anfang gedacht.

Eins war auch schnell klar: Thomas und ich wollten unbedingt den OpenBikeSensor in möglichst großer Stückzahl nach Köln holen. Was fehlte, waren die Bauteile. Und obwohl wir alles versuchten, waren wir doch erfolglos.

Unterstützung vom Radentscheid Essen

Im Oktober 2021 meldete sich überraschend der Radentscheid Essen. Die Gruppe hatte Bauteile in Fernost (finanziell unterstützt von der Stadt) bestellt und nach Erhalt zu fertigen Sensoren zusammengebaut. Einer davon fand zu unserem Glück den Weg von der Ruhr an den Rhein nach





Köln (s. Foto). Wieso da ein schwarzgelber Aufkleber mit dem Wort "Cityradler" drauf klebt, ist eine andere Geschichte :-).

Im Dezember 2021 teilte der Radentscheid Essen über Twitter mit, dass auch Personen aus anderen Städten die Bauteile kostenpflichtig über ihn bestellen könnten.

Das war der Moment auf den Thomas und ich gewartet hatten. Sofort starteten wir eine Abfrage über Social Media. Es meldeten sich daraufhin 18 Interessierte, die insgesamt 28 Bauteilesets auf eigene Kosten mitbestellten.

Doch in Köln ticken die Uhren anders als im Rest von Deutschland:

- 1. Hier handelt die Initiative rund um den Open-BikeSensor eigenständig und finanziert sich selbst.
- 2. Die OpenBikeSensoren werden von Thomas zusammengebaut inkl. Wartung/Fehleranalyse das "Rundumsorglos-Paket". Man kann auch dabei helfen.



Am 01.01.2022 ging die Sammelbestellung von Essen an die einzelnen Anbieter in Fernost. Geplante Lieferung war Ende April/Anfang Mai. In der Zwischenzeit fuhren wir mit dem einen Open Bike Sensor durch die Stadt und sammelte viele Daten (s. Bild). Im Team waren wir uns einig, dass erst mal Daten über ganz Köln gesammelt werden müssen, bevor wir etwas damit unternehmen können. Bei zwei Aktionen wurde die Kölner Polizei und ein kleiner Teil der Politik über das Projekt vorab informiert.

Verzögerung durch Corona

Doch Corona dämpfte unsere Vorfreude auf die OpenBikeSensoren erstmal. Denn die Lieferung der Bauteile wurde durch die damit verbundenen Maßnahmen in Asien auf unbestimmte Zeit verschoben. Somit konnten wir nicht wie erhofft im Mai mit den ersten Sensoren durch Köln fahren und Daten sammeln

Jetzt kommt die gute Nachricht: Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Artikels befinden sich die Bauteile bereits seit einiger Zeit in Rotterdam. Somit hoffen wir in Kürze mit dem Bau der OpenBikeSensoren beginnen zu können.

In Teil 2 der Geschichte berichte ich, was in der Bauphase alles passiert ist und welche Erfahrungen wir in den ersten Wochen gesammelt haben. Sie erscheint in der nächsten Ausgabe der fahrRAD!

Alle Infos zum Projekt auf: www.openbikesensor.org

Michael Dietz (Cityradler)



Sicheres Fahrradfahren



Sicher fahren mit dem Fahrradanhänger

Ferienzeit und Sommerzeit ist Ausflugzeit mit der Familie. Hieß es früher rein ins Auto heißt es heute rauf aufs Rad, die Kleinen und das Picknick in den Anhänger, und Los geht's.

Bei aller Vorfreude sind auch hier einige Regeln zur eigenen Sicherheit und der Sicherheit der Kinder zu beachten.

Mit einem Anhänger ändern sich die Fahreigenschaf-

ten des Fahrrads und erfordern ein angepasstes Fahrverhalten. Kurvenradien werden größer und Bremswege länger. Besonders beim Bergabfahren bzw. bei Brückenabfahrten schiebt der Anhänger von hinten nach. Wenn er ausbricht, kommt es unweigerlich zu schweren Stürzen. Vor der ersten Fahrt sollte man ihn voll beladen und an einem sicheren Ort vorsichtige Bremsversuche durchführen, um das Verhalten des Fahrradanhängers und des Fahrrades beim Bremsen kennen zu lernen. Das Fahrrad muss herstellerseitig für das Fahren mit einem Anhänger geeignet und freigegeben sein. Wichtige Betriebsvorausetzung ist ein stabiler Fahrradrahmen. Im ÖPNV ist die Anhängermitnahme meistens nicht erlaubt. Übrigens sind Fahrradanhänger nicht in jedem Land zugelassen. Informationen für die Reiseplanung findet man online beim ADFC.

StVO

Die StVO für das Fahrradfahren gilt genauso auch für das Fahren mit Anhänger. So gelten z. B. die gleichen Regeln zur Fahrradwegebenutzungspflicht wie beim Fahrrad, solange der Anhänger nicht breiter als der Radweg ist. In diesem Fall darf man auf die Fahrbahn ausweichen. S-Pedelecs dürfen nicht mit einem Fahrradanhänger fahren, da sie als Kraftfahrzeuge eingestuft sind.

Lichttechnische Einrichtungen an Fahrradanhängern StVZO § 67a

Ab einer Breite von 60 cm müssen Anhänger mit Reflektoren und Beleuchtung ausgerüstet sein, damit sie im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen. Vorne müssen zwei weiße Strahler rechts und links angebracht sein, ab einer Breite von 80 Zentimetern müssen die beiden Strahler durch eine zusätzliche weiße Leuchte auf der linken Seite ergänzt werden.

An der Rückseite müssen sich zwei rote Rückstrahler befinden, deren Formen definiert sind. Dreieckige Strahler sind nicht gestattet. Die Hänger benötigen bei Dunkelheit zudem eine rote Schlussleuchte, die links angebracht sein muss.

Seitlich sind ebenfalls Reflektoren oder reflektierende Flächen gesetzlich vorgeschrieben. Die Verkehrssicherheit wird weiterhin gefördert, wenn an den Anhängern die gut sichtbaren Wimpel angebracht werden. Blinkende Leuchten an Anhängern sind in Deutschland verboten.

Kinderfahrradanhänger

Nach § 21 StVO dürfen Kinder nicht älter als sieben Jahre sein. Eine Ausnahme bei den Altersgrenzen existiert nur bei den Kindern, die an einer Behinderung leiden. Die Person, die den Hänger per Rad zieht, muss mindestens 16 Jahre alt sein. Maximal dürfen zwei Kinder in einem Fahrradanhänger befördert werden. Voraussetzung sind passende Sitze und Sicherungen, um z. B. zu verhindern, dass die Kinder in die Speichen der Räder greifen oder die Fahrbahn berühren können. Kinderanhänger sollten der Norm DIN EN 15918 entsprechen.



Oft stellt sich die Frage, ob das Kind im Fahrradanhänger einen Fahrradhelm tragen muss. Helmpflicht besteht in Deutschland weder für Fahrradfahrende oder für Passagiere im Kindersitz noch für die Fahrt im Fahrradanhänger.

Kindersitze im Anhänger sind meist so gebaut, dass es eine Kopfstütze gibt und die Kinder eng angeschnallt werden können wie im Auto. Dann wäre ein Helm kontraproduktiv, da der Helm verhindern würde, dass das Kind den Kopf richtig anlehnen kann. Manche Kinder liegen auch gerne beim Fahren im Fahrradanhänger. Vor der ersten Tour mit den Kindern sollte man Probefahren und auf den richtigen und bequemen Sitz achten.



Tieranhänger

Gerade für große und schwere Hunde bieten sich entsprechend geeignete Fahrradlastenanhänger an. Hunde werden üblicherweise nicht angeschnallt. Deshalb muss der Anhänger ausbruchsicher gebaut sein. Man muss wissen, wie lange ein Hund es in einem Anhänger aushält. Neben den stabilen Anhängern werden auch klappbare Anhänger angeboten, um zu Hause im Stauraum Platz zu sparen. Davon ist abzuraten, da sie oft instabil und eher klapprig sind.

Bevor die erste Tour startet, muss der Hund unbedingt an den Anhänger gewöhnt werden.



Folge uns gerne auf:

facebook.com/maybike.de Instagram: maybike.cologne

www.maybike.de



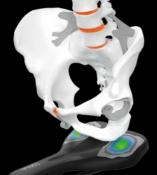






DBODY-SCANNING: >>

360 Grad Körpervermessung



SEIT 10 JAHREN – DEINE ERGONOMIE-EXPERTEN IN KÖLN



Die Zeiten, in denen man auf seinem Wunschrad Schmerzen hatte, sind vorbei! Bei uns steht der Mensch im Mittelpunkt einer Beratung. Deshalb beschäftigen wir uns schon seit 10 Jahren mit dem

Thema Ergonomie! Damit wir gemeinsam mit Dir Dein persönliches Wunschrad finden, mit dem Du lange und schmerzfrei fahren kannst.

Buche jetzt Deinen persönlichen Beratungstermin unter www.maybike.de.



Bismarckstraße 67 51373 Leverkusen Tel.: +49 214 8606 094 info@fahrradcenter-prinz.de www.fahrradcenter-prinz.de

Unser gesamtes Markensortiment und aktuelle Top-Angebote:



Mit viel Know-how finden wir das passende Rad für Kommen Sie bei uns vorbei: Auf unserer Indoorbahn können Sie viele Marken und Modelle testen.
Und sollte etwas kaputtgehen: Wir reparieren und warten Ihr Fahrrad mit Liebe zum Detail.

Erfahrener Leasingpartner:

Viele Unternehmen in der Region arbeiten mit uns zusammen. **Mountainbike oder Cityrad?** Egal! Ihr Arbeitgeber least das Rad – Sie fahren es im Alltag und in der Freizeit und sparen Geld.



《CUBE HAIBIHE

Lastenanhänger

Beim Beladen des Lastenanhängers ist darauf zu achten, dass der Schwerpunkt möglichst niedrig gehalten wird. Schwere Gegenstände gehören nach unten und hinten auf die Achse. Je höher der Schwerpunkt liegt, desto unruhiger ist das Fahrverhalten. Weniger beladene Lastenanhänger neigen beim Überfahren von Hindernissen oft zum Springen. Leichte Ladung wird durchgeschüttelt und kann evtl. sogar herausfallen.

Personen dürfen in einem Lastenanhänger nicht transportiert werden.

Unbedingt sind die Herstellerangaben des Anhängers und des Fahrrads zu beachten bzgl. der zulässigen Gesamtgewichte und der zulässigen Achslasten. Bei Unfällen wird dies überprüft.

Austauschkupplungen

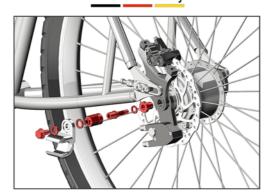
Anhänger für verschiedene Aufgaben haben oft auch unterschiedliche Kupplungen. Wenn man mehrere davon besitzt, lohnt sich eine kleine Umrüstung der Hinterradachse. Sie ist

auf den spezifischen Rahmen eingestellt, allen aber ist gemeinsam, dass sie mit einem Gewinde herausragen. Auf dieses Gewinde können nun bei Bedarf die für den Anhänger geeignete Kupplungen schnell aufgeschraubt werden. Unser Beispiel zeigt die Achse mit einer Croozer Kupplung und einer Weberkupplung. Der Wechsel dauert keine zwei Minuten.



Clemens Rott

Wir entwickeln Adapterlösungen für Ihren Fahrradanhänger Made in Germany





trailer-components.de Wir verkuppeln Ihren Fahrradanhänger

- · Vollachsen
- · Steckachsen
- Schnellspannachsen
- Sonderlösungen
- · SANLOC®

Stephan Behrendt

Haltet den Dieb!

Alarmsysteme Schlösser, Tags, For Unity, Alarmschlösser

Fahrräder und Pedelecs werden immer teurer, sichere Fahrradschlösser werden immer schwerer. Da überlegt mancher, ob es nicht auch leichtere Sicherungssysteme gibt. Alarmsysteme sollen mit einem schrillen Ton Diebe abschrecken, Ortungssysteme sollen helfen, ein gestohlenes Rad zu verfolgen und wieder zu erlangen.



Die meisten Alarmsysteme fürs Rad reagieren auf Erschütterungen. Steht das Rad in einer Abstellanlage, ist so die Gefahr groß, dass der Alarm jedes Mal losgeht, wenn das Nachbarrad bewegt wird. Bei intelligenten Modellen wie dem Faltschloss Bordo Alarm von ABUS wird bei leichter Erschütterung lediglich ein kurzer Warnton ausgelöst. Erst wenn der Dieb nicht ablässt, ertönt für 20 Sekunden ein durchdringend lauter Alarmton. Die Verriegelung des Schlosses hat zwei Positionen, erst bei kompletter Verriegelung wird der Alarm scharf

geschaltet. Die erste Position ist für den Transport des Schlosses im mitgelieferten Köcher

Einfache Alarmboxen werden als Kästchen sichtbar ans Rad geschraubt; findige Diebe hebeln sie blitzschnell vom Rad ab und nehmen das Rad ohne Alarmanlage mit. Im Internet findet man leichte Seilschlösser, die beim Durchtrennen Alarm geben sollen. Sie müssen bei jedem Abschließen scharf geschaltet werden und sind nicht immer zuverlässig. Leider sind Passanten aber durch häufige Fehlalarme von Alarmanlagen jeglicher Art so abgestumpft, dass sie Diebe gar nicht mehr beachten.

niel Frank @ pexels.com

Ortungssysteme

Elektronische Ortungssysteme auf Satellitenbasis werden seit längerem mit Erfolg zum Beispiel zum Auffinden von Haustieren oder zum Wanderungsverhalten von Wildtieren sowie zur Positionsbestimmung von Linienbussen und LKW genutzt. Auch Fahrradflottenbetreiber wie Nextbike verwenden im Rahmenschloss integrierte Tracker. Ein am Rad verbauter GPS-Chip empfängt die GNSS-Daten der Satelliten und sendet sie über ein GSM-Modul an das Smartphone des Eigentümers. Bei freier Sicht auf den Himmel und funktionierendem Mobilfunkempfang auf beiden Seiten wird die aktuelle Position des Rades angezeigt. Eine Warnung auf dem Phone soll darüber informieren, dass das Rad bewegt wurde. Die Alarmierung durch Erschütterung ist wenig sinnvoll, da in der Öffentlichkeit abgestellte Räder häufig angestoßen werden oder sogar umfallen. Die Zeit bis zur ersten eindeutigen Positionsbestimmung (Sat-Fix) muss schnell erfolgen, damit der Eigentümer schnell reagieren kann. Es

gibt im Rücklicht oder im Rahmen schloss integrierte Modelle. Da der Satellitenempfang viel Strom verbraucht, sind sol-© Pedelec Powunity che Systeme besonders für E-Bikes mit ihrem

großen Akku interessant, wo sie meist im Motorgehäuse professionell verbaut werden. Für die SIM-Karte im Tracker benötigt man einen Mobilfunkvertrag, ein Smartphone ist obligatorisch. Betonwände oder Metallkäfige schirmen das Signal ab, in Tiefgaragen oder fensterlosen Transportern ist eine Positionsbestimmung daher nicht immer zuverlässig.

Im ADFC Köln nutzen wir den GPS-Tracker BikeTrax von PowUnity als E-Bike Diebstahlschutz. Christoph Schmidt äußert sich zufrieden: "Selbst aus einem geschlossenen Transporter wurde uns zuverlässig der jeweilige Standort angezeigt."

Smart Tags

Neu auf dem Markt sind Smart-Tags verschiedener Anbieter, die über Bluetooth ihre Position an den Eigentümer senden. Bluetooth soll zwar bis 100 m Entfernung senden können, bei einem Versuch mit Air-Tags von Apple mit einem hinter einer durchlöcherten Blechwand verstecktem Rad brach aber bereits nach etwa 10 m der Empfang ab. Bei den Tags der Mobilfunkhersteller kann man über eine spezielle App den Tag als gestohlen melden. Andere

Phones des gleichen Systems in Reichweite des Tags sollen dann über diese App automatisiert die Position an den Eigentümer melden.

Für Räder gibt es Camouflage-Tags als Ahead-Kappe am Vorbau oder unter der Klingel.

© Etsy

Beide Systeme versprechen den größten Erfolg, wenn Eigentümer mit oder ohne Polizei -

MOVIMENTO DIE MUSIKALISCHE RADTOUR AM RHEIN



11. SEPTEMBER 2022

MOVIMENTO

DIE MUSIKALISCHE RADTOUR AN DER ERFT

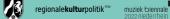


NEU Start Ultur













am gleichen Tag den Dieb verfolgen und stellen. Smart-Tags sind nur in Städten mit einer großen Anzahl an Smartphones des gleichen Herstellers erfolgreich.

Ist die letzte Ortung in einem großen Wohnblock, muss man sich selber auf die Lauer legen. Einen Durchsuchungsbeschluss bekommt man nicht - kann das Rad doch längst mit abgeschalteter Ortung über alle Berge sein.

Wird als letzte Position ein osteuropäischer Flohmarkt angezeigt, kann man das Rad gleich abschreiben.

Einfache billige Tracker nutzen ausschließlich das GSM-Netz. Sie sind sehr ungenau. Innerstädtisch wird Ihnen ein Umkreis von vielleicht 100 m angezeigt, auf dem Land kann der Radius weit mehr als 10 km betragen.



Traditioneller Schutz weiter wirksam

Zur Verhinderung des Diebstahls ist also weiterhin ein gutes Schloss an einer sicheren Abstellanlage nötig. Der ADFC fordert daher weiterhin wetterfeste Abstellanlagen zum Anschließen des Rades, Radstationen mit zusätzlichem Service und eine Bauordnung, die Fahrradstellplätze in Wohnhäusern vorschreibt.

Es ist auch weiterhin sinnvoll sein Rad codieren zu lassen. Die Codierung schreckt einerseits Fahrraddiebe ab, das Rad überhaupt zu stehlen. Andererseits ermöglicht sie es unabhängig von der Zeit und der Stärke möglicher Satelliten- oder Mobilfunksignale gefundende Räder ihren rechtmäßigen Eigentümer:innen wieder zurückzugeben.





Fahrradcodierung



Mit der Markierpistole: Fest im Rahmen - bester Schutz!



Klebecodierung: Schnell und einfach selbst aufkleben!

Bestellung und Informationen unter:

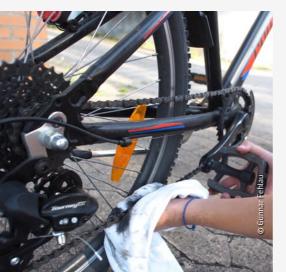
Tahr RAD

Die Kette - altbewährt

Die Kette als Fahrradantrieb bleibt weiterhin die universelle Lösung. Jede Art von Schaltung und unterschiedlichste Rahmenformen sind möglich. In einer Kettenschaltung verkraftet die Kette Schräglauf, im Liegerad kann sie konstruktionsbedingt beliebig lang sein. Für den Kettenantrieb gibt es Zahnräder in fast beliebigen Durchmessern. Bei Getriebeschaltungen im Tretlager oder Hinterrad kann man die Kette wie im Hollandrad oder mit dem Chain-Glider voll kapseln. Die Laufleistung von Kette und Ritzel kann so auf fünfstellige Kilometer-Werte erhöht werden.

Riemenantrieb ist wenig flexibel

Der Riemenantrieb schränkt diese Variationsmöglichkeiten ein. Der Zahnriemen erfordert eine exakte Fluchtung; er verträgt keinerlei Schräglauf durch leicht schiefe Hinterbauten am Rad. Man kann ihn daher ausschließlich in Verbindung mit Getriebeschaltungen nutzen. Der Hinterbau muss zu öffnen sein, schließlich ist der Riemen selbst im Gegensatz zur Kette nicht zu öffnen. Riemenscheiben und Riemenlänge sind nur in bestimmten Durchmessern bzw. Längen erhältlich. Der Riemen muss mit einer exakten Spannung eingebaut werden. Der Wirkungsgrad des Zahnriementriebes hängt von seiner Vorspannung ab; je höher die Tretleistung desto höher sollte die Spannung sein.



Zahnriemen und Kette

Ein Vergleich





Lang laufender Riemenantrieb

Der Riemen hat aber auch Vorteile gegenüber der Kette. Besonders bei Pedelecs mit Mittelmotor und starkem Beschleunigungsvermögen verschleißen bei einer Kettenschaltung Kette und Ritzel extrem schnell. Schon nach 1.000 km kann ein teurer Austausch nötig werden. Eine Nabenschaltung mit Riemenantrieb erhöht die Laufleistung des Antriebs besonders am Pedelec extrem.



Um die Kraft des Radfahrers aufs Hinterrad zu bringen, gab es neben dem klassischen Kettenantrieb immer wieder Lösungen, die wartungsärmer oder verschleißärmer sein sollten. So gab es immer wieder Versuche mit dem Kardanantrieb. Hohes Gewicht, die Lautstärke und höhere Antriebsverluste waren ihm aber bisher nicht auszutreiben. Auch Riemenantrieb gab es immer wieder. Durchgesetzt hat sich aber lediglich der Carbon-Drive von Gates, ein geschlitzter Zahnriemen mit Carbonfasern zur Erhöhung der Zugkraft.

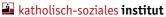
Wirkungsgrad beider Antriebe hoch

Doch wie sieht es mit Antriebsverlusten aus? Sie sind bei allen Antrieben gering; ein zu geringer Druck im Reifen macht sich wesentlich stärker bemerkbar, Prof. Hinzen von der Uni Trier hat. vergleichende Versuche angestellt. Bei einem durchschnittlichen Alltagsradlers mit 100 Watt Tretleistung ist der Kettenantrieb etwas effektiver. Bei höherer Leistung, wie sie auch am Pedelec üblich ist, übertrifft der Wirkungsgrad

des Riementriebes zunehmend die Kette. Diese Ergebnisse decken sich mit Ergebnissen von Drivetrain beim Hersteller Gates. Rvan Osborn von Gates ergänzt: "Während ein Riemenantrieb keine Schmierung benötigt, wird ein nicht geschmierter Kettenantrieb durch zusätzliche Reibung sehr schnell deutlich weniger effizient".

Stephan Behrendt





Telefon 02241 - 2517-409. Telefax 02241 - 2517-102 info@ksi.de, www.ksi-institut.de

Gefördert durch:









Wenn man über die #Bierfahrt liest, kommt am Anfang immer der folgende Hinweis: Während der Fahrt ist der Alkoholkonsum unerwünscht! Dann folgt meist die Frage: Was ist die #Bierfahrt dann? Darüber handelt der folgende Artikel mit Anfang im Juni 2019:

wort für mich. Somit wählte ich auf Komoot die kürzeste Strecke zur Bergmann-Brauerei nach Dortmund-Hörde. Quer durchs Bergische Land und über das Ardeygebirge bei Hohensyburg. Ich kam mit zitternden Beinen an, packte meine Radtaschen voller Bierflaschen und fuhr mit dem Zug zurück nach Köln. Damit hatte ich gezeigt, was mit über 50 Jahren noch möglich ist. Ziel erreicht!

Vom ersten Mal zur Tradition in neun Monaten

Die Kommentare auf Twitter waren so positiv, dass ich im September 2020 die Aktion wiederholte. Diesmal zur Bergmann-Trinkhalle in der Dortmunder Innenstadt. Womit ich viele Höhenmeter einsparte und die Fahrt für mich wesentlich angenehmer machte.

Natürlich berichtete ich wieder auf Twitter und wieder war die Resonanz sehr positiv.

Als Kölner weiß man: Wenn etwas drei Mal stattfindet, ist es Tradition! So ging es im Dezember 2020 abermals nach Dortmund. Nur passierte dabei etwas, was die Fahrt in ihrer jetzigen Form begründete und die Geburtsstunde der #Bierfahrt war

Bei Bochum an der Ruhr gesellte sich Sarina aus Hattingen dazu. Sie sah mein Live-Tracking und wir fuhren gemeinsam ein paar Kilometer. Als sie mich bei Witten verließ, machte sie für Twitter ein Foto von unseren Fahrrädern. Daraufhin



meldeten sich überraschenderweise einige Fahrradfahrer*innen bei mir mit dem Wunsch, dass nächste Mal auch mitfahren zu dürfen.

Gesagt getan: Im Januar 2021 ging es mit insgesamt 8 Teilnehmer*innen aus 4 verschiedenen NRW-Städten von unterschiedlichen Startpunkten nach Dortmund um Bier (oder nichtalkoholische Getränke) zu kaufen.

#Bierfahrt findet nun alle drei Monate statt

Nach einem gemeinsamen Austausch stand schnell fest, dass wir die Aktion #Bierfahrt nennen und sie alle drei Monate an einem Sonntag fahren werden. Da aber nicht jeder in Köln wohnt oder die ganze Strecke schafft, haben wir in Leverkusen, Solingen, Wuppertal, Hattingen, Bochum und Witten jeweils Treffpunkte für die Weiterfahrt nach Dortmund eingerichtet.

Somit startet nun vier Mal im Jahr die #Bierfahrt morgens um 6:30 Uhr vom Kölner Stadion in

Richtung Dortmund. Im moderaten Fahrtempo mit mittlerweile 30 Teilnehmer*innen aus 9 NRW-Städten und Pausen an den jeweiligen Treffpunkten. Weitere Mitfahrende sind natürlich immer herzlich willkommen.

Rund um die #Bierfahrt gibt es auch spannende Entwicklungen:

- die werbefreie Homepage www.bierfahrt.org
- das Bier "Kurbellager inspired by #Bierfahrt"
- städteübergreifende Fahrt in Critical-Mass-Formation
- Fährfahrt über die Ruhr

Und was macht das Hashtag in #Bierfahrt? Es gilt als Unterscheidungsmerkmal zur herkömmlichen Bierfahrt mit Alkoholkonsum und zeigt, dass es sich bei der #Bierfahrt ursprünglich um eine Social Media-Aktion handelte.

Michael Dietz (Cityradler)







www.radregionrheinland.de

Radfahren in der Radregion Rheinland

Im Sommer lässt sich die Region rund um Köln und Bonn besonders gut mit dem Rad entdecken. Wie schön es ist wieder "mem Rädche op Jöck" zu sein und sich den Fahrtwind um die Ohren wehen zu lassen.

ehr als 3000 km Radverkehrsnetz des Radregion Rheinland e.V. laden zu Touren an Flüssen, Seen und durch Wälder ein. Nicht nur die Natur in der Radregion Rheinland fasziniert. Kulturliebhaber können auf ihren Radtouren historische Ortskerne erkunden, an Burgen und Schlössern Geschichte erleben, unterwegs in einem der vielen Gastronomiebetriebe der Region eine Pause einlegen oder Hofläden am Wegesrand besuchen.

Das flächendeckende Knotenpunktsystem ermöglicht eine flexible Tourenplanung, das "Radeln nach Zahlen". Wo sich Strecken des wabenartigen Netzes kreuzen, befindet sich einer der 440 nummerierten Knotenpunkte mit einer Infotafel und Übersichtskarte. So fällt auch ohne Ortskenntnis die Orientierung leicht.

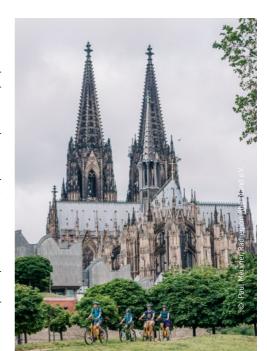
Eine etwas andere Radtour direkt vor der Haustür ist die Tour "Stahl, Glas, Beton" von KölnTourismus. Auf ihr kann Kölns Architektur von ihrer besonderen Seite erfahren werden. Nähere Infos und einen GPX-Track gibt es unter www.koelntourismus.de/radtouren.

Weitere Infos zur Radregion Rheinland und viele Thementouren mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden für jedes Alter gibt es auf der Internetseite des Radregion Rheinland e.V. unter www.radregionrheinland.de. Ergänzend liefert das neue Radmagazin des Vereins Inspirationen für Fahrradausflüge und Freizeittipps. Es enthält zudem spannende Geschichten und Wissenswertes aus der Region.

Zur Planung von Radtouren auf dem Knotenpunktnetz eignet sich die BVA-Radwanderkarte "Die schönsten Radtouren in der Radregion Rheinland – Mit Knotenpunktnetz und ausgewählten Themenrouten". Sie kann im "Büdchen" auf der Internetseite bestellt werden. Die Social-Media-Kanäle Facebook, Instagram und Komoot inspirieren für den kommenden Ausflug. Aktuelle Neuigkeiten erhält man über den Newsletter der Radregion Rheinland.

Also ab auf den Sattel und die Vielfalt der Radregion Rheinland entdecken!

Daniela Ross (Radregion Rheinland)







Fördermitglieder

des ADFC Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



Faltradritter

Ritterstrasse 3 50668 Köln www.faltradritter.de info@faltradritter.de

Hohenstaufenring 62

www.lindlaubikes.de

post@lindlaubikes.de

50674 Köln



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



messageconcept GmbH Große Witschaasse 17

50676 Köln www.messageconcept.com



E-Bike-Erlebnis-Center Nr. 1

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



Fahrrad-Diebstahlschutz.com

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



messageconcept

Perpedalo- Rikscha 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

Die Fahrradläden unter unseren Fördermitgliedern helfen Euch auch während der Corona-Pandemie, mobil zu bleiben. Bitte habt Verständnis für die angespannte Liefersituation in der Branche und haltet Euch beim Besuch an die im jeweiligen Laden geltenden Corona-Maßnahmen.

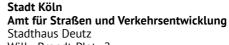




Stadt Köln

Portz am Ring

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



Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln www.stadt-koeln.de



Stadtrad

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



Pützfeld GmbH Longericher Hauptstraße 67/68

50739 Köln www.fahrrad-puetzfeld.de info@fahrrad-puetzfeld.de

WELOGICAL

tadtrad

Radlager Nirala Fahrradladen GmbH

Sechzigstraße 6 50733 Köln www.radlager.de info@radlager.de

VELOGICAL engineering GmbH

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



Der Verkehrsberater

Frank Rattav Sinnersdorfer Feld 120 50259 Pulheim www.der-verkehrsberater.de info@der-verkehrsberater.de



Radmarkt Schumacher

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



Zweiradwerkstatt 180°

Odenwaldstraße 90 51105 Köln www.zweiradwerkstatt180grad.de info@zweiradwerkstatt180grad.de



Radstation Köln

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





Die drei Fahrradtouren bieten Hybrid Events – zwischen Erlebnisorientierung und Sachorientierung – und werden gleichzeitig in verschiedenen medialen und digitalen Strukturen realisiert. Dazu gehören auch überraschende Mit-mach-Aktionen sowie pointierte Kunst- und Musikaktionen. Die Touren finden in besonderen Landschaften und Regionen des Rheinlands statt, haben eigene thematische Schwerpunkte und werden zu unterschiedlichen Jahres- und Tageszeiten durchgeführt.



↑ ↑ o empfinden wir Heimat, wo suchen wir "...unberührte" Natur. wie verstehen wir Natur und Landschaft und was müssen wir tun, um unsere Lebensgrundlagen und unser Lebensumfeld zu bewahren und zu schützen? Die Reihe #heimatnatur mit drei besonderen Fahrradexkursionen im Rheinland lädt die Teilnehmenden zum "Lesen" dieser Landschaft ein. Die Aktionstouren wollen ein Verständnis von Heimat und Kultur verstärken, das die Achtung vor Natur und Umwelt und das Bemühen um die Bewahrung der Schöpfung fördert. Dazu haben sich verschiedene Partner der Erwachsenenbildung und der Kulturarbeit zusammengetan. Die Reihe findet im Rahmen des Innovationsprojektes "Weiterbildung im Wandel - Wie sieht die Zukunft des Lehrens und Lernens aus" statt und wird vom Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW gefördert.





#heimatnatur: Siebengebirge und Rhein

Die erste Exkursion findet im Sommer am Samstag, 20. August 2022 statt unter dem Titel "#heimatnatur: Siebengebirge und Rhein - Gestaltung der Landschaft: Nutzungsformen in der Geschichte und neue Ökosysteme".

Sie widmet sich der Gestaltung der Landschaft, den verschiedenen Nutzungsformen in der Geschichte und den neuen Ökosystemen in einem der ältesten Naturschutzräume Deutschlands, dem Siebengebirge. Ist es eine Industriebrache oder ein Stück "unberührte" Natur, was wir da sehen? Und ebenso der Rhein: Ist er Nibelungenwiege oder Industriekanal – Impressionen zur Er-Findung eines Flusses.

#heimatnatur: Oberbergischer Kreis

Die zweite Exkursion findet am Samstag, 3. September 2022 statt unter dem Titel "#heimatnatur: Oberbergischer Kreis - Radeln für den bergischen Wald".

Die Radtour führt über die Landschaftszüge des Bergischen Landes. Es werden verschiedene Orte, Waldgebiete und Talsperren besucht. Dazu gehört auch eine Baumpflanzaktion mit der Radlergruppe. Die Themen sind: Vom "Grauen" im Wald: Stirbt der Wald oder alles nur schlechte Waldwirtschaft? Und: Vom Verdunsten des Wassers: Wetter, Wasserknappheit und schonender Wasserverbrauch. Für jeden Teilnehmenden werden fünf Bäume gepflanzt.

"#heimatnatur: Tagebau Hambach"

Die abschließende dritte Radtour der Reihe #heimatnatur führt zum Tagebau Hambach und findet im Herbst vom Nachmittag bis in die Nacht statt. Ihr Titel: "#heimatnatur: Tagebau Hambach - Verschwundene Heimat: Energie und Klima" Themen sind hier: Klimaveränderung, was heißt das? Energiebedarf, was machen wir da? Mobilität: Kollaps oder Wende? Aber auch: Chancen und Prägungen einer neuen Landschaftsgestaltung. Termin ist Samstag, der 08. Oktober 2022.

Clemens Rott / Udo Wallraf



Weitere Informationen und Details unter www.heimatnatur.info

Anmeldungen über dem ADFC Tourenportal oder per E-Mail an hussmann@ksi.de.



Schreibt uns eure Meinung

Liebe fahrRad!-Leser*innen, liebe ADFC-Freunde,

die Aktiven im ADFC Köln engagieren sich mit großem Einsatz und in vielfältiger Weise für die Interessen der Kölner Radfahrerinnen und Radfahrer. Von ganz besonderem Interesse für uns sind dabei auch die Rückmeldungen, die wir von euch, unseren Mitgliedern, Freunden und Wegbegleitern erhalten.

Deshalb unsere Bitte an euch:

"Füttert" uns mit euren Anregungen, Ideen und auch konkreten Vorschlägen zu unserer Arbeit. Teilt uns mit, wie euch unsere Zeitschrift gefällt oder melde euch bei uns, wenn ihr Interesse habt, aktiv bei uns mitzumachen.

Schreibt einfach eine E-Mail an:

info@adfc.koeln

Wir freuen uns auf eure Post! Euer ADFC Köln







Die Corona-Pandemie beeinträchtigt weiterhin unser Vereinsleben. Viele Treffen von Arbeitsgruppen finden weiterhin als Videokonferenzen oder in hybrider Form statt.

Die Vortragsveranstaltungen des Donnerstags-Dialogs und die Pannenhilfekurse finden weiterhin nicht statt.

Die Fahrradcodierung findet zu den üblichen Terminen in der Geschäftsstelle statt.

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.adfc.koeln veröffentlicht. Zudem legen unsere TourGuides den von ihnen angeleiteten Touren im Rahmen des Hausrechts selbst fest, welche Regeln bzgl. Impfungen und Testungen gelten.

Abhängig von der Entwicklung der Corona-Lage kann es auch kurzfristig zu Änderungen kommen.



30.08.2022, 19 Uhr

ADFC trifft Ascan Egerer

Der Beigeordnete für Mobilität Ascan Egerer ist einige Monate im Amt. Ein guter Grund, ihn zum Gespräch einzuladen. Wie weit ist die Verkehrswende in Köln? Was ist seine Vision für Mobilität in unserer Stadt? Anmeldung unter *kurz.adfc.koeln/egerer*.

26.09.2022

Mitgliederversammlung des ADFC Köln

Mehr Infos auf Seite 23 in diesem Heft.

01.09. - 30.11.2022

ADFC-Fahrradklima-Test

Alle zwei Jahre bewertet ihr Köln in der größten Befragung zum Radfahrklima weltweit. Im vierten Quartal ist es wieder so weit. Mitmachen auf *fahrradklima-test. adfc.de.*

Jeden letzten Mittwoch im Monat:

Die Radverkehrsgruppe

Die Radverkehrsgruppe des Vereins trifft sich in der Regel am letzten Mittwoch des Monats um 19 Uhr in der Geschäftsstelle des ADFC Köln. Derzeit finden die Treffen online als Videokonferenz statt.

In den Stadtbezirken treffen sich unsere Aktiven aus der Radverkehrsgruppe zusätzlich unregelmäßig für die Themen vor Ort

Die Gruppe ist offen für alle aktiven Vereinsmitglieder – und für diejenigen, die es noch werden wollen. Neuankömmlingen empfehlen wir, sich vorab bei uns per E-Mail zu melden bei *christian.hoelzel@adfc.koeln.*

Porz

Die Porzer Mitglieder der Radverkehrsgruppe treffen sich zusätzlich, um sich für ihre Arbeit im Stadtbezirk Porz auszutauschen.

Jede:r ist herzlich willkommen.

Treffpunkt ist der Quartierstreff des Klanggarten in Porz-Urbach, Bachstraße 2 an folgenden Terminen:

25. August 2022, 29. September 2022 und

27. Oktober 2022 jeweils um 19:00 Uhr.

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 **Drive Now** zahlen! bei DriveNow zahlen! Bei Flinkster bezahlen ADFC-Mitglieder nur 15 Euro Keine Anfür die Registrierungsgebühr. Außerdem ein Fahrtguthaben von 15 Euro (Gültigkeit 6 Monate). meldegebühr bei Scouter Carsharing 50% 50% Bei Call a Bike sparen Sie auch ohne zahlen! 10€/3€ BahnCard die Anmeldegebühr im Komfortund Basistarif. Bei cambio Car-Bei stadtmobil erhalten Sie Sharing erhalten Sie einen Rabatt einen Rabatt von 50% auf die von 50% auf die Melon SEGING **FNTFGA** schenkt Ihnen Anmeldegebühr. Anmeldegebühr. im ersten Jahr zusätzlich zur Neukundenprämie einen BestChoice Einkaufsgutschein (Höhe abhängig von gewählten Tarifen).

Sie sind als Radfahrer und Fußgänger haftpflichtsowie rechtsschutzversichert.

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

Sie bei Produkten der
BIKE-Assekuranz.
e Plus: Rabatte auf
b weitere Versicherungen.

11%

Auf ausgewählte Radreiseangebote im "Radurlaub" bieten Ihnen viele Reiseveranstalter 25 Euro Rabatt.

25€

Gorgenfrei Radfahren – europaweit. Die ADFC-PannenhilfePLUS können nur ADFC-Mitglieder zusätzlich

15€

Sie 15 Euro Er-

VSF-Wartung.

PLUS

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 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	adfC Allgemeiner Deutscher Fahrred-Club
Name, Vorname	
	Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos
Straße	die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.
PLZ, Ort	Einzelmitglied ab 27 J. (66 €) 18 – 26 J. (33 €)
, - , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
Geburtsjahr Beruf (freiwillig)	unter 18 J. (16 €) Familien-/Haushalts-
Telefon (freiwillig)	mitgliedschaft ab 27 J. (78 €) 18 – 26 J. (33 €)
Total (II diminis)	Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der
E-Mail (freiwillig)	Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.
Familien-/Haushaltsmitglieder:	Zusätzliche jährliche Spende:
	€
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.	D. C.
	Datum Unterschrift

Mönchgut mit dem Fahrrad erobern

"Das Reizvolle an Mönchgut ist seine Vielfalt: idyllische Dörfer, abwechslungsreiche Landschaften und überall die Ostsee", sagt die Tourismusmanagerin Franziska Gustävel über die Halbinsel im Südosten von Rügen. Die Halbinsel mit dem Fahrrad zu erkunden ist auf jeden Fall eine gute Idee, zumal die Radwege auf Mönchgut top sind.



it zwei Touren ist Mönchgut individuell zu entdecken. Doch aufgepasst, nicht denken, dass es an der Küste immer flach ist. Das Auf und Ab lässt sich mit einem E-Bike jedoch prima radeln. Die längere Tour (20 km) beginnt in Middelhagen. Das kleine Fischerdorf hat seinen ländlichen Charme behalten und bietet einige Sehenswürdigkeiten. Hier steht die älteste Schule Rügens, heute ein Museum, und wer will, kann eine Unterrichtsstunde aus dem 19. Jahrhundert bei Fräulein Lehrerin miterleben





Die zweite Tour ist mit rund 12 km kürzer, aber nicht minder interessant. Der Start ist in Groß Zicker, einem der schönsten Fischerorte auf Rügen. Das bekannteste Bauwerk, denkmalgeschützt, ist das Pfarrwitwenhaus von 1720. Ebenfalls einen Besuch wert ist die gotische Backsteinkirche aus dem 14. Jahrhundert mit den bunten Glasfenstern und einem idvllischen Friedhof. Vor der kleinen Wanderung in die Zicker Berge schmeckt das Fischbrötchen von der Fischräucherei Dumrath.

Von Groß Zicker führt der Radweg zum Bodden und dann durch einen wunderschönen und kühlenden Küstenwald nach Thiessow. Der gemütliche Ort wird von drei Seiten von der Ostsee umschlossen. Dienstag und Donnerstag lädt der Rügenmarkt mit regionalen Produkten ein und der Lotsenturm auf dem 36 Meter hohen Lotsenberg bietet einen grandiosen Fernblick.

Ein Katzensprung ist es bis Klein Zicker. Nach einer kleinen Wanderung auf die höchste Erhebung, 38 m, hat man einen wunderschönen Blick auf die Steilküste von Gager und nach Thiessow. Zurück geht es wieder auf dem Radweg durch den Küstenwald, hier sind am kilometerlangen Sandstrand Badestopps jederzeit möglich und überall gibt es frische Fischbrötchen und Räucherfisch. Vor Groß Zicker lohnt ein Abstecher nach Gager.

Zur Mittagszeit kommt meist Fischer Koldewitz in den Hafen gefahren und verkauft den Fisch direkt vom Kutter, frischer geht es nicht. Der Hafen an sich hat den gemütlichen Fischereicharme.



Von Gager aus bietet sich eine Wanderung in die Zicker Berge an. In dem hügeligen Naturschutzgebiet befinden sich die beiden höchsten Erhebungen auf Mönchgut, der Bakenberg und der Zicker Berg mit jeweils 66 m Höhe. Fahrräder sind hier allerdings verboten.

Wer die idyllische Mönchguter Landschaft per Rad aber nicht alleine erobern will, kann an einer der geführten Radtouren teilnehmen. Die Touren werden immer individuell an die Streckenwünsche der Teilnehmenden angepasst und dauern ca. vier Stunden.

Wilfried Kochner



Information und Buchung: www.mein-moenchqut.de www.ostseebad-moenchgut.de



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



Standorte der vier ADFC-Lastenräder

Kostenloser Verleih von Lastenrädern



Max, Moritz, Mariechen und Möhrchen heißen die fünf Lastenräder des ADFC Köln. Neu ist das BimarckBike. Es ist das von uns betreute E-Lastenrad von Alnatura. 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.

- Im linksrheinischen Georgsviertel steht das Lastenrad Mariechen. In Porz steht euch das identische Lastenrad Moritz zur Verfügung. Beide sind zur Mitnahme von Kindern geeignet.
- Das Lastenrad Max (Mitnahme von 3 Kindern) steht beim Kinderschutzbund in Kalk.
- Der Standort des Lastenrads M\u00f6hrchen ist in Humboldt/ Gremberg. (reines Lastenrad vom D\u00e4nischen Hersteller Larry vs. Harry/Bullit).

 Am Alnatura im Belgischen Viertel steht euch das BismarckBike als E-Lastenrad zur Verfügung.

Weitere Infos zu den Lastenrädern und die Buchung findet ihr 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 eure 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 2/2022

Auflage 5.000 Exemplare

Herausgeber ADFC Kreisverband Köln e.V.

Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln

Bankverbindung

Sparda-Bank West eG

IBAN DE39 3706 0590 0004 8836 08

BIC GENODED1SPK
PayPal paypal@adfc-koeln.de

Finanzamt

Köln Altstadt Steuernummer 214/5859/2460

Redakteur (V.i.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, Steffen Brückner, Alexander Bühler, Michael Dietz (City-Radler), Torsten Kleinz, Wilfried Kochner, Simone Kraus, Carolin Ohlwein, Clemens Rott, Christoph Schmidt, Jan-Philipp Schmitt, Udo Wallraff.

Lektorat Christoph Theisen

Fotos

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

Titelbild TAUBE-DESIGN

Anzeigen Hubert Schlömer, anzeigen@adfc.koeln

Artdirektion, Satz, Layout, Umbruch TAUBE-DESIGN

Druck

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



Nächste Ausgabe Winter 2022/-23
Öffentliche Redaktionssitzung
Redaktionsschluss 04.10.2022
Anzeigenschluss 10.10.2022

(*) 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.



FAHRRÄDER FÜR ALLE! SEIT 1979 IN NIPPES!

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







Faible ALLEGRO ab 1499€



Faible **RUBATO** Curve ab 1449 €

Entdecke Dein Faible!



www.faible-fahrrad.de

Radlager GmbH

Sechzigstraße 6 • 50733 Köln • Tel 0221 734640 radlager.de • facebook.com/radlager.de