

fahrrAD!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln

Gespräch
mit dem neuen
Beigeordneten für Verkehr

Quo Vadis Colonia?



1982

2006

2013

2022





DIE VIELFALT MACHT'S!

Viele Highlights von unseren
NEUEN MARKEN direkt verfügbar!



RIESE & MÜLLER

Echte deutsche Ingenieurskunst.

Bis ins Detail ausgestützelte 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.



tern

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-Langerich
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 der aktiven Mobilität in Köln,

zunächst ist eine Entschuldigung für das späte Erscheinen der fahrRAD! fällig. Das Magazin entsteht ja – bis auf die Produktion – vollständig im Ehrenamt und wir haben es neben beruflichen Verpflichtungen einfach nicht geschafft, die letzten Schritte fertig zu machen. Bei mir persönlich kommen noch die zahlreichen Aufgaben auf Bundesebene hinzu. Wir brauchen hier definitiv noch Menschen, die in der Redaktion mitarbeiten wollen.

In einem ausführlichen Interview, welches ihr bei uns in YouTube in voller Länge schauen könnt, stellt sich der Beigeordnete für Mobilität der Stadt Köln, Ascan Egerer, unseren Fragen. Außerdem schauen wir auf verschiedene Verkehrsprojekte in Kalk, Ehrenfeld und Deutz und blicken auf das Fahrradjahr 2022 mit zahlreichen Höhepunkten zurück.

Artikel zu Technikthemen und die Vorstellung verschiedener Touren in unserer Region runden den Inhalt dieser Ausgaben wieder ab.

Eine Sache liegt uns zusätzlich sehr am Herzen: Um die Menschen aus der Ukraine zu unterstützen, sammelt der ADFC Köln zusammen mit dem Kölner deutsch-ukrainischen Verein Blau-Gelbes Kreuz Fahrräder. Damit wollen wir die Mobilität der Ukrainerinnen und Ukrainer sicherstellen. Auch dazu haben wir einen Artikel in diesem Magazin.

Wir wünschen Euch stressfreie Fahrten zur Arbeit und tolle Touren mit Eurem Fahrrad. Bestenfalls macht ihr in den Sommermonaten eine Radreise in einer schönen Gegend in Deutschland und Europa.

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 XXL-Gefühl – wir freuen uns auf dich!

UNSER FELD-VERSPRECHEN

- Über 36.000 Fahrräder und E-Bikes vorrätig
- Großes Zubehör- und Bekleidungsassortiment
- Über 200 namhafte Marken
- Kompetente XXL-Fachberatung inklusive
- Moderne Fachwerkstatt
- 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



6



16



22



36



32



42



46

Inhaltsverzeichnis

- 3 Editorial
- 6 Quo Vadis Colonia?
Gespräch mit dem neuen Beigeordneten für Verkehr!
- 14 Radstreifen auf der Kölner Straßen
- 16 Open Bike Sensor – Teil 2
- 20 Fahrräder für die Ukraine
- 21 Fahrradfahren auf der Venloer
– nie war ich dem Himmel so nah
- 22 Kölsche Konfliktzonen
- 24 Das Fahrradjahr 2022
- 26 Frühlingstour durch den Königsforst
- 27 Helfen mehr Schilder in Schilda?
- 29 Unterwegs in der Radregion Rheinland
- 32 Wie schützt man sich vor Fahrraddiebstahl?
- 33 Riemenantrieb doch nicht verlustärmer als Kette?
- 36 Blick nach hinten
- 39 Abbiegen
- 42 Rund um Köln zu den Kirchen von
Domenicus und Gottfried Böhm
- 46 Von Ruhr zu Ruhr
- 50 Schreibt uns eure Meinung
- 51 Tourenregeln / Termine
- 52 Fördermitglieder
- 54 Mitgliedervorteile auf einen Blick
- 53 Kölsche Mitgliedervorteile
- 56 Standorte der ADFC-Lastenräder
- 57 ADFC Köln Kontaktdaten / Impressum
- 58 Der ADFC Köln im Internet und den
sozialen Medien

Quo Vadis Colonia?

Ascan Egerer ist der ziemlich neue Beigeordnete der Stadt Köln für Verkehr. Zum Zeitpunkt des Interviews leitete er seit zehn Monaten das Verkehrsdezernat mit etwa 1.000 Mitarbeiter:innen, welches für die Planung, den Bau und Betrieb von Verkehrswegen, Tunnels und Brücken zuständig ist. Der ADFC führte am 31. August ein Gespräch mit ihm, das wir hier gekürzt wiedergeben.



Gespräch mit dem neuen Beigeordneten für Verkehr



verbund voranzubringen im Zusammenspiel mit der Kommunalverwaltung und den städtischen Verkehrsgesellschaften. Und es geht ja auch in Köln nicht nur um die „Straße“!

In Karlsruhe war ich sieben Jahre. Zuletzt wurden einige meiner Projekte abgeschlossen. Insofern war das ein Zeitpunkt, an dem der Wechsel in eine andere Tätigkeit nochmal passend schien. Gleichzeitig habe ich nie den Bezug zu Köln, wo ich schon mal gelebt und gearbeitet habe, verloren. Nach der letzten Kommunalwahl in Köln gab es – zwar in unterschiedlicher Ausprägung – ein klares Bekenntnis zur Mobilitätswende über alle politischen Fraktionen hinweg – alle wissen, es muss etwas passieren. Das sehe ich als sehr positives Zeichen und eine Aufgabe für mich, in die ich mich gerne einbringen will.

ADFC: *Und wie fühlen sie sich nun in diesem Spannungsfeld zwischen teils gegenläufigen politischen Mehrheiten im Rat und in den Bezirksvertretungen sowie hohen Erwartungen unter anderem von uns?*

ADFC: *Sie haben ihre Karriere bei der Bahn und bei den Verkehrsbetrieben der Unistadt Karlsruhe gemacht. Was hat einen „Bahner“ dazu bewegt den Straßenverkehr der Millionenstadt Köln zu organisieren? Was ist ihre Vision für die Verkehrswende in Köln und wie sieht unsere Stadt in zehn Jahren aus?*

Anscan Egerer (AE): Ich war tatsächlich länger bei der Bahn und den kommunalen Verkehrsgesellschaften in Karlsruhe. Da hatte ich zwar einen Schwerpunkt „auf der Schiene“, aber nicht nur. Es ging um den ÖPNV insgesamt und um die Infrastrukturen, die damit zusammenhängen. Es ging auch um die Vernetzung der Verkehrsträger zu einem Gesamtverkehrssystem. Es ging auch um Güterverkehr und Logistik. Mich hat immer angetrieben, ein Verkehrsangebot im Umwelt-

AE: Ich fühle mich nach der Kennenlernphase im Amt gut angekommen. Es war mir wichtig, eine Bestandsaufnahme der politischen Beschlusslagen, deren Umsetzung, und der Erwartungen zu machen. Dazu habe ich ganz viele Gespräche geführt. Auch mit den verschiedenen Verbänden. Da im Austausch zu sein, bleibt für mich auch weiter wichtig.

Köln als Millionenstadt funktioniert anders als Karlsruhe. Z.B. was die Zusammenarbeit mit den Bezirken angeht. Aber dazu gibt es ja auch Instrumente wie u.a. die Runden Tische. Zudem gab es organisatorische Veränderungen. In der Nachfolge eines langjährigen Amtsleiters haben wir nun ein Amt neu ausgegründet. Das neue Amt 68, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Die Idee zur Veränderung der Organisation gab es auch vor meiner Zeit hier schon.

Mein Einstieg war in dem Moment, in dem es um die inhaltliche Zuordnung der Aufgaben in die Ämter und die Strukturierung der Prozesse ging. Eine wichtige Entscheidung dabei war, die Themen Fuß- und Radverkehr nicht als Stabsstelle, die nach außen vielleicht gut ausgesehen hätte, zu organisieren. Diese wäre aus dem gesamtverkehrsplangerischen Kontext herausgerissen. Nun sind die Amtsleitungen des neuen Amtes und des umstrukturierten Amtes 66 besetzt und wir legen los.

ADFC: Wie sieht ihr persönlicher Mobilitätsmix aus? Fahren sie Dienstwagen, KVB oder Fahrrad?

AE: Die Basis meiner persönlichen Mobilität ist seit Jahrzehnten das Fahrrad. Ich will zeigen, dass es auch mit dem Anzug im Büroalltag funktioniert. Die heute gut etablierte Elektroun-

terstützung hilft dabei. Zudem fahre ich auch viel mit dem ÖPNV und nutze das gute Angebot der KVB in der Innenstadt. Beides lässt sich gut kombinieren. Ich habe mich bewusst gegen einen Dienstwagen mit Fahrer entschieden. Für mich ist es wichtig den Verkehr selbst „ohne Sonderstatus“ zu erleben, damit ich nicht an der Realität vorbei unterwegs bin.

In die Diskussion darum welche Dienstwagen die Stadt Köln beschafft, werden wir auch die Variante eines intermodalen Mobilitätspakets einbringen. So nutzen wir in unserem Dezernat z.B. auch Carsharing. Das gilt es auszuweiten.

ADFC: Karlsruhe ist bekannt für sein weit ins Umland führendes Stadtbahnssystem. Was können Köln und die KVB von Karlsruhe lernen?

AE: Das „Karlsruher Modell“ zeichnet sich aus durch die Verknüpfung der innerstädtischen



Straßenbahn mit dem regionalen Eisenbahnnetz. Die Fahrgäste können beim Weg in die Stadt oder aus ihr heraus einfach sitzen bleiben. Das gibt es in Köln zum Teil ja auch mit den Linien 16 und 18, die weit aus der Stadt hinaus führen. Zudem gibt es einige Stadtbahnprojekte in der Planung, die weit über Köln hinausgehen sollen. Die Städte stehen dabei im Austausch und handeln nicht in Konkurrenz. Bei solchen und allen anderen verkehrsplanerischen Lösungen habe ich im übrigen auch keine Hemmschwelle, nach guten Beispielen auch in kleineren Städten zu schauen.

ADFC: Karlsruhe war beim ADFC-Fahrradklimatetest 2020 auf dem 1. Platz unter den Großstädten. Köln auf dem letzten unter den Millionenstädten. Was muss Köln tun, um sein Ergebnis zu verbessern? Wie schaffen wir die für die Klimaneutralität in Köln nötige Verdoppelung des Radverkehrs bis 2030?

AE: Es beginnt ja nicht überall bei Null. Beispielsweise ist das Radverkehrskonzept Innenstadt ein vor einigen Jahren begonnener Prozess, der sich aber erst schrittweise umsetzt. Jetzt sieht man an vielen Stellen, dass durchgehende Verbindungen entstehen. Dazu gibt es auch viele positive Rückmeldungen. Was fehlt, ist ein für die Menschen erkennbarer Zielzustand. Kritik bekommen wir da, wo Teilmaßnahmen entstehen, die vorerst z. B. vor den Knotenpunkten aufhören. Da wollen wir besser kommunizieren. Dazu haben wir die Plattform www.mobiler.koeln gestartet. Hier wollen wir zeigen, was es schon gibt und wohin der Weg geht. Zudem wollen wir verkehrsplanerisch bzw. in der Umsetzung schneller werden. An einzelnen Punkten ist uns das auch schon gelungen. Z.B. an der Richard-Wagner-Straße wollen wir sofort etwas tun und den Radfahrstreifen weiterführen. Aber neben kommunikativen Themen und Verkehrsplanung gibt es auch vieles, was nicht von uns beeinflussbar ist. Z.B. das Agieren von Ordnungsamt und AWB. Auch diese Themen wollen wir begleiten.

Weitere Themen sind Abstellanlagen – wo wir im Plan sind – und Führung an Baustellen.

ADFC: Baustellen sind ein Stichwort. Hier wird der Radverkehr oft vernachlässigt. Baufirmen halten sich oft nicht an die Anordnungen. Wir würden uns wünschen, dass für Radfahrer transparent wird, welche Verkehrsführung angeordnet wurde. Wie kann das erreicht werden?

AE: Bei 23.000 jährlichen Baustellen in Köln können wir nicht überall kontrollieren. Trotzdem sind wir aktiv. Z. B. gibt es einen internen Wettbewerb, wer die meisten der in Köln unzulässigen Schilder „Radfahrer Absteigen“ findet. Das zeigt, dass wir hier aktiv bleiben müssen, um ein Umdenken zu erreichen, damit zukünftig selbstverständlich der Radverkehr mitgedacht wird. Noch sind wir nicht so weit. Aber wir arbeiten mit einem motivierten Team in den Ämtern daran.





Stadt Köln

Köln wird mobiler. Du auch?



**Erlebe Deine neue
Fahrradfreiheit**
Mehr Radfahrstreifen in Köln



www.mobiler.koeln



ADFC: *In den vergangenen Jahren wurde der Verwaltung oft vorgeworfen, es ginge zu langsam. Oft hatte man den Eindruck, dass Teile der Ämter gegen die Radverkehrsförderung des eigenen Hauses opponieren und der Kfz-Verkehr dem Radverkehr gegenüber bevorzugt wird. Gleichzeitig werden Fortschritte durch Verbände als unzureichend kritisiert. Sichtbar z.B. im Fahrradklimatest. Wie schätzen sie die Motivationslage im eigenen Haus ein und welche Unterstützung wünschen sie sich aus Öffentlichkeit und Verbänden?*

AE: Als ich die Tätigkeit begonnen habe, war ich überrascht von den vielen motivierten Mitarbeiter:innen in den Teams. Die haben wirklich gute Ideen, konnten damit aber bisher nicht so in den Vordergrund treten. Denn lange Zeit war auch in Köln die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) das Credo. Diese motivierten Leute wollen wir nun stärker mit in Projektverantwortung nehmen. Da gibt die Neuaufstellung des Teams nun auch die Chance mit „frischem Wind“ rein zu gehen. Zudem setzt sich die Erkenntnis durch, dass das Thema Verkehrswende ein ganz elementarer Baustein ist, wenn wir das Thema Klimaschutz wirklich ernst nehmen. Der Verkehrssektor hat hier ja bisher noch nicht so viel dazu beigetragen. Das ist ein Prozess, den wir auch in enger dezernatsübergreifender Zusammenarbeit z.B. mit dem Dezernat Klima, Umwelt, Liegenschaften von Herrn Wolfgramm vorantreiben. Zudem gibt es den Klimarat, an dem auch die Verbände beteiligt sind. In ihm wird in verschiedenen Projektgruppen gearbeitet. Um seine

Ergebnisse umzusetzen, sorgen wir nun für die notwendigen politischen Beschlüsse. So werden in den nächsten Jahren die dafür nötigen Mittel bereitstehen. Das ist eine gute Methode, die ich fortführen will. Das passt auch zu unserer Vereinbarung im Austausch zu bleiben. Dieser Austausch ist für uns eine wichtige Unterstützung. Zudem können wir vermitteln, wo wir stehen. Das will ich intensivieren.

ADFC: *Wir nehmen wahr, dass Menschen die Fortschritte für den Radverkehr in der Innenstadt auch anerkennen. Zunehmend wird aber gefragt „was passiert denn in meinem Bezirk?“ Da entsteht ein Gefühl abgehängt zu werden. Was kann dagegen unternommen werden?*

AE: Diese Diskrepanz nehme ich auch wahr. Es ist erkennbar, dass die Bezirksvertretung Innenstadt ein Vorreiter ist. Nun merken die anderen Bezirke, dass Radverkehrskonzepte auch für sie gut sind und wollen auch welche haben. Das ist eine positive Entwicklung. Gleichzeitig ist in der Innenstadt das Radverkehrsaufkommen auch besonders hoch. Darum ist es aus verkehrlicher Sicht nicht falsch dort anzufangen. Trotzdem wollen wir nun auch in den Außenbezirken schneller Maßnahmen umsetzen. Da haben wir nun einen gewissen Schwung aus der Innenstadt, den wir übertragen wollen.



ADFC: Für viele der Projekte braucht es eigentlich weitere Stellen. Sind die für den neuen Haushalt eingeplant?

AE: Wir haben ausgerechnet, wie viele Stellen wir bräuchten, um alles schnell umzusetzen. Das sind viel mehr, als im städtischen Haushalt möglich ist. Aber wir haben im Haushalt auch ein Kontingent bekommen, für das wir noch die richtigen Leute finden müssen. Das ist im Ingenieurbereich derzeit schwierig – obwohl hier gar nicht so viele Stellen offen sind.

Darum müssen wir priorisieren, gut strukturieren, Dinge zusammenfassen, Prozesse effizient gestalten. Z.B. darf es nicht mehr passieren, dass Planungen abgeschlossen sind, und die Ausführung, weil sie das Projekt noch gar nicht kennt, ein Jahr braucht, um weiterzuarbeiten. Das muss reibungslos ineinander laufen. Wir prüfen auch, ob wir alles selbst machen müssen oder andere Organisationsformen finden und z. B. vermehrt mit externer Unterstützung arbeiten können.

ADFC: Einerseits gibt es Lob für die breiten Radfahrstreifen in der Innenstadt. Nach anfänglicher Opposition in der Verwaltung werden sie mittlerweile als „Kölner Standard“ gesehen. Das freut uns sehr. Jedoch kritisieren andere, dass eine physische Trennung z. B. durch Poller fehlt. Dadurch gibt es oft die Mitbenutzung der Radfahrstreifen durch fahrende oder parkende Autos. Wie gelingt es hier den Standard anzuheben und auch z.B. vom Radfahren in Mittel-lage wegzukommen?

AE: Geschützte Radwege und Radfahren in Mittel-lage sind sehr wichtige Themen. Da haben wir uns auch umgesehen, was andere Städte tun. Denn unser Ziel ist es, eine große Menge von Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Dazu wollen wir die 60 Prozent der Menschen erreichen, die bei guten Bedingungen offen fürs Radfahren sind. Darum brauchen wir sichere Radverkehrsanlagen, die auch ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Hier wollen wir in der Zukunft mehr machen.



ADFC: Ein Thema in Köln sind die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Hier gibt es fehlende Rücksicht auf beiden Seiten. Fußgänger:innen auf Radwegen und Radfahrer:innen auf Gehwegen. Besonders sieht man das auf wichtigen Verbindungen für den Radverkehr wie etwa Eigelstein, Deutzer Freiheit, Severinstraße oder Ehrenstraße, die derzeit tatsächliche oder gelebte Fußgängerzonen auf Radverkehrshaupttrouten werden. Inwieweit hilft das beim Ausbau des Radverkehrs?

AE: Bei einigen dieser Beispiele soll der Radverkehr weiter stattfinden. Andere sollen tatsächlich Fußgängerzonen werden.

ADFC: Bei der Ehrenstraße mag das funktionieren. Die Deutzer Freiheit hat jedoch eine enorme Bedeutung für den Radverkehr nach Kalk und Bergisch Gladbach. Von beiden Seiten wird er derzeit dort hin geführt. Da geht es nicht, ihn im zentralen Stück zu verbieten.

AE: Deswegen wollen wir ihn auch nicht verbieten. Aber wir wollen andere Routen als schnelle Routen entwickeln. Dort soll es Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geben. Wer dann z.B. durch die Ehrenstraße fahren will, muss dort langsam fahren und Rücksicht nehmen. Solche alternativen Routen wird es auch in Deutz geben müssen. Da hilft es, dass wir nun für alle Bezirke die Radverkehrsnetze, zwar ohne alle Detailmaßnahmen, beschlossen haben. Damit können wir nun in die vertiefte Planung gehen und auch die Radpendler Routen aus dem Umland gut einbinden. Wir diskutieren heute an jedem Knotenpunkt monatlang wie viel Autoverkehr und Radverkehr dort sein soll, und wie die Fußwegführungen aussehen sollen. Ich denke das wird schneller gehen, wenn definiert ist, dass ein Knotenpunkt ein wichtiges Element eines Radverkehrsnetzes ist. Das gilt auch umgekehrt für Knotenpunkte, die als zentral im MIV-Grundnetz gelten.

ADFC: Vielen Dank für das Gespräch.

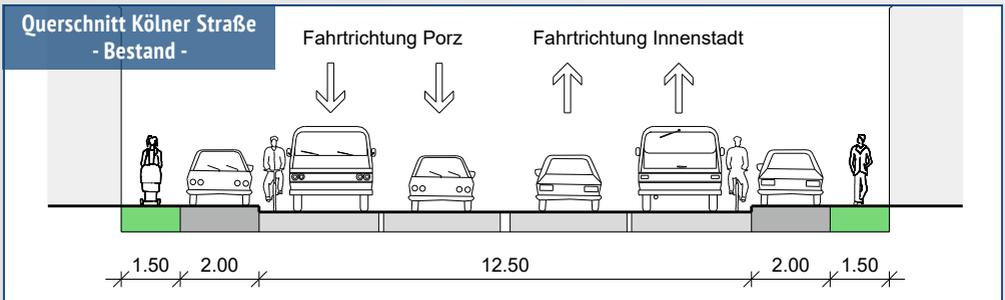
Interview: Christoph Schmidt
Transkription: Alexander Bühler



Radfahrstreifen auf der Kölner Straße und Hauptstraße in Porz

Eine Stellungnahme des ADFC

ADFC Köln fordert „Kölner Standard“ auch auf der Kölner Straße



© Stadt Köln / Essebrücke + Bumnick

Der ADFC Köln fordert den Verkehrsausschuss und die Stadtverwaltung auf, auf der Kölner Straße zwischen Gremberghovener Straße und Helenenstraße endlich Radverkehrsanlagen ohne weitere Verzögerungen einzurichten, um den Leinpfad zu entlasten. Auf der Kölner Straße fließt der KFZ-Verkehr heute auf vier Spuren, zusätzlich wird in beiden Richtungen geparkt. Radfahrinfrastruktur ist nicht vorhanden.

Der Verkehrsausschuss sollte dem Verwaltungsvorschlag zustimmen, in beiden Fahrtrichtungen 2,50m für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen und den Radfahrstreifen durch bauliche Elemente vom KFZ-Verkehr zu trennen. Nur durch ein solches attraktives Angebot besteht die Chance, Radverkehr vom Leinpfad als bislang einziger durchgehender Radroute zu verlagern und die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr dort zu reduzieren.

Die von der Bezirksvertretung Porz ins Spiel gebrachten Vorschläge, mehr Platz für den KFZ-Verkehr zu schaffen, erfordern zeitaufwändige Umbaumaßnahmen und verschieben damit

eine Lösung der Probleme in die ferne Zukunft. Mit dem sogenannten „Alternativvorschlag“ mit einer überbreiten Fahrbahn, schmalen Radfahrstreifen und einer Radverkehrsführung im Seitenraum der Knoten wird eine Lösung suggeriert, die keine ist. Radfahrstreifen auf Mindestmaß bedeuten weniger Sicherheit und sind nicht geeignet, Radfahrer:innen vom Leinpfad auf die Kölner Straße zu locken.

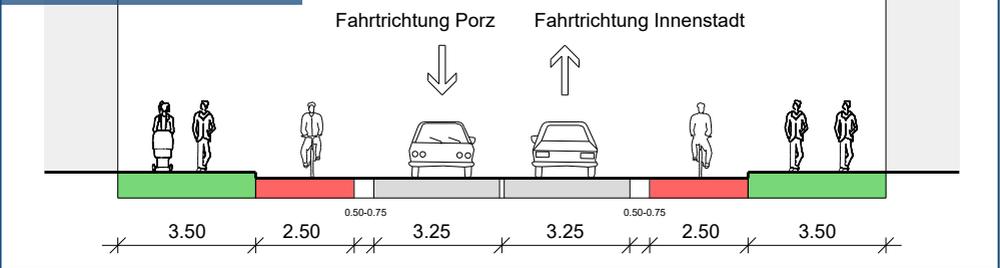
Der ADFC Köln warnt davor, die Entscheidung nun noch länger aufzuschieben oder Abstriche an den Qualitätsstandards zu machen. Der zunehmende Radverkehr lässt dies nicht zu. Der an den Ringen erfolgreich eingeführte Kölner Standard von mindestens 2,50m Breite ist auch auf der Kölner Straße einzuhalten.



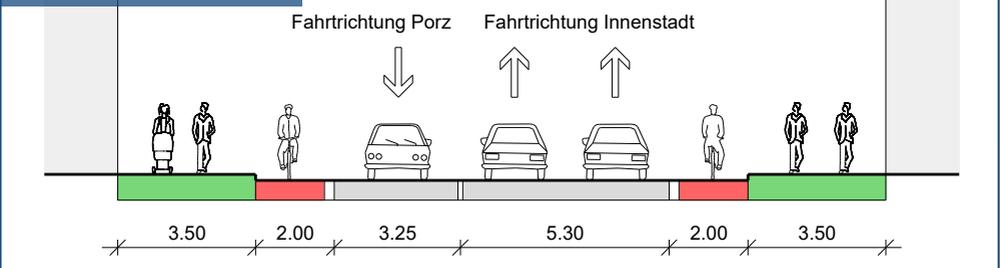
Die kommentierte Beschlussvorlage im Ratsinformationssystem:

https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvnor=104827

Planung Verwaltungsvorschlag



Planung Alternativvorschlag



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



← OPEN BIKE → SENSOR

– Teil 2

Der Open Bike-Sensor misst die Abstände, mit denen Autos und andere Fahrzeuge jemanden auf dem Rad überholen. 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 der letzten Ausgabe der Zeitschrift fahrRAD! starteten wir mit dem ersten von drei Teilen der OpenBikeSensor-Reihe. Im ersten Teil ging es darum wie die Idee entstand und wie die notwendigen Bausätze nach Köln kamen.

Bevor Daten überhaupt erzeugt werden können, mussten die als Bausätze gelieferten Sensoren (Bausätze) erst einmal zusammengebaut werden. Wir starteten Mitte Juni und vier Wochen später waren 30 Open Bike-Sensoren fertig zusammengelötet.

Wer aber jetzt denkt, dass die Bausätze wie bei einem Modellbau aus dem Spielzeugladen aussehen und von jedem zusammengesetzt werden können, der liegt falsch. Es handelt sich hierbei um Bauteile von verschiedenen Lieferanten aus Fernost, bei deren Zusammenbau man einiges an Kenntnis und handwerklichen Geschick (z.B. Löten) mitbringen muss.

Glücklicherweise haben wir in unserem Team mit Thomas einen Entwicklungsingenieur, der all dies mitbringt und sich mit Sensortechnik sehr gut auskennt. So fand unter seiner Anleitung in

den Werkstätten der Deutschen Sporthochschule Köln der Zusammenbau statt.

Bei den „Bastelstunden“ hatten alle Beteiligten sehr viel Spaß. Und jeder von uns ist jetzt zumindest in der Lage zu löten. Auf das Ergebnis sind wir sehr stolz, denn alle 30 OpenBikeSensoren funktionieren einwandfrei!

Und sollte mal ein Sensor nicht mehr funktionieren, unterstützt uns Thomas auch weiterhin als Support sowie bei Reparaturen. Was natürlich eine große Erleichterung ist, da die Messung der Überholabstände über mehrere Jahre gehen soll und dabei jedes funktionierende Gerät wichtig ist.

Bei der Messung eines Überholabstandes werden die Daten im Sensor gespeichert. Aber wie kann man sie visualisieren?

Das war am Anfang eine unserer größeren Baustellen. Denn die Visualisierung erfolgt über ein spezielles Portal. Dieses gab es für Köln noch nicht. Wir hätten uns zwar bei einem NRW-Portal beteiligen können, aber diese Notlösung stand von Anfang an auf wackeligen Beinen. Bei einem

Projekt, was über viele Jahre angelegt ist und bei dem man auch den Datenschutz beachten muss, ist eine Notlösung keine gute Idee.

Aber dieses Problem wurde überraschenderweise schnell gelöst. Denn es meldete sich das gemeinnützige Data-Science-Netzwerk CorrelAid (correlaid.org). Das Netzwerk verfügt in Köln über eine Lokalgruppe, die sich ebenfalls mit dem Thema Open Bike-Sensoren aktiv beschäftigt. Nach mehreren Telefonaten kamen wir überein, gemeinsam das Team OpenBikeSensorKöln ins Leben zu rufen. Für CorrelAid war es mit deren Knowhow eine einfache Aufgabe, das Portal mit allen notwendigen Datenschutzvorgaben zu programmieren.

Zusammengefasst kann man bis jetzt sagen, dass wir in Köln für das Projekt nun sehr gut aufgestellt sind. Wir haben:

- engagierte Fahrradfahrer:innen, die ehrenamtlich Daten zu Überholabständen sammeln.
- insgesamt 40 Sensoren, die bei Bedarf schnell repariert werden können.
- ein sicheres Portal zur Visualisierung und Pflege der Daten.

Wir sind jetzt bereit für den nächsten Schritt!!

Dieser beinhaltet u.a.

- die Kontaktaufnahme mit Organisationen, Verwaltungen, Projekten und/oder Personen, die die Daten sinnvoll einsetzen können.
- die Klärung, ob das Portal für die Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht wird.
- in welcher Form wir die Sensoren – z.B. über den ADFC – verleihen können.

Es ist noch viel zu tun. Wir packen es an!

Über all dies berichtet der dritte und somit letzte Teil in der nächsten Ausgabe der fahrRad!

Michael Dietz (Cityradler)



Bewegt viel – auch fürs Klima.

Das KVB-Lastenrad.

Demnächst
in Nippes,
Deutz und
Neubrück



www.kvb.koeln/lastenrad



Zur Unterstützung der Menschen aus der Ukraine sammelt der ADFC Köln zusammen mit dem Kölner deutsch-ukrainischen Verein Blau-Gelbes Kreuz Fahrräder. Damit stellen wir nach einer Idee unserer ukrainischen Partnerorganisation U-Cycle die Mobilität der Ukrainerinnen und Ukrainer sicher.

Fahrräder für die Ukraine

Wir wollen die Räder zwei Zielgruppen zur Verfügung stellen:

- Einige Räder für Flüchtlinge, die derzeit in der Kölner Region leben. Damit sie hier in Köln mobil sind.
- Die weiteren Räder gehen mit Hilfslieferungen des Blau-Gelben Kreuzes in die Ukraine. Rund um Lviv leben derzeit viele Flüchtlinge aus dem Osten des Landes. Hier werden die Räder benötigt, um einen Verkehrskollaps abzuwenden. In anderen Regionen der Ukraine gibt es kaum Treibstoffe und der ÖPNV ist kriegsbedingt ausgefallen. Auch ermöglichen Fahrräder die Mobilität der Menschen.

Wie kann man unterstützen?

Wir suchen weitgehend funktionsfähige Fahrräder, da wir nicht Fahrräder in großen Mengen reparieren können. Ob Damen- oder Herrenrad ist nicht wichtig. Selbstverständlich sind auch Kinder- und Jugendräder gefragt. Primär kommt es darauf an, dass die Räder verkehrssicher sind. Die Fahrräder können werktags von 15 bis 18 Uhr an der Halle des Blau-Gelbes-Kreuz e.V. in der Marktstraße 27, 50968 Köln (Nähe Groß-

markt) abgegeben werden. Solltet ihr nicht selbst dort vorbeikommen können, meldet euch bitte bei uns.

Wer helfen will, kleine Reparaturen durchzuführen, ist herzlich willkommen. Ebenso freuen wir uns, wenn ihr Räder bei Spendern abholt und zum Blau-Gelben Kreuz bringt. Weitere Informationen findet Ihr auf <https://ukraine.adfc.koeln>.

Christoph Schmidt

Das Blau-Gelbe Kreuz ist in weiten Teilen der Ukraine aktiv und liefert insbesondere Medizinprodukte und andere Hilfsgüter, wie Startboxen für Neugeborene, Hygieneartikel oder Lebensmittel. Wir würden uns über eine finanzielle Unterstützung für die Logistikkosten des Blau-Gelben Kreuzes und für die Ersatzteile freuen:

<https://betterplace.adfc.koeln>



Blau-Gelbes Kreuz
Deutsch-Ukrainischer Verein e.V.



Fahrradfahren auf der Venloer – nie war ich dem Himmel so nah

...so lautet der Text eines Songs der Kölner Band Spaten zur Venloer Straße. Auch wenn wir es nicht für möglich gehalten haben, wurde die Situation auf dieser wichtigen Radroute aktuell noch schlechter als zuvor.

Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs („Tempo-20-Zone“) zwischen Moschee und Gürtel bedingte aus rechtlichen Gründen die Entfernung vorhandener Markierungen und Ampelanlagen. Der Radverkehr steht nun bei unverändertem Autoverkehr im Stau und wird enger überholt als je zuvor. Und der Fußverkehr hat bei diesen Verkehrsmengen auch bei Tempo 20 große Probleme, die Fahrbahn zu queren.

Planung und Umsetzung in Ehrenfeld

Wir haben von Beginn an gesagt, dass das Radverkehrskonzept Ehrenfeld an der Venloer Straße gemessen werden wird und es für den Erfolg entscheidend ist, den gesamten Plan für die Venloer Straße vollständig umzusetzen:

- Zwischen dem Gürtel und der Inneren Kanalstraße soll eine auf Tempo 20 beschränkte Einbahnstraße in Fahrtrichtung Innenstadt eingerichtet werden.
- Zwischen dem Gürtel und der Äußeren Kanalstraße soll eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Bickendorf eingerichtet werden.

Erst durch die unterschiedlichen Richtungen der beiden Einbahnstraßenabschnitte wird der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen voll-

ständig entfernt. Umgesetzt wurde aber nur die Tempobeschränkung östlich des Gürtels. Für das Jahr 2023 ist dort noch die Einrichtung der Einbahnstraße geplant. Für den westlichen Teil existieren aber weder Planungen noch ein Zeithorizont.

Die vorzeitige Ausweisung von Tempo 20 war ein Fehler. Dieser kann nur durch eine zeitnahe Einrichtung der Einbahnstraßenregelungen im Bezirk Ehrenfeld geheilt werden.

Christoph Schmidt

Ergänzung des Ehrenfelder Konzepts in der Innenstadt

Im Bereich des Bahnhofs West sollen die Zugänge zur U-Bahnhaltestelle Hans-Böckler-Platz an Stelle des bisherigen Radwegs neu gebaut werden. Für einen den Mindeststandards entsprechenden Radweg ist dann nur noch Platz wenn die bisher drei Fahrstreifen für Kfz reduziert werden. Das geht am einfachsten wenn man hier eine von der Innenstadt Richtung Ehrenfeld führende Einbahnstraße einrichtet. Die bisherigen Planungen lassen hingegen den Wegfall sämtlicher Radverkehrsinfrastruktur fürchten.



Kölsche Konfliktzonen

© Marc Taube

Im Eigelstein haben wir einen Prozess über viele Jahre begleitet, um die Achse von der Torburg bis zur Bahnbrücke weitgehend autofrei zu machen. In langen Diskussionen mit Politik, Vereinen und Verbänden wurden dort die Vor- und Nachteile abgewogen und eine fast auf der ganzen Länge autofreie Fahrradstraße eingerichtet. Hier entsteht eine Konfliktzone lediglich durch die Fahrbahnnutzung durch den Fußverkehr. Dem könnte man z.B. durch Piktogramme abhelfen.

In der Ehrenstraße hat man sich dagegen für eine Fußgängerzone entschieden. Da hier Rad- und Fußverkehr gemischt unterwegs sind, haben die verschiedenen Verkehrsarten keine getrennten Bereiche. Problem sind hier einige Radfahrer, die deutlich zu schnell unterwegs sind, sowie der Autoverkehr, der die Fußgängerzone weiterhin zum Fahren und Parken nutzt. Bei der anstehenden Umgestaltung wird alles zu einer Fläche. Hier hätte man zur Vermeidung einer Konfliktzone auch dem Fußverkehr viel mehr Platz geben können, während der Radverkehr auf einem mittigen Radweg geführt wird.

Während sich in den meisten Bezirken aufgrund der Beschlusslage und der Personalsituation in der Verwaltung weiterhin wenig bis gar nichts zur Verkehrswende tut, hat sich die Kölner Innenstadt in den letzten Jahren schon deutlich verändert. Es ist jedoch aktuell ein neuer Trend entstanden, sehenden Auges aktiv neue Konfliktzonen zu schaffen.

Durch die neue Fußgängerzone Deutzer Freiheit wird DIE Hauptradroute von der Innenstadt in den Stadtbezirk Kalk geführt. Mehrere Radpendler Routen aus den rechtsrheinischen Nachbarcommunen werden hier zukünftig durchgeführt und für Radpendler ist die Route ebenso alternativlos. Noch wird die Fahrbahn vom Fußverkehr



wenig genutzt, hier sind aber große Konflikte nach der Umgestaltung zu erwarten. Den Verwaltungsvorschlag zur parallelen Ausarbeitung einer Fahrradstraße hat die Bezirksvertretung mit nur einer Gegenstimme abgelehnt und sich so gegen unseren Rat für eine Konfliktzone entschieden.

Es ist zu hoffen, dass dieser Trend nicht auch noch in der Severinstraße fortgeführt wird. Für eine Anpassung des Verkehrsversuchs in Deutz an die Realität, sehen wir in der aufgeheizten Stimmung im Stadtteil jedoch leider keine Chance.

Christoph Schmidt



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

Das Fahrradjahr 2022

Egal ob man durch die Stadt fährt, um Filme zu sehen, wie bei Shorts on Wheels oder, ob es um bessere Bedingungen für den Radverkehr geht, wie am Tag der gesperrten Rheinuferstraße, der Kidical-Mass, den Sternfahrten in Köln und der NRW-Sternfahrt nach Düsseldorf oder dem Fancy-Women-Bike-Ride. Gemeinsam Radfahren macht Spaß! Selbst wenn es um das Gedenken an im Verkehr getöteten Menschen auf dem Fahrrad geht, wie beim Ride of Silence.





Frühlingstour im Königsforst

Die Tage werden länger, der Frühling kam langsam aus den Winter hervor. Die Natur lockt mit frischem Grün und intensivem Sonnenlicht. Wir fahren raus und atmen den frischen Duft in den Wäldern.

Es ist eine kurze Tour von etwa 10 km Länge, die wir von Bensberg aus durch den Königsforst fahren. Genau passend für einen Nachmittagsausflug, und ausreichend Zeit, um den Frühling im Wald zu entdecken.

Wir packen unser Picknick mit ausreichend Getränken in den Rucksack und fahren mit der Linie 1 zur Endhaltestelle Bensberg. Am Bahnhofausgang geht es geradeaus weiter zur Friedrich-Offermann-Straße. Dort biegen wir rechts ab und erreichen nach 800 m kurz hinter dem Ortsausgangsschild unseren Waldweg Brüderstraße.

Der Weg im Wald

Von hier aus geht es bergab bis zum Hausmann-Grab.



100 m weiter könnten wir links in den Viehweg einbiegen zum Troodelöh, der höchsten Erhebung Kölns. Aber der attraktivere Weg führt uns ein paar hundert Meter zurück zum Böttcher Bach.



Dem folgen wir leicht bergauf zum Kettners Weiher. Ganz sicher können wir entlang des Bachs und des Weiher's Tiere und Pflanzen entdecken, die sich in diesem feuchten Untergrund wohlfühlen. Etwas oberhalb des Weiher's biegen wir links in den Wolfsweg ein, der nach einer kurzen Steigung zum Höchsten Punkt Köln, dem Troodelöh führt. Dort kann man sich, wenn es denn dort noch liegt, während der Rast ins Gipfelbuch eintragen. Hier haben wir auch genau die Hälfte der Tour geschafft.

Ein paar Meter weiter geht es rechts bergab den Bergmannspfad bis zum Rather Weiherweg. Der Rather Weiher, in den der Sellbach mündet, lädt zu einer ausgedehnten Rast ein. Weiter geradeaus biegen wir rechts in den Steinbruchsweg. Am Forsthaus Rath sehen wir an der Forstbacher Straße schon die Endhaltestelle der Linie 9, die uns sicher wieder nach Hause bringt.

Diese Strecke ist auch für Kinder geeignet. Wer gut zu Fuß ist, hat hier eine wunderschöne Wandertour.

Clemens Rott



Helfen mehr Schilder in Schilda?

Im Stadtbezirk Nippes hat die Stadtverwaltung vor einigen Wochen die Brücke über den Gürtel von der Kempener Straße zum Mauenheimer Gürtel zu einem Radweg umgewandelt und entsprechend beschildert. Außer Radfahrenden sind dort nur der Busverkehr der KVB und Fahrzeuge von Polizei und Rettungsdiensten zulässig. Alle anderen Kfz müssen rechts auf der Kempener Straße bleiben und können auf dem Mauenheimer Gürtel über eine Schleife die Richtung wechseln.

So entsteht eine sichere Radverbindung von Nippes zur Fahrradstraße Etzelstraße. Damit wird die Anbindung an Langerich und Chorweiler verbessert. Eine große Hilfe für radfahrende Schüler:innen. Zusätzlich wird so auch ein Konflikt zwischen Radverkehr und Autoverkehr im Bereich der Auffahrt zum Mauenheimer Gürtel vermieden.

Leider wird die Sperrung des Überwurfs vom Autoverkehr nicht beachtet. Es wurde ein kleines Schild an der rechten Fahrbahnseite aufgehängt und die linke Fahrstreifen als Radfahrstreifen rot markiert und mit Rad-Piktogrammen versehen. Damit das Schild nicht mehr übersehen werden kann, hat die Verwaltung in einem zweiten Schritt doppelt so große Schilder an beiden Seiten der Fahrbahn aufgestellt.

Allerdings werden auch diese Schilder nicht verstanden oder bewusst ignoriert. Immer wieder nutzt ein Kraftfahrzeug die Brücke, viele Autofahrer:innen überholen Radfahrende zunächst rechts und schneiden diese dann beim rechts-widrigen Fahrstreifenwechsel über eine durchgezogene Linie. Unterm Strich ist die Situation nun durch eine eigentlich gute Maßnahme gefährlicher als zuvor.

Die zahlreichen Hinweise sowohl vom ADFC als auch von einzelnen Bürger:innen werden von der Kölner Straßenverkehrsbehörde konsequent ignoriert. Dabei ist allen klar, dass hier nur ein Einfahrtsverbot (wie in einer Einbahnstraße) das Problem lösen wird. Dieses kann durch regelmäßiges Aufstellen eines mobilen Blitzers oder versenkbare Poller wirksam durchgesetzt werden.

Christoph Schmidt

Mem Rädche op Jöck

Entdeckt die schönsten
Tages- und Mehrtagestouren
im Rheinland

Weitere
Informationen



Radeln
nach Zahlen im
Knotenpunktnetz
& Informationen
zu Radservices



Unterwegs in der Radregion Rheinland

Was gibt es Schöneres als im Frühling an der frischen Luft zu sein. Die ersten Sonnenstrahlen locken uns wieder auf das Fahrrad.

Auf den Thementouren in der Region radeln Erholungssuchende entlang des Rheins, zahlreichen Flüssen, Seen und Talsperren, durch Rekultivierungsgebiete und vorbei an Tagebauen. Von zuhause aus oder spontan vor Ort und ohne, dass es einer näheren Ortskenntnis bedarf, können Radfahrende eine Radtour über das Knotenpunktsystem individuell planen.

Das flächendeckende Knotenpunktnetz

Das System ist spielend leicht. Es leitet über landschaftlich attraktive Wege und vorwiegend verkehrsarme Strecken, sicher und zuverlässig durch die Region. Gut sichtbar über den Wegweisern des Radwegenetzes NRW finden sich Knotenpunkte als weiße Zahl auf rotem Grund. Die Zahlen markieren die Stellen, an denen sich Strecken des wabenartigen Knotenpunktnetzes kreuzen. Unterhalb der Beschilderung weisen kleinere, rote Schilder nächstgelegene Knotenpunkte aus.

Radeln nach Zahlen

Durch Kombination von Knotenpunktnummern ist eine einfache Zusammenstellung einer Rad-

tour möglich, die jederzeit flexibel umgeplant, verkürzt oder verlängert werden kann. Informationstafeln, sogenannte Knotenpunkttafeln, zeigen die Strecken zu weiteren Knotenpunkten und, was es in der Umgebung zu entdecken gibt. Auf dem praktischen Knotenpunktanhänger des Radregion Rheinland e.V., der um jeden Fahrradlenker gebunden werden kann, können die Zahlen der Tour notiert werden. Das spart beim Abfahren der Route Zeit und schont den Akku des Smartphones.

Kartengrundlage mit Knotenpunkten

Zur Planung von Knotenpunktturen kann die BVA-Radwanderkarte „Die schönsten Radtouren in der Radregion Rheinland – Mit Knotenpunktnetz und ausgewählten Themenrouten“ im Büdchen auf der Internetseite des Radregion Rheinland e.V. bestellt werden. Wer lieber digital plant, kann über den Tourenplaner unter www.radregionrheinland.de eine eigene Radtour – inkl. GPX-Track zum Download – erstellen.

Ines Bütow



10 Jahre



maybike

Folge uns gerne auf:

facebook.com/maybike.de

Instagram: [maybike.cologne](https://www.instagram.com/maybike.cologne)

www.maybike.de



Buche Deinen
Termin hier:



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.

Wie schützt man sich vor Fahrrad-diebstahl?

Geklaut wird eigentlich Alles. Alte billige Räder, um schnell aus der Kneipe nach Hause zu kommen und neue teure Räder, die beim Hehler oder über Ebay zu Geld gemacht werden. Anhand der Verfolgung auf dem Smartphone mithilfe von am Rad versteckten Ortungssystemen sieht man manch teures Pedelec nach einigen Tagen unerreichbar auf osteuropäischen Flohmärkten. Leider ist ein belebter Abstellort keine Garantie gegen einen Diebstahl.



© Trelock



**Hochheben und wegfahren.
Das Rad ist weder AB- noch AN-geschlossen.**

Wo und wie anschließen?

Gegen den Verlust helfen gute Fahrradschlösser, die im Schnitt 50 € kosten – Tests der Stiftung Warentest sind hilfreich. Schlösser helfen aber nur zuverlässig gegen Wegtragen, wenn das Rad an einem stabilen Anlehnbügel gesichert ist, wie sie in der technischen Richtlinie des ADFC und der daraus hervorgegangenen DIN/EN 79008-1 zu finden sind. Sichert man mit zwei Schlössern, sollten sie unterschiedlicher Bauart sein, zum Beispiel zusätzlich mit einem rahmenfesten Speichenschloss. Bügel oder Faltschlösser müssen am Rad möglichst weit oben angebracht werden, damit Schlossknacker ihr Werkzeug nicht am Boden abstützen können. Wer jeden Tag das gleiche Ziel hat, kann sein schweres Bügelschloss auch am Zielort am Radständer zurücklassen.

Bewachtes und geschlossenes Fahrradparken

Sicherer vor allem gegen mutwillige Beschädigungen am Rad sind bewachte Fahrradabstellanlagen, wie die vom ADFC initiierte Radstation am Kölner Hauptbahnhof oder das Fahrradparkhaus der Universität am Albertus-Magnus-Platz. Bei beiden können praktischerweise auch Reparaturen in Auftrag gegeben werden. In der Station am Hauptbahnhof hat der ADFC einige Plätze angemietet. So können ADFC-Mitglieder ihre Räder an einzelnen Tagen für bis zu 24 Stunden kostenlos abstellen. Für Pendler interessant sind die abschließbaren Fahrradboxen an vielen Bike&Ride-Stationen im Kölner Stadtgebiet. Die Standorte sind bei der Stadt unter „Radfahren“ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/bike-and-ride> aufgelistet und werden von der



Radstation, Köln Hbf

Fahrradbox der Kölner Ges. f. Arbeits- und Berufsförderung



Kölner Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung verwaltet. Die Mindestmietzeit beträgt einen Monat. Sie können unter der Tel. 0221 / 9420110 oder dl-fahrradboxen@kgabmbh.de gemietet werden.

Tracking und Versicherung

Tracking-Systeme und Fahrradversicherungen helfen zwar nicht gegen den Diebstahl, helfen aber beim Wiederauffinden, wenn man schnell ist oder ersetzen den Verlust des Rades. Meist ist es preiswerter, bei einer ausreichend hohen Hausratversicherung das Fahrradrisko im Haushalt zusätzlich abzusichern, als eine separate Fahrradversicherung für jedes Rad abzuschließen.

Gegen den Teileklau

Gegen den Diebstahl teurer Fahrradteile hilft es etwas, Schnellspanner durch normale Schrauben zu ersetzen. Zuverlässiger sind Systeme wie das von Pitlock, bei denen die entsprechenden Schrauben durch codierte Schrauben ersetzt werden, die nur mit einem passenden Schlüssel zu öffnen sind. Beim Pedelec sollte

in jedem Fall das Display abgenommen werden. Die teuren Akkus sind mittlerweile ein beliebtes Diebesgut, deren Akkuschlösser sind meist recht simpel zu öffnen.

Diebstahl von Fahrradtaschen

Jetzt berichtet die Polizei, dass aus nicht verschlossenen seitlichen Packtaschen geklaut wird oder sogar die komplette Tasche während der Fahrt von Diebesbanden vom Rad gezogen wird. Taschen und Rucksäcke, die man offen in den Fahrradkorb legte, waren ja beim Warten an der Ampel oder sogar während langsamer Fahrt schon immer das Ziel von Langfingern, ohne dass man es merkte. Immer mehr Alltagsradfahrer:innen auch in der dunklen Jahreszeit und die Benutzerfreundlichkeit der weit verbreiteten Taschen von Ortlieb und VAUDE begünstigen sicherlich diese Diebstähle. Der Taschenspezialist Ortlieb bietet als Schutz für seine Taschen mit QL2/QL.1 Befestigung schon lange ein dünnes nachrüstbares Schlaufenkabel an, mit dem die Taschen an einem Fahrradschloss gesichert werden.



Ortlieb Sicherungskabel für Taschen

Wenn die Gepäckträgerplattform frei ist, empfiehlt Christoph Schmidt, ein Bügelschloss durch den Gepäckträger und die beiden Handschlaufen der Taschen zu ziehen.

Rucksäcke sollte man besser auf dem Rücken tragen, oder mit einem Riemen am Fahrradkorb befestigen. Das gilt auch für Handtaschen.

Stephan Behrendt.



Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Riemenantrieb doch nicht verlustärmer als Kette?

Nach dem Vergleich zwischen Riemen- und Kettenantrieb machte mich unser Mitglied Horst Balkenhohl auf eine neuere Untersuchung von Prof. Dr.-Ing. Hubert Hinzen an der Uni Trier aufmerksam. Deren Ergebnisse hat Georg Schmeisser vom Rad-Lager in Ansbach auf seiner Seite unter Riemen oder Kette bei rad-lager (www.rad-lager.de/riemenantrieb.htm) veröffentlicht.



Hinzen und seine Mitarbeiter kamen mit einem neuen Prüfstand, der den pulsierenden Antrieb beim Fahrrad besser simuliert, zu dem eindeutigen Ergebnis, dass der Riemenantrieb einen mehrfach höheren Verlust als der Kettenantrieb hat. Gründe dafür sind laut Hinzen einerseits die „innere Reibung“ des Zahnriemens, wenn er um die Riemenscheiben gebogen wird. Andererseits kann der Riemenantrieb nur mit einer Nabenschaltung gefahren werden, die per se einen höheren Verlust als eine gut gewartete Kettenschaltung aufweist. Am größten sind daher die Antriebsverluste beim Zahnriemen in Verbindung mit einer stufenlosen Nabenschaltung mit Reibradgetriebe, wie der für Pedelecs beliebten Enviolo-Schaltung. Wer Wert auf maximale Effizienz des Antriebs legt, muss also weiterhin mit Kettenschaltung fahren. Den höheren Komfort des wartungsarmen Riemens mit der benutzerfreundlichen stufenlosen Nabenschaltung bezahlt man mit Leistungsverlusten im Antrieb.

Genauere Zahlen sind Prof. Hinzen nicht zu entlocken, die Ergebnisse seiner Untersuchung unterliegen der Vertraulichkeit.

Stephan Behrendt

Stephan Behrendt

Beim Dreh für NTV-mobil konnte ich den Garmin-Radarwarner Varia Radar RCT716 kennenlernen. Die Idee ist, dass der Radfahrer optisch und akustisch auf sich von hinten annähernde Fahrzeuge aufmerksam gemacht wird.

Der Blick nach hinten Alternativen für den Rückspiegel am Lenker



Das Ganze ist verbaut in einer länglichen Rückleuchte mit deutscher Zulassung und wird an der Sattelstütze mit Gummibändern montiert oder dort fest verschraubt. Mit Halterung wiegt der Warner satte 200 Gramm und wird über eine USB-C-Buchse geladen. Bedient wird der Warner mit einer speziellen App über das vorhandene Smartphone, mit Garmin Edge Geräten und Garmin Uhren oder auf ausgewählten Fremdgeräten. Als Zusatzfunktion kann eine eingebaute Dashcam aktiviert werden.

Die Montage an der Sattelstütze und die Verbindung zum Smartphone ist einfach. Der Radarwarner benötigt zwingend freie Sicht nach hinten; mit Kindersitz oder Gepäckträgerkorb funktioniert er nicht. Auf belebten Straßen und Straßenfernen Parkwegen warnte der Varia Radar recht zuverlässig entweder akustisch oder optisch vor sich nähernden Fahrzeugen auch auf größere Entfernung, Radfahrer wurden

nicht immer erkannt. Im dichten Stadtverkehr empfanden wir diese andauernde Warnung aber eher störend. Gewarnt wurde aber auch sinnloserweise auf autofreien ruhigen Wegen weitab der Kraftfahrzeugstraße im Park. Die integrierte Dashcam zeichnet auf Wunsch zuverlässig den rückwärtigen Bereich auf. Die Bildqualität reicht aber kaum für eine Anzeige zum Beispiel bei zu engem Überholen aus. Die Kennzeichen sind nicht immer zuverlässig erkennbar, der Innenraum der Kraftfahrzeuge ist gar nicht erkennbar und der Abstand des Autos zum Rad ist nicht messbar.

Für wen eignet sich nun dieser über 300 Euro teure Radarwarner? Für Rennradfahrer:innen auf verkehrsarmen Landstraßen kann er nützlich sein. Im belebten Stadtverkehr sind die andauernden Warnungen eher störend.



Rückspiegel für Handgelenk

Ich bin ein Verfechter vom Rückspiegel am Lenker als eine preiswerte Alternative zum Radarwarner. Ohne den Hals zu verrenken – was im Alter immer schwieriger wird – hat man den nachfolgenden Verkehr oder die Kinder im Anhänger zuverlässig im Blick. Im Internet werden als Alternative zu am Lenker verschraubten Modellen auch Modelle für unter 10 Euro angeboten, die man sich ans Handgelenk schnallt. Solch ein Modell haben wir ebenso für NTV mobil ausprobiert. Dessen Spiegel verkleinerte sehr stark, die Montage am Handgelenk war fummelig, beim Fahren vibrierte der Spiegel stark und verrutschte immer wieder aus seiner optimalen Position. Der rückwärtige Verkehr konnte nicht zuverlässig eingeschätzt werden.

Das Fazit nach dem Test: Ein am Lenker verschraubter Rückspiegel mit geringerer Verkleinerung ist für den Alltagsradler weiterhin die bessere Lösung. Um Vibrationen zu vermeiden sollte dessen Spiegelstange möglichst kurz sein.



Ihr spart
Benzin.
Wir finden
das super.

#Herzschlag
Der
Stadt



Sicheres Fahrradfahren

Abbiegen

Eine der großen Herausforderungen des Radfahrens im Straßenverkehr ist das Abbiegen, insbesondere das links Abbiegen. Dies verursacht teils schwere Unfälle. Häufig mangelt es am richtigen Verhalten. Wann muss ich mit dem Fahrrad ein Handzeichen geben? Wann schaue ich zurück? Wer dies nicht richtig beachtet, muss bei einer Verkehrskontrolle Bußgelder zahlen.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 9 Abbiegen (Auszug)

Die StVO lässt für den Radfahrenden je nach Anlage der Straße verschiedene Möglichkeiten zum Abbiegen zu. Während auf den Fahrbahnen wegen des Autoverkehrs intuitiv mehr Vorsicht waltet, kommt es auf den Fahrradwegen häufig zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Aber auch auf Fahrradwegen gilt die StVO §9!

1. Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich (Anm.: per Handzeichen) ankündigen; Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links, einzuordnen.
2. Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen

Richtig rechts abbiegen

Folgende Punkte sollte man einhalten, damit man sicher rechts abbiegen kann:

- Nach rechts hinten umschaun und auf Fußgänger, Kinder und Radfahrende auf nicht Benutzungspflichtigen Fahrradwegen achten. Sie alle haben aus beiden Richtungen kommend Vorfahrt.
- Rechten Arm herausstrecken.
- Zügig abbiegen

Richtig links abbiegen

Folgende Punkte muss man einhalten, damit man sicher links abbiegen kann:

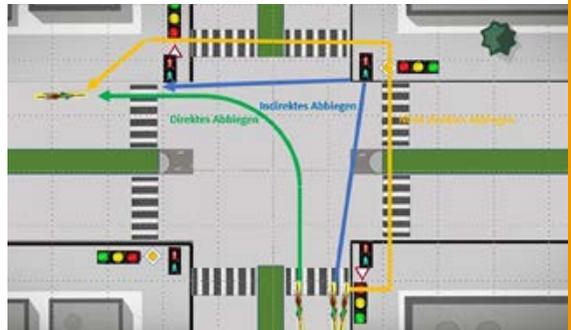
- Schulterblick über die linke Schulter nach hinten
- Linken Arm deutlich ausstrecken
- In die Mitte der Fahrbahn bzw. Linksabbiegerspur fahren und Arm wieder zurücknehmen
- Vorfahrt des Querverkehrs und des entgegen kommenden Verkehrs beachten wie auch den Fußgänger- und möglichen Fahrradverkehr auf der linken Seite.
- Zügig im großen Bogen einschwenken und am rechten Rand mit dem gebotenen Abstand weiterfahren.
- Während des Abbiegevorgangs die Hände am Lenker halten.

Zum Linksabbiegen darf der Radfahrer den benutzungspflichtigen Radweg nach der Rechtsprechung rechtzeitig verlassen, um sich dann auf der Fahrbahn einordnen zu können. Dies kann mit abgesenkten Bordsteinkanten unterstützt werden.



Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Je nach Bauart und Anlage der Kreuzungen und Einmündungen lässt die StVO unterschiedliche Abbiegemöglichkeiten zu. Wer mit dem Fahrrad an ampelgeregelten Kreuzungen oder Einmündungen links abbiegen möchte, hat die Wahl zwischen dem **direkten oder indirekten Abbiegen bzw. dem nicht direkten Abbiegen**.

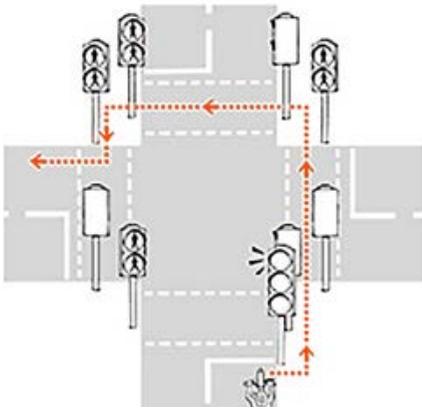


Direktes Abbiegen

Das direkte Abbiegen führt **direkt** und über den kürzesten Weg über die Kreuzung oder Einmündung. Dabei nutzen Radfahrende, falls vorhanden, die Abbiegestreifen für Pkw bzw. Abbiegefahrstreifen für Fahrräder. Dies ist die übliche Art für alle Fahrzeuge im Straßenverkehr und hat einige Vorteile:

- Es geht schneller, weil nur eine Ampelphase zu beachten ist.
- Es ist sicher, weil sich die abbiegenden Radfahrenden bereits frühzeitig einordnen. Die anderen Verkehrsteilnehmenden erfassen sie und können sich rechtzeitig darauf einstellen.
- Es entfallen Konfliktbereiche, die beim indirekten oder nicht direkten Abbiegen entstehen.





Indirektes Abbiegen

Das **indirekte System** ist möglich, wenn sich Ampeln an der Kreuzung oder Einmündung befinden. Andernfalls ist das direkte Linksabbiegen **Pflicht**.

Beim indirekten Abbiegen fährt man zunächst geradeaus, um zur gegenüberliegenden Seite zu kommen, um dann nach links abbiegen zu können. Danach fährt man bei der nächsten Grünphase auf die andere Seite, und fädelt sich unter Beachtung der Vorfahrtsregeln in den fließenden Verkehr ein. Dieses System benötigt etwas mehr Zeit. Es handelt sich hierbei also nicht um einen klassischen Abbiegevorgang, sondern um das Queren von zwei Fahrbahnen geradeaus.

Grünpfeil für den Radverkehr

Seit 2021 erlaubt die StVO an Ampeln mit Grünpfeil für den Radverkehr das Abbiegen nach rechts.

„Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen. Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.“ (Aus § 37 der StVO)



Zudem schreibt die StVO vor, dass deswegen vor dem Abbiegen angehalten werden muss, um zu schauen, ob ein Abbiegen ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Bußgeldkatalog falsches Abbiegen mit dem Fahrrad

Das Missachten der Vorfahrt oder falsches Abbiegen kann je nach Schwere und möglichen Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer zwischen 15 € und 30 € kosten.

Schlussbemerkung

Oft wird vor allem auf Fahrradwegen schnell mal nach links oder rechts abgebogen, ohne dies mit einem deutlichen Handzeichen zu signalisieren. Handzeichen sind für die anderen Verkehrsteilnehmer:innen unverzichtbar, denn wie sollen sie denn wissen, was man als Radfahrende(r) vor hat? So mancher Unfall hätte sich vermeiden lassen, wenn mit einem Handzeichen klar der Wunsch der Richtungsänderung angezeigt worden wäre.

Als verantwortungsvoller Radfahrende(r) in zeigt man natürlich immer den anderen Verkehrsteilnehmern, ob Fahrzeug oder Fußgänger, klar und unmissverständlich per Handzeichen den Wunsch der Richtungsänderung an.



St. Maria Königin
in Marienburg

Rund um Köln zu den Kirchen von Dominikus und Gottfried Böhm

Die vorgestellte Radtour nimmt sich zum Ziel, für die Baukunst der Böhms zu begeistern und den Besuch von insgesamt sieben Kirchen mit einer großen Runde um Köln und zu einigen der schönsten Ecken der Stadt zu kombinieren. Auf ca. 57 km geht es dabei vom Startpunkt in Lindenthal über den Kölner Süden am Rhein entlang nach Porz, durch den Königsforst nach Bergisch Gladbach und über Dellbrück, Mülheim, Riehl sowie das Agnesviertel zurück zum Ausgangspunkt nach Lindenthal. Insgesamt hat die Route ca. 200 Höhenmeter, die sich bis auf einen kleinen Anstieg nach Schildgen recht gleichmäßig über die Strecke verteilen. Der meiste Teil

ist asphaltiert, im Rechtsrheinischen wird auf zumeist gut ausgebauten Waldwegen durch den Königsforst und Bergisch Gladbach gefahren. Dabei werden besichtigt: Christi Auferstehung und St. Johannes der Täufer in Lindenthal, St. Maria Königin in Marienburg, St. Fronleichnam in Porz, die Herz-Jesu Kirche in Bergisch Gladbach Schildgen, St. Engelbert in Riehl sowie St. Gertrud im Agnesviertel. Im unmittelbaren Umfeld der Route liegen noch weitere Bauten der Böhms, so zum Beispiel das Kinderdorf Bethanien, das Rathaus in Bensberg, wie auch die von Gottfried und seinem Sohn Paul gemeinsam errichtete Zentralmoschee in Ehrenfeld.



St. Johannes der Täufer
in Lindenthal



Neben dem Kölner Dom und den romanischen Kirchen stellen die Sakralbauten von Dominikus und Gottfried Böhm wohl die architektur- und kunsthistorisch relevantesten Kirchen in Köln und Umgebung dar. Nicht verwunderlich, gehören sowohl Dominikus (1880-1955) und insbesondere sein Sohn, der Pritzker-Preisträger Gottfried (1920-2021) international zu den großen Architekten:innen des 20. Jahrhunderts, die vor allem im Bereich des modernen Kir-

chenbaus Maßstäbe gesetzt haben. Dieses kulturelle Erbe ist jedoch noch nicht ausreichend im kollektiven Gedächtnis der Stadt Köln verankert und die historische Relevanz der Bauten könnte stärker gewürdigt werden. Insbesondere ist dies verwunderlich, da eine Vielzahl der Bauwerke beider Architekten in und um Köln zu finden sind, unter anderem einige ihrer wichtigsten Profan- und Sakralbauten.

Die besichtigten Bauten repräsentieren verschiedene Schaffensphasen im Oeuvre beider Architekten. Die Kirche St. Engelbert von Dominikus Böhm in Riehl (Bauzeit 1930-1932) gilt beispielsweise als eines der bekanntesten Beispiele

für den architektonischen Expressionismus. Vielen Kölner:innen ist sie darüber hinaus durch die Silvesterpredigt von Kardinal Frings aus dem Jahr 1946 bekannt. Gleichsam beeindruckend ist die Kirche Christi Auferstehung in Lindenthal



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

www.biketeam-radreisen.de

 **biketeam**
Radreisen

(Bauzeit 1968-1970), die den Abschluss der brutalistischen Betonsakralbauten Gottfried Böhms darstellt und wie eine begehbare Skulptur wirkt. Der Besuch dieser Bauten erlaubt es, verschiedene wiederkehrende Elemente in der architektonischen Formensprache zu identifizieren und dabei auch zu verstehen, wie liturgische Reformkonzepte im Kirchenbau des 20. Jahrhunderts ihren Niederschlag fanden.

Das erste Mal wurde die Route im April 2022 als ADFC-geführte Tour über das Tourenportal angeboten. Die guten Rückmeldungen, die hohe Teilnehmendenzahl und einige neu geworbene Mitglieder führten dann zu dem Entschluss, die Tour noch einmal während des „Tag des Offenen Denkmals“ im September desselben Jahres anzubieten. Dank der Unterstützung seitens der Stadtkonservator:in/des Amts für Denkmalschutz und Denkmalpflege konnte die Tour ins offizielle Programm der Stadt Köln integriert werden. Die am 10. wie 11. September durchgeführten Touren stießen einmal mehr auf sehr großes Interesse und eine hohe Teilnehmendenzahl. Nicht zuletzt die besuchten Kirchen bzw. Pfarrgemeinden freuten sich über den Besuch ihrer Sakralbauten, hatten diese bereitwillig für die beiden Gruppen geöffnet und zum Teil sogar eigene kleine Führungen gegeben. In St. Maria

**St. Johannes der Täufer
in Lindenthal**



**Herz-Jesu-Kirche in
Schildgen**



**St. Fronleichnam
in Porz**



Link zur Tour im ADFC-Portal Komoot:

<https://kurz.adfc.koeln/komoot-tour-boehm-kirchen>

Zwei Tipps zur weiteren Lektüre:

Hartmut Junker und Stefanie Lieb
Sakralbauten der Architektenfamilie Böhm
Schnell & Steiner, 2019

Godehard Hoffmann und Jürgen Gregori
Moderne Kirchen im Rheinland
Wernersche Verlagsgesellschaft, 2014



Königin in Marienburg erhielt unsere Radgruppe so zum Beispiel eine kleine Einweisung durch den Küster.

Die durchweg positive Resonanz auf die konzipierte Tour soll Anstoß dazu geben, auch 2023 weitere ähnlich geartete thematisch fokussierte Touren zu konzipieren, so sind z.B. solche zu industriehistorischen Denkmälern in Köln und Umgebung, zu radsporthistorisch relevanten Orten im Rheinland oder auch eine Tour zum Thema Street Art & Graffiti in Arbeit. Insgesamt hat sich gezeigt, dass ein solch thematisch eng gefasster Fokus dazu beitragen kann, den ADFC als Verband auch anderen Interessensgruppen außerhalb seiner klassischen Mitgliedschaft näher zu bringen, die Radtourensparte dementsprechend sichtbarer zu machen und dabei auch ein Publikum anzusprechen, das bisher nicht erreicht wurde.



Dr. Daniel Holder

#heimatnatur

www.heimatnatur.info

 **katholisch-soziales institut**

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

Gefördert durch:

Ministerium für
Kultur und Wissenschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen



Von Ruhr zu Ruhr

Warum in der Ferne radeln, wenn das Radglück liegt so nah? Zum Beispiel der Radweg „Von Ruhr zu Ruhr“. Er verläuft durch den grünen Süden des „Radrevier Ruhr“ und weitgehend über ehemalige Bahntrassen, die zu ausgezeichneten Radwegen ausgebaut sind. Der Radweg bietet eine Kombination aus Natur und Industriekultur, die rechts und links am Wegesrand erkundet werden kann. Die Route ist zwar nur 57 Kilometer lang, da es aber viel zu entdecken gibt, empfiehlt sich eine Mehrtagestour.



© alle: Klaus-Gert Riesselmann

Hattingen -Henrichshütte

Idealer Start der Entdeckungsreise ist Hattingen. Die sehenswerte „Altstadt des Ruhrgebietes“ erlebt man am besten bei einer Stadtführung mit Lars Friedrich. Rund 150 restaurierte Fachwerkhäuser bieten ein mittelalterliches Flair, darunter das kleinste mit einer Grundfläche von nur vier mal vier Metern. Vom Kirchplatz grüßen die St.-Georgs-Kirche mit ihrem mächtigen schiefen Turm und das alte Rathaus aus dem 15. Jahrhundert. Nicht weit von der Altstadt lockt der Sprung in die Neuzeit. 150 Jahre lang sprühten die Funken, wenn die Hochöfen der Henrichshütte das flüssige Eisen ausspuckten. Bis 1987 wurden hier Koks, Eisen und Stahl produziert. Vom 55 Meter hohen ältesten noch erhaltenen Hochofen des Ruhrgebiets geht der Blick auf die Geschichte und Gegenwart der Region. Zurück in der Altstadt kann der Abend in einem der vielen urigen Restaurants und Gaststätten ausklingen.

Startort der Tour ist am nächsten Morgen die Henrichshütte. Von hier führt die Route zunächst direkt an die Ruhr zum RuhrtalRadweg. Geradelt wird bis zum Knotenpunkt 26 am Südufer der



Hattinger Ruhrtal

Sommer eine angenehme Abkühlung. Dann geht es, anfangs kaum zu bemerken, auf der gut ausgebauten Bahntrasse kontinuierlich bergauf, max. 3 Prozent, mehr schafften die damaligen Kohlenbahnen nicht. Von keinem Verkehr gestört schweift der Blick rechts und links auf Felder und Wälder. Wer genau hinsieht, entdeckt indus-



Hattingen -Henrichshütte



ehem. Kohlenbahn

triekulturelle Hinterlassenschaften. Schließlich begann hier im Süden der Ruhrbergbau, bevor er sich im Laufe der Zeit immer weiter nach Norden ausbreitete. In Sprockhövel zeugen der Malakow-Turm der ehemaligen Zeche „Alte Haase“ von dieser Vergangenheit. Nach Sprockhövel wird der Knotenpunkt 7 erreicht, der südlichste und auch höchste Punkt der Tour. Nun radelt es sich bequem immer bergab auf einer ehemaligen Bahntrasse Richtung Silschede. Am Knotenpunkt 91 zweigt die Route Richtung Norden nach Wengern ab. Auch hier bildet die Landidylle mit grasenden Kühen einen Kontrast zum zentralen Ruhrgebiet.

Auf der Trasse der Elbschetal-Bahn werden die Radler wieder ins Ruhrtal geführt. In Wengern lohnt ebenfalls eine Übernachtung, lädt doch der historische Ortskern und das kleine Museum der Kochbuchautorin Henriette Davidis zur Radpause ein. Auch eine Schifffahrt auf dem nahegelegenen Harkortsee bietet eine schöne Abwechslung.

Ruhr mit Natur pur am Fluss. Am Knotenpunkt zweigt die Route dann vom Ruhrtalradweg ab. Über eine wenig befahrene Stadtstraße gelangt man zum Einstieg der ehemaligen Kohlenbahn, heute als Glück-Auf-Trasse bekannt.

Ein erstes Highlight wartet, der Schulenberg-tunnel, 195 Meter lang, gut beleuchtet und im

cambio CarSharing

Falls es doch mal was
Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:

www.cambio-CarSharing.de

Die letzte Etappe verläuft auf dem RuhrtalRadweg. Vorbei am Industriemuseum Zeche Nachtigall, das die Frühphase der Industrialisierung im Ruhrtal präsentiert. Eine weitere Pause vom Sattel lohnt an der Burgruine Hardenstein, bevor es mit der Fähre auf die nördliche Ruhrseite geht. Am Kemnader See, einem von sechs Ruhrstauseen entlang, überzeugt nicht nur die Landschaft, auch die Radweg-Qualität ist hervorragend. Natürlich erfreut sich der See als Naherholungsgebiet hoher Beliebtheit für zahlreiche Freizeitaktivitäten. Wer sich eine Pause gönnen möchte, kann auch hier eine Schiffsrundfahrt unternehmen.

Bis zum Ausgangspunkt an der Henrichshütte in Hattingen sind es nur noch ein paar Kilometer. Die hügelige Landschaft Ennepe-Ruhr lässt sich bequem auf einem tollen Radweg, weitgehend auf ehemaligen Bahntrassen, auch von nicht trainierten Radlerinnen und Radlern erkunden.

Wilfried Kochner



Fotos: Florian Ilkenmeyer, Ruhr-Tourismus; Wilfried Kochner.



Zeche Nachtigall



Fähre Hardenstein



Info und Tourenplanung:

www.ruhr-tourismus.de

Unverbindliche Hotелеmpfehlung:

Hattingen: „Zur Alten Krone“

Wengern: „Hotel Elbschetal“

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



Ihr Radurlaub in guten Händen

Rückenwind 
Erlebnisreisen mit dem Rad

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
Fax 0049 (0) 441 485 97 22
info@rueckenwind.de



www.rueckenwind.de

Immer mehr unserer ehrenamtlichen TourGuides bieten wieder geführte Radtouren an. Die aktuell im angebotenen Touren sind auf unserer Webseite unter [koeln.adfc.de/artikel/gefuehrte-radtouren-in-und-um-koeln](https://www.koeln.adfc.de/artikel/gefuehrte-radtouren-in-und-um-koeln) aufgeführt. Dort werden regelmäßig neue Angebote eingestellt, sodass es sich lohnt häufiger dort nachzusehen.

Die TourGuides legen im Rahmen des Hausrechts bei den von ihnen angeleiteten Touren selbst fest, ob und welche Maßnahmen zum Schutz vor Corona-Infektionen auf den entsprechenden Touren angewendet werden. Darüber hinaus gelten die auf unserer Webseite nachzulesenden Regeln bei Radtouren.



17. Mai 2023, 19:00 Uhr

Ride of Silence

Wir gedenken den im Kölner Straßenverkehr getöteten Radfahrer:innen. Für die seit dem letzten Ride of Silence verstorbenen Radfahrer:innen stellen wir an einigen Unfallorten Geisterräder auf. Der Treffpunkt wird kurzfristig auf unserer Webseite www.koeln.adfc.de und den sozialen Medien bekanntgeben.

4. Juni 2023

Spaß von Worringen

Mehr als 730 Jahre nach der Schlacht von Worringen, treffen sich Düsseldorfer und Kölner Radfahrer auf dem ehemaligen Schlachtfeld zu einem gemeinsamen Selbstversorger-Picknick.

18. Juni 2023

Kölner Sternfahrt

Zum 16. Mal ruft ein breites Aktionsbündnis zur Kölner Sternfahrt auf. Aus allen Himmelsrichtungen werden sich Tausende auf Fahrrädern auf den Weg ins Kölner Zentrum machen, um eine schnelle und konsequente Umsetzung der Verkehrswende in Köln zu fordern. Weitere Infos gibt es unter: www.sternfahrt-koeln.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. Die Teilnahme ist nach Absprache auch per Videokonferenz möglich.

Fördermitglieder

des ADFC Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



Faltradritter

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



Colonia Aktiv

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



Lindlau am Ring GmbH & Co KG

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



Cosmos Bikes & More GmbH

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

messageconcept

messageconcept GmbH

Große Witschgasse 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



Perpedalo- Rikscha gut ankommen

Gereonswall 36
50668 Köln
www.perpedalo.de
info@perpedalo.de

Fahrrad-Diebstahlschutz.com



Fahrrad-Diebstahlschutz.com

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



Planungsbüro VIA e.G.

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



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



Stadt Köln
Amt für Straßen und 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

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€

29€

Keine Anmeldegebühr bei DriveNow zahlen!

Keine Anmeldegebühr bei Scouter Carsharing zahlen!

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€

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

Sie sind als Radfahrer und Fußgänger haftpflichtig sowie rechtsschutzversichert.

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

24 h

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

11%

Auf ausgewählte Radreiseangebote in „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



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 Möhrchen ist in **Humboldt / Gremberg**. (reines Lastenrad vom Dänischen Hersteller Larry vs. Harry/Bullit).
- Am Alnatura im **Belgischen Viertel** steht euch das BimarckBike 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

Benjamin Bädorf

benjamin.baedorf@adfc.koeln

Stephan Behrendt

Technik / Verbraucher

stephan.behrendt@adfc.koeln

Weitere Ansprechpartner

Mareike Riewe

mareike.riewe@aktive.adfc.koeln

Wolfgang Knauber

wolfgang.knauber@adfc.koeln

Geschäftsstelle

Hubert Schlömer

**Anzeigenvertrieb fahrRAD!/
Betreuung Fördermitglieder**

0221. 68 36 68

anzeigen@adfc.koeln

Impressum

Ausgabe 1 / 2023

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, Alexander Bühler, Ines Bütow, Michael Dietz (City-Radler), Daniel Holder, Wilfried Kochner, Carolin Ohlwein, Clemens Rott, Christoph Schmidt.

Lektorat Christoph Theisen

Fotos

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

Titelbild TAUBE-DESIGN / Foto: Constantin Ehrchen

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 2 / 2023

Öffentliche Redaktionssitzung 08.05.2023, 20:00 Uhr

Redaktionsschluss 19.06.2023

Anzeigenschluss 26.06.2023

(*) 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!





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 02 21 73 46 40
radlager.de • facebook.com/radlager.de