

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln

Ergebnisse des ADFC-
Fahrradklimatests 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
LANGERICH **MACHT'S.**

Liebe Freundinnen und Freunde des ADFC Köln,

endlich habt ihr die neue Ausgabe der fahrRAD! in Euren Händen. Wie ihr seht, gab es in diesem Jahr nur zwei Ausgaben, weil wir personell unterbesetzt waren in der Redaktion. Wir haben aber mittlerweile eine erfahrene Journalistin als neue Aktive gewinnen können, die das Magazin ab dem kommenden Jahr in die Hand nehmen wird und dann auch zur gewohnten Erscheinungsweise zurückkehren wird.

In Köln hatten wir im Sommer die anderen Kreisverbände des ADFC NRW zu Gast, um ihnen zu zeigen, was sich im Bezirk Innenstadt in den letzten Jahren fürs Fahrrad getan hat. Die Nachbarn aus dem Rhein-Kreis Neuss schrieben begeistert „Man muss nicht mehr zwingend nach Kopenhagen, Utrecht oder Paris fahren, um zu sehen, was man für Radfahrende in der Stadt richtig machen kann“. Selbstverständlich wissen wir alle, dass es auch im Kölner Zentrum noch genug zu tun gibt, um die Radverkehrsinfrastruktur auch für die Menschen zu verbessern, die sich heute noch nicht trauen, in Köln mit dem Rad zu fahren. Aber wir können als ADFC durchaus auch stolz auf das bereits Erreichte blicken, denn ohne eine starke Lobby für den Radverkehr wäre das alles nicht passiert.

Als ADFC setzen wir uns seit vier mal elf Jahren dafür ein, dass eine ideologiefreie Verkehrspolitik umgesetzt wird. Eine Politik, die alle Teilnehmenden am Straßenverkehr gleichermaßen berücksichtigt, auch wenn sie nicht mit dem Automobil unterwegs sind. Mobilität für Alle bedeutet, dass auch für Radfahrende ein durchgängiges und sicheres Straßennetz angeboten wird – in der Qualität, wie es Autofahrende ganz selbstverständlich gewohnt sind. Dies haben wir im November auf der Bundeshauptversammlung im einstimmig beschlossenen Politischen Leitansatz des Bundesvorstands noch einmal deutlich bekräftigt.

Auf der Bundesebene haben wir mit Frank Masurat einen neuen Vorsitzenden, weil die gebürtige Kölsche Rebecca Peters nach fünf großartigen Jahren im Bundesvorstand leider nicht mehr antrat. Wir wünschen ihr nach dem Abschluss ihres Masterstudiums einen erfolgreichen Start ins Berufsleben. Köln ist aber mit Christoph Schmidt auch in den nächsten zwei Jahren weiterhin im Bundesvorstand vertreten.

Eure Vorsitzenden Christoph und Carolin





GENAU MEIN RAD

FÜR MEHR SPASS IM ALLTAG

Bühne frei für genau dein Rad! Egal, ob du nachhaltiger Pendler, sportlicher Rekordjäger oder ambitionierter Bergtourer bist – in unserer XXL-Auswahl an Fahrrädern und E-Bikes findest du sicher dein Traumrad. Komm einfach vorbei, lass dich von unseren Bike-Experten beraten und probier deine Wunschmodelle direkt aus. Wir freuen uns auf dich!

Das erwartet dich:

- Über 50.000 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

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

Fahrrad XXL Feld GmbH

Einsteinstraße 35 Mo.–Fr.: 9:00 – 19:00 Uhr
53757 Sankt Augustin Sa.: 09:00 – 18:00 Uhr

Tel.: 02241 9773-0 | E-Mail: info.sa@fahrrad-xxl.de

Fahrrad **XXL**
FELD | 1954



Klick für Infos & Ergebnisse



ADFC Fahrradklima-Test 2022

6

Inhaltsverzeichnis

- 3 Editorial
- 6 Ergebnisse des ADFC Fahrradklimatests 2022
- 12 Kölner Verkehrsunfallstatistik 2022
- 14 Radverkehrskonzept Ehrenfeld
- 18 Stellungnahmen des ADFC Köln zu Radverkehrsthemen im Verkehrsausschuss
- 22 Sicheres Fahrradfahren
- 26 Kölner Ride of Silence 2023
- 29 Radweg am Militärring
- 32 Gebrauchtrad - Worauf muss man achten und wo bekommt man sie?
- 35 Navi am Lenker
- 38 Ghisallo
- 44 Bundesamt für Logistik und Mobilität ist „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- 46 Immer am Fluss entlang
- 50 Schreibt uns eure Meinung
- 51 Termine und Veranstaltungen
- 52 Fördermitglieder
- 55 Kölsche ADFC-Mitgliedervorteile
- 56 Standorte der vier ADFC-Lastenräder
- 57 ADFC Köln Kontaktdaten
- 57 Impressum
- 58 Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien

12



29



35



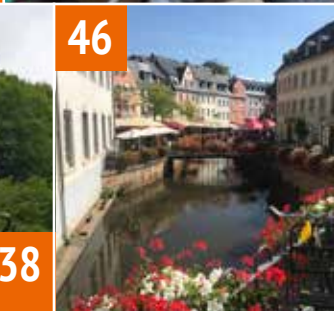
32



46



38



Ergebnisse des ADFC- Fahrradklimatests 2022

**Köln schneidet beim bundesweiten Fahrradklimatest
besser ab, muss aber an Tempo zulegen**

Christoph Schmidt





ADFC
Fahrradklima-Test
2022

Köln hat beim ADFC-Fahrradklimatest 2022 eine Auszeichnung erhalten: Unsere Stadt darf sich nun „Aufholer des Jahres“ nennen. Damit wird die Verbesserung von Platz 14 auf Platz 12 unter den Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern belohnt.

Der Notendurchschnitt hat sich gegenüber dem letzten Fahrradklimatest 2020 von **4,37** auf **4,24** verbessert (-0,14). Ursächlich sind bessere Noten bei 22 von 32 Kategorien. Hervorzuheben ist die „Fahrradförderung in jüngster Zeit“, die sich um eine ganze Note von **4,1** in 2020 auf **3,3** verbessert hat. Mit 2.761 Teilnehmenden fiel die Beteiligung wieder sehr erfolgreich aus.

Die bessere Gesamtnote führen wir vor allem auf die Fortschritte in der Innenstadt zurück: Das Mobilitätsdezernat hat dort eine Reihe von Beschlüssen der Bezirksvertretung umgesetzt, insbesondere wurde die Umwandlung von Fahrspuren vorangetrieben. Dort, wo die neuen Radfahrstreifen im Kölner Standard mit einer Mindestbreite von 2,50 m vorhanden sind, wird das von den Teilnehmenden durchaus honoriert – die gibt es aber nicht im ganzen Stadtgebiet so, und an den Kreuzungen endet die Radverkehrsführung weiterhin zu oft im Nirgendwo.

Die besten Noten gibt es wie schon in den Vorjahren für die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die 2022 noch besser bewertet wurden (**2,3**; 2020: **2,5**).

Die Note 5 ist weiterhin die häufigste Note im Notenspiegel: Bei **17** der **32** Disziplinen wurde ein „Mangelhaft“ vergeben (2020: **18**). In dieser Kategorie der schlechtesten Bewertungen gab es keine Verbesserungen für Fahrradmitnahme im ÖPNV (**4,8**) dem Fahren im Mischverkehr mit KFZ (**4,9**), den Ampelschaltungen für Radfahrer (**5,1**) und sogar eine leichte Verschlechterung beim Fahrraddiebstahl (**5,1**; 2020: **5,0**).

Wir freuen uns darüber, dass die Fortschritte anerkannt werden, kritisieren aber das weiterhin zu geringe Tempo bei der Radverkehrsförderung. Nach unseren Berechnungen dauert es mit der Schlagzahl der Verbesserung von 2020 auf 2022 nämlich noch 25 Jahre, bis die Schulnote 2- („knapp gut“) erreicht werden kann ($4,24 - 2,5 = 1,74 / 0,14 = 5,3$ pro Fahrradklima-Test-Periode x 2 Jahre = 24,9 Jahre). Da Köln bis 2035 klimaneutral werden will und der Radverkehr dabei eine wesentliche Rolle spielt, muss sich die Note jedoch schon weit vorher wesentlich verbessern.

Verwaltung und Politik dürfen jetzt auf keinen Fall nachlassen, sondern müssen beim Tempo

der Radverkehrsförderung und der Qualität einen Gang hochschalten. Wir fordern deshalb:



1.

Zusätzliche Stellen für die Radverkehrsförderung müssen schnell beschlossen und besetzt werden, um den Ausbau des Radverkehrsnetzes zu ermöglichen. Bisher ist völlig unklar, wie und bis wann das im Jahr 2022 beschlossene Radverkehrsnetz überhaupt umgesetzt werden kann. In den Bezirken außerhalb der Innenstadt können selbst kleinere Maßnahmen nicht angegangen werden, weil es an Planerinnen und Planern fehlt.

2.

Die vorhandenen guten Ansätze müssen weiter optimiert werden: Die umgewandelten Fahrspuren bspw. auf den Ringen, der Magnusstraße oder zuletzt auf der Komödienstraße müssen durch Protektion (bauliche Elemente zum Schutz des Radverkehrs) ergänzt werden. Fahrradstraßen müssen konsequenter umgestaltet werden und einen einheitlichen Qualitätsstandard erhalten.



3.

Die heißen Eisen wie die fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Ampelschaltungen sowie aktive Maßnahmen zur Beruhigung des KFZ-Verkehrs bei Straßen mit Mischverkehr (z.B. durch modale Filter / Poller) müssen nun konsequent angepackt werden.



4.

Bei den Radschnellverbindungen und Radpendler Routen ins Umland muss die Qualität stimmen. Nur mit neuer Beschilderung und kosmetischen Veränderungen wird nicht erreicht, dass mehr Menschen entlang der Strecken von Bergisch Gladbach, Rösrath oder Troisdorf öfter mal das Auto stehen lassen und entspannt und sicher mit dem (E-)Bike nach Köln fahren. Wenn zu viele Abstriche bei der Qualität der Radwege gemacht werden, können die Außenbezirke nicht vom KFZ-Durchgangsverkehr entlastet werden.





Stadt Köln



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

**Radfahrende spielen
hier die erste Geige**

www.fahrradstraßen.koeln

Städteranking

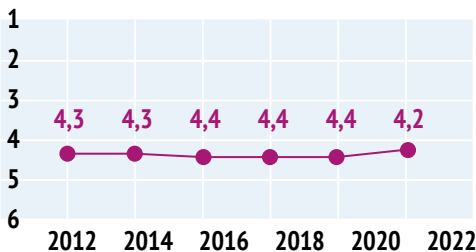
Ortsgrößenklasse > 500.000 Einwohner

Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	Vergleich Bewertung 2018
1	Bremen	3,57	0
2	Frankfurt a. M.	3,61	0
3	Hannover	3,63	0
4	Leipzig	3,84	0
5	München	3,89	0
6	Hamburg	3,98	0
7	Dresden	4,05	0
8	Düsseldorf	4,11	0
9	Berlin	4,13	0
10	Nürnberg	4,16	0
11	Stuttgart	4,20	0
12	Köln	4,24	0
13	Dortmund	4,27	0
14	Essen	4,28	0

leichte Verbesserung = +

relative Konstanz = 0

Entwicklung seit 2012



5.

Neben dem Mobilitätsdezernat müssen auch die AWB, die Polizei und das Ordnungsamt bei der Radverkehrsförderung mitziehen. Der Verkehrsdienst des Ordnungsamts braucht dringend klare Vorgaben, um die Gefährdung von Radfahrenden durch Falschparker auf Radwegen, in engen Straßen und sichtbehindernd abgestellte KFZ in den Griff zu kriegen.





Kölner Verkehrsunfallstatistik 2022

Die Polizei Köln hat die Verkehrsunfallstatistik des vergangenen Jahres vorgestellt. Die nach Corona wieder gestiegene Mobilität führt auch zu einem gestiegenen Unfallaufkommen im Radverkehr.

Die Zahl der Verunglückten, die mit einem Rad unterwegs waren, hat das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht. Das war zu erwarten, da lt. städtischen Zählstellen auch wieder mehr Menschen unterwegs waren.

Die Unfalllage in Köln bleibt auf unbefriedigend hohem Niveau. Dies ist auch nicht weiter überraschend, da sich die schlechte Infrastruktur nur in homöopathischen Dosen verbessert und dies mit vereinzelt Aktionstagen zur Unfallprävention nicht ausgeglichen werden kann.

Pedelecs haben in der Produktion mittlerweile nach ZIV-Daten einen Anteil von fast 60% und im Verkauf von über 40%. Entsprechend steigt der Anteil der Pedelecs am Radverkehr jedes Jahr an. Und wie zu erwarten, steigt auch der Anteil der Pedelecs am Fahrradunfallaufkommen.

Hauptursachen bleiben Fehler der Autofahrenden beim Abbiegen (300) und der Vorfahrt (188) sowie Fehler von Fuß ggü. Rad (89). Wenn Radfahrende Unfälle verursachen, geht es häufig um Gehweg/Geisterradeln (zusammen 85) oder es ist häufiger als zuvor Alkohol im Spiel (110).

In den 571 „anderen Fehlern“ verstecken sich primär die Alleinunfälle des Radverkehrs. Diese

machen fast 20% allein des polizeilich erfassten Radunfallgeschehens aus und passieren an nicht abgesenkten Bordsteinkanten, Fräskanten, Schlaglöchern, Straßenbahnschienen und ungeräumten Radwegen. Hier ist die Stadt Köln gefragt, zumal die Dunkelziffer bei Alleinunfällen sehr hoch ist.

Eine eingehendere Analyse des Kölner Unfallgeschehens wäre dringend notwendig, um unfallträchtige Strecken zu identifizieren und Politik und Verwaltung wertvolle Hinweise auf Verbesserungsbedarf zu geben. Leider veröffentlicht die Polizei außer auf dem nur bedingt hilfreichen bundesweiten Statistikportal keine eigene Karte und liefert seit fast 3 Jahren keine geo-codierten Daten mehr. Deshalb ist unsere Verkehrsunfallkarte auf dem Stand von Mitte 2020.

Christoph Schmidt



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



Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Wie aus Einzelmaßnahmen eine „kritische Masse“ wird.



Wie wird aus punktuellen Maßnahmen eine durchgehende Achse für den Radverkehr in Ehrenfeld?

Zur Erinnerung: In der fahrRAD Nr. 3/2019 erschien bereits ein Artikel zum RVKE (Radverkehrskonzept Ehrenfeld). Einige Aspekte daraus sind aktuell geblieben:



Köln - Aufsteiger des Jahres. Den Schwung nutzen!

Im ADFC-Fahrrad-Klima-Test wurde Köln Aufsteiger des Jahres. Vermutlich haben dazu wesentlich die Maßnahmen im Stadtkern, etwa #Ring-Frei, beigetragen. Auf den Ringen, aber auch rund um den Dom ist eine „kritische Masse“ an Einzelmaßnahmen erreicht. Jede Einzelmaßnahme kann ein weiterer Schritt zu einem Gesamtbild werden. Das ist wichtig, weil nur so der Umweltverbund sichtbar, sicherer und damit einladend ist. Nun gilt es, den Schwung für Verbesserungen in den Außenbezirken zu nutzen. Wohlgermerkt: Ehrenfeld gehört zu den Bezirken mit besten Werten im Umweltverbund (76% gehen zu Fuß, fahren Rad oder nutzen den ÖPNV). Dennoch: Je weiter entfernt vom Dom und von der Venloer Straße – einem Hotspot der Verkehrswende – desto mehr ist zu tun.

Punkt – Punkt – Komma – Strich. Auf dem Weg zu einer durchgängigen Achse

Von der Bezirksvertretung wurde am 03.12.2018 das RVKE beschlossen. Bestandteile des Beschlusses sind die Schaffung von durchgängigen Radverkehrsachsen und ein mehr als 1000-seitiges Maßnahmenkataster. Eine dieser Achsen führt über Mühlenweg – Sandweg – Subbelrather Straße – Marienstraße.

Wie in Bickendorf aus einem Y ein X wurde

Im Verlauf der Achse ist im Stadtteil Bickendorf auf einem ehemaligen Fabrikgelände ein Wohnviertel entstanden. Typisch für Köln. Der autofreie Mathilde-Herz-Weg erschließt das neue Wohnviertel und eine echte Kreuzung ist entstanden. Aus dem „Y“, der Einmündung des Grünen Brunnenwegs auf den Sandweg, ist ein „X“ geworden: Aufgestellte Poller, Wegfall von KfZ- und stattdessen Fahrrad-Parken sowie eine Radwegfurt verbessern die Sichtbarkeit und die Rundum-Sicht für alle Verkehrsarten.

Doch wie wird aus einem Punkt und einem weiteren Punkt, ein Strich und schließlich eine durchgängige Achse?

Bewegt viel – auch fürs Klima!

Das KVB-Lastenrad

90 Min.
gratis je Woche
für alle mit



www.kvb.koeln/lastenrad



Fahrradstraße kreuzt Schwerlastverkehr

Gut 1000m vom „X“ stadtauswärts könnte der nächste Punkt entstehen. Hier wird der Sandweg zum Mühlenweg und kreuzt die Mathias-Brüggen-Straße. Richtig: Dort kreuzt Schwerlastverkehr, unter anderem Kranfahrzeuge. Ein Kreisverkehr wurde von Verwaltung und Bezirksvertretung verworfen. Der ADFC fordert eine Planung mit hoher Priorität bei der Sicherheit für den Radverkehr durch baulichen Schutz. Zum Beispiel eine Schutzkreuzung nach niederländischem Vorbild.

Wann aus Einzelmaßnahmen eine „kritische Masse“ wird? Das kann niemand wissen. Sicher ist: Wenn eine Reihe punktueller Einzelmaßnahmen zusammengedacht und durchgeführt wird, entsteht eine durchgängige Achse. Es entsteht auch ein durchgängiges Bild. Das bringt auch die große Gruppe der am Radfahren Interessierten aber noch Unentschiedenen aufs Rad. Zum Erreichen der Klimaziele im Bereich Mobilität werden alle gebraucht.

Horst Kraus

Weitere Beispiele aus dem Maßnahmenkataster. Sie könnten mittels Baukasten-Lösungen umgesetzt werden.

- Marienstraße: Auf einem kurzen Abschnitt haben Anwohner durchgesetzt, dass beidseitiges Parken durch Schilder ausdrücklich verboten ist. Das muss ausgeweitet werden.
- Sandweg: Hier soll der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt werden. Die Benutzungspflicht ist wegen Untermaß bereits aufgehoben. Weitere Radwegfurten wie am Mathilde-Herz-Weg müssen eingerichtet werden.
- Kreuzungsbereich Subbelrather Straße/Rochusstraße (Kreisverkehr): Die Rochusstraße soll zukünftig Fahrradstraße werden. Als vorgezogene Maßnahme könnte an der Südseite des Kreisels die Durchfahrt in die Rochusstraße für den MIV abgepollert werden.

Den Beispielen ist gemeinsam:

- Musterlösungen sind im Maßnahmenkataster beschrieben.
- Die Maßnahmen sind Teil des Endzustandes und müssen nicht rückgebaut werden.
- Schilder und Markierung nach STVO ist möglich.
- „Raketentechnik“ ist nicht notwendig.



Stellungnahmen des ADFC zu Radverkehrsthemen im Verkehrsausschuss

Aufwertung Neumarkt

Stellungnahme des ADFC Köln zum Baubeschluss für die attraktivere Verbindung der Platzinnenfläche sowie Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen - hier: Finanzstelle 6601-1201-0-1002, Platzgestaltung (Öffentl. Platzflächen).

Wir fragen uns, mit welchen Zielen diese Planung erstellt wurde, und wer daran beteiligt war. Der Neumarkt muss dringend attraktiver gestaltet, der KFZ-Verkehr muss beruhigt und die Radverkehrsführung muss verbessert werden. Der Verkehrsausschuss hat bereits Beschlüsse zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse gefasst. Davon ist hier nur wenig zu erkennen.

Deplatzierte Taxi- und Ladezonen, markante Radweg-Verschwenkungen, und eine kaum sichtbare Abgrenzung nach Gestaltungshandbuch (Dreierlei Grau) werden zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Der KFZ-Verkehr fließt praktisch unverändert. Bei der vorgesehenen Gestaltung der Ostseite mit Übergang Schildergasse wird zwar neu gebaut, entgegen der langjährigen Forderung des ADFC dabei aber von Innen nach Außen geplant – zuerst der KFZ-Verkehr, dann alle anderen. Dabei wäre hier für Fuß- wie Radverkehr deutlich mehr möglich.

Die Querung an der Richmodstraße wurde vor wenigen Jahren eingerichtet. Sie ist optimierungsfähig, aber ein wichtiges

Element der Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt, von Zollstock bis zur Bildungslandschaft Nord und darüber hinaus. Die Querung soll entfallen, ohne dass es einen ansatzweise adäquaten Ersatz gibt. Die Aufstellfläche an der Apostelnstraße ist schlecht zu erreichen und viel zu klein. Die Gelegenheit die Apostelnstraße selbst hier mit anzubinden, wurde verpasst.



Hier geben wir einige Stellungnahmen des ADFC zu Themen mit Bezug zum Radverkehr im Kölner Verkehrsausschuss wieder.

"Radverkehrsfreundliche" Umgestaltung in der Gummersbacher Straße

Der Beschluss war bereits Gegenstand eines satirischen Kommentars im Kölner Stadtanzeiger. Auch wir kritisieren die „kölsche Lösung“, eine wohl bundesweit einmalige „Wechselnutzungsspur“ zu erfinden. Damit wird dem Radverkehr genau dann der Radfahrstreifen genommen, wenn dieser am meisten benötigt wird: Bei viel KFZ-Verkehr. Und das auf einer Radpendlerroute! Wir lehnen diese Scheinlösung ab und rechnen mit weiteren satirischen Darstellungen in den Medien, wenn sie umgesetzt wird.

Darüber hinaus werden durch die Planungen eine Vielzahl gefährlicher Konfliktsituationen geschaffen:

1. An der Kreuzung Gummersbacher Straße / Deutz-Kalker-Straße soll der Radverkehr von einem 1,50 m schmalen Schutzstreifen auf das viel zu enge Hochbord geführt werden. Hier sollen sich der Zwei-Richtungs-Radverkehr zweier Hauptradverkehrsachsen und zu Fuß gehende BesucherInnen der Lanxess-Arena auf einen gemeinsamen Geh-/Radweg quetschen.

2. Im östlichen Teil der Gummersbacher Straße gibt es drei freilaufende Rechtsabbieger, die gemäß Beschluss des Ver-

kehrsausschusses vom 03.05.2018 (TOP 10.14, Vorlage 0913/2018) überprüft und entschärft werden müssen. Der Verkehrsausschuss kann der vorliegenden Planung nicht zustimmen, ohne sich selbst zu widersprechen.

3. Dass der in nördliche Fahrtrichtung auf die Erna-Scheffler-Straße abbiegende Radverkehr in der Planung offensichtlich gar nicht berücksichtigt wurde, sondern entsprechende Umgestaltungen erst zu einem späteren Zeitpunkt "denkbar" seien, ist nicht hinnehmbar. Vor allem mit Hinblick auf den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Kalk-West nur wenige Meter nördlich des Knotenpunktes. Wenn der Verkehrsausschuss die Planungen ohne Änderungen beschließt, erzeugt er Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr.



4. Geradeaus in Richtung Bürgerpark fahrender Radverkehr wird gleich in zwei Konfliktsituationen gelenkt: Vor dem Walter-Pauli-Ring soll der freigegebene Gehweg benutzt werden, der nur schwer erreichbar ist, oder eine vierspurige Kreuzung muss im Mischverkehr gequert werden. Das sind keine angemessenen Radverkehrsführungen, schon gar nicht für eine Radpendlerroute.

5. Hinter der Kreuzung ist der Gehweg plötzlich nicht mehr für den Radverkehr freigegeben. Auf der Fahrbahn wird der Radverkehr auf eine Abbiegespur geführt, die laut Beschilderung ausschließlich von der Polizei befahren werden darf. Der Anschluss an die künftige Fahrradstraßenachse Peter-Stühlen-Straße durch den Bürgerpark ist absolut unklar.

6. In Gegenrichtung muss sich der Radverkehr vor der Kreuzung Geschwister-Katz-Straße / Walter-Pauli-Ring mit einem unveränderten freilaufenden Rechtsabbieger arrangieren, um direkt hinter der Kreuzung abermals mit einem leicht angepassten freilaufenden Rechtsabbieger konfrontiert zu werden. Besonders kritisch wird es hier, wenn zu den ca. 50 Großveranstaltungen der Radfahrstreifen eben nicht mehr zur Verfügung steht.

7. Die Planungen sind – abgesehen von der „Wechselnutzungsspur“ – derart mangelhaft, dass sie so nicht beschlossen werden dürfen. Auch der Verweis auf spätere Nachbesserungen kann dies nicht heilen.

Umgestaltung der Vorgebirgstraße in Zollstock

Stellungnahme des ADFC Köln zur Umgestaltung der Vorgebirgstraße in Zollstock auf dem Abschnitt zwischen „Am Vorgebirgstor“ und „Raderthalgürtel“ durch Umwandlung der rechten Fahrspur in eine Radverkehrsanlage/Schutzstreifen.

Wir fordern, bei der Umwandlung von Fahrspuren den Kölner Standard einzuhalten, der die Einrichtung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von mind. 2,50m vorsieht. Es ist unverständlich, dass stattdessen lediglich Fahrradschutzstreifen mit 2m Breite vorgesehen sind, während der KFZ-Verkehr sogar einen großzügigen



„Sicherheitstrennstreifen“ zwischen Fahrbahn und Parkflächen auf der Mittelinsel zugesprochen bekommt. Ist das Vermeiden von Unfällen zwischen Autos mehr wert als die Sicherheit des Radverkehrs? Auf diese Idee könnte man kommen, denn pro Fahrtrichtung erhält der KFZ-Verkehr 8,68 Meter des Querschnitts, während der Radverkehr sich mit zwei Metern begnügen muss, nicht einmal ein Viertel davon. Die von der Verwaltung alternativ vorgeschlagene Variante mit Fahrradschutzstreifen im Untermaß ohne ausreichenden Abstand ist aus unserer Sicht übrigens nicht einmal genehmigungsfähig.



Bild: © Robert Kneschke / Fotolia



auf draht 

Ihr VSF-Fahrradfachgeschäft in Uninähe seit 1990
 Weyertal 18, 50937 Köln • 0221- 44 76 46 • www.aufdraht-koeln.de • info@aufdraht-koeln.de

Sicheres Fahrradfahren

Sicher Fahrradfahren in der Fahrradstraße



Offiziell wurde 1997 die Fahrradstraße in das Straßenverkehrsrecht aufgenommen und mit dem Verkehrszeichen 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“ gekennzeichnet. Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, genauer gesagt deren Fahrbahn. Sie steigert die Attraktivität des Radverkehrs und schafft Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr.



STVO.

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen, sind die Ge- und Verbote für die Benutzung einer Fahrradstraße festgelegt:



1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Darüber hinaus gibt es keine weiteren Vorgaben zu einer einheitlichen Gestaltung.

Fahrradstraßen sind nicht zu verwechseln mit Radwegen, da bestehen bezüglich der straßenverkehrsrechtlichen Regelung große Unterschiede.

Verkehrsregeln

Fahrradstraßen und für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen gehören mittlerweile zum Standard der städtischen Radverkehrsplanung.

Unfälle in Fahrradstraßen geschehen sehr selten und sind im Vergleich mit dem gesamten innerörtlichen Unfallgeschehen im Radverkehr weniger schwer.

Dennoch sind den meisten VerkehrsteilnehmerInnen, leider auch den Radfahrenden, die geltenden Regeln nicht bekannt. Deshalb wei-



sen Gemeinden bei Neuanlagen von Fahrradstraßen mit Hinweisschildern auf die geänderte Rechtslage durch die Umwidmung von Straße auf Fahrradstraße hin.

Das besondere an Fahrradstraßen gegenüber allen anderen Straßen ist, dass Fahrradfahrende immer nebeneinander fahren dürfen und der motorisierte Verkehr kein Überholrecht hat. Die



**EXKLUSIV FÜR
ADFC-MITGLIEDER**

mehr Infos auf:
www.adfc.de



ADFC-PannenhilfePLUS

Sorgenfrei Rad fahren – europaweit!

Panne im Urlaub? Wir sichern die Weiterfahrt – 24 Stunden am Tag!
Mit der ADFC-PannenhilfePLUS bekommen ADFC-Mitglieder bei Pannen und Unfällen auch auf Reisen schnell und unkompliziert Hilfe. Egal, ob Sie ein Lehrad, eine Werkstatt oder eine kurzfristige Übernachtungsmöglichkeit brauchen.

Mehr Informationen zu dem exklusiven Angebot für ADFC-Mitglieder finden Sie auf www.adfc.de/pannenhilfe.

gesamte Fahrbahnbreite für den Radverkehr reserviert.

Nicht nur ein in gleicher Richtung fahrender, sondern auch ein entgegenkommender Autofahrer hat seine Geschwindigkeit zu verringern (gegebenenfalls bis zum Stillstand) und so weit wie möglich rechts zu fahren. Sicherheitsabstände sind wie auf jeder anderen Straße auch einzuhalten. In einer Fahrradstraße sind Autofahrer:innen zu Gast.

Mit anderen Fahrzeugen dürfen Fahrradstraßen ausschließlich dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist, üblicherweise für Anlieger. Häufig wird dieser Verkehr auch nur in einer Richtung zugelassen (Einbahnstraße). Ein Schild „Anlieger frei“ erteilt keine Bevorrechtigung gegenüber den Radfahrer:innen, sondern beschränkt den KFZ-Verkehr auf die Anlieger.

Soweit nicht ausdrücklich anders geregelt gelten die Vorschriften der STVO auch für Fahrradstraßen. Insbesondere sind dies:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, also auch für Fahrräder.
- Fußgänger dürfen die Fahrbahn der Fahrradstraße nur betreten, wenn kein Bürgersteig vorhanden ist oder dort Hindernisse stehen. Dies gilt auch für Kinder unter acht Jahren, Inlineskater:innen und Rollschuhfahrer:innen.
- Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung ist gestattet.
- Vorrang bedeutet nicht gleich Vorfahrt. Die Vorfahrt ist genauso geregelt wie auf anderen Straßen auch. Somit gilt auch die Rechts-vor-links-Regel.
- Zu beachten sind auch die Vorschriften zur Fahrbahnnutzung (z. B. Rechtsfahrgebot).
- Autos und Motorräder dürfen in Fahrradstraßen parken, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt.

Clemens Rott



Kölner Ride of Silence 2023



Weltweit veranstalten Menschen im Mai eine gemeinsame Gedenkfahrt zum Gedenken an Radfahrende, die im Straßenverkehr getötet wurden. In Köln trafen wir uns dieses Jahr auf dem Rudolfplatz.



Dieses Jahr war es bereits der siebte „Ride of Silence“. Diese stille Fahrt zum Gedenken an schwer verunfallte oder getötete Radfahrer:innen hat ihren Ursprung in den USA. Nachdem im Jahr 2003 in Dallas, Texas ein Radfahrer im Straßenverkehr tödlich verunglückte, organisierten seine Freund:innen zur Erinnerung und Mahnung den ersten „Ride of Silence“ der Welt.

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

In Köln stellen wir im Rahmen des Ride of Silence außerdem Geisterräder an den Unfallstellen auf. Die weiß lackierten Geisterräder sind Mahnmale und Erinnerungsort zugleich. Es können Blumen und Kerzen abgelegt werden.

Wir stellten in diesem Jahr zwei weitere Geisteräder an den folgenden Orten auf:

Innenstadt:

Innere Kanalstr. / Krefelder Str.,
Radfahrer:in 88 Jahre,
Unfall am 22.09.2022,
Verstorben am 26.09.2022 im Krankenhaus.

Köln-Weidenpesch:

Neusser Str. / Scheibenstr.
Radfahrer (85)
Unfall am 21.10.2022,
Verstorben am 24.10.2022 im Krankenhaus.

Das sind nicht alle 2022 in Köln verstorben Radfahrer:innen. Aber sie stehen dennoch für alle schwerverletzten und getöteten Radfahrenden in Köln.

Dem Anlass und Namen der Tour entsprechend führen wir schweigend und wie üblich in weißer Kleidung.





Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Radweg am Militärring

Der Geh- und Radweg am Militärring ist zu großen Teilen in einem kaum noch nutzbaren Zustand.

Der bereits sanierte Teil ist dagegen perfekt umgesetzt.



Leider hat sich die Politik auf Ratsebene hier keine mehrjährige Diskussion über den Radweg und Flächenversiegelung geleistet und dann die fertigen Planungen für den nächsten zu sanierenden Abschnitt verworfen.

Jetzt wird mit einem unbefestigten Fußweg mit einer sogenannten "wassergebundenen Oberfläche" und daneben einem klassisch asphaltierten Radweg neu geplant, statt die gesamte Fläche mit einem modernen wasserdurchlässigen Asphalt auszustatten. Wir befürchten nun nach der Sanierung Nutzungskonflikte, weil Fußgängerinnen und Fußgänger auch lieber auf dem asphaltierten Teil unterwegs sein werden.

Es ist für uns vollkommen unverständlich, warum nicht der gesamte Radweg am Militärring einheitlich und zeitnah saniert wird, weil der Weg für den Radverkehr eine wichtige Ver-

teilstfunktion übernehmen könnte. Wer wirklich klimaneutral werden will, tut alles dafür, um den Radverkehr zu verdoppeln, wie das Wuppertal-Institut für die Stadt Köln beispielhaft vorschlägt.

Die Sanierung eines Radwegs (!) darf maximal 1-2 Jahre von der Planung bis zur Fertigstellung dauern. Die dafür ggf. notwendigen Stellen muss das Ratsbündnis schaffen, denn der Militärringradweg ist bei weitem nicht der Einzige im katastrophalen Zustand. Wer beispielsweise schon einmal an der Neusser Landstraße unterwegs war, weiß, dass man den Wechsel der Kommune von Dormagen nach Köln sofort an der rapide gesunkenen Qualität der Infrastruktur erkennen kann. Das kann doch nicht unser Anspruch sein.

Christoph Schmidt

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.



Gebrauchtrad

Worauf muss man achten und wo bekommt man sie?

Der Kauf eines gebrauchten Rades ist häufig wesentlich günstiger als ein Neukauf. Wir geben Tipps, worauf ihr achten solltet und welche Möglichkeiten zum Kauf es gibt.

© hassan-ouajbir@pexels.com



Alltagsräder haben meist eine bewährte langlebige Technik mit wenig Neuerungen. Hier spielt das Alter eines Rades weniger eine Rolle als der aktuelle Zustand des Rades. Bei Mountainbikes, Rennrädern und Pedelecs ist der Entwicklungszyklus kurzlebiger; Stichwort: elektronische Schaltungen Scheibenbremsen und neue Motoren - der Gebrauchtpreis sinkt schneller. Modische Gravelbikes, klassische Hollandräder und praktische Falträder dürften begehrt sein damit und auch weniger im Preis sinken als klassische Trekkingräder.

Pedelecs: Akkus altern

Bei Pedelecs ist zu beachten, dass zusätzlich die Hersteller mit neuen Motorgenerationen auf den Markt kommen und die Akkukapazität weiterentwickelt wird; Akkus altern, auch wenn das Rad nicht gefahren wird.

Wertverlust hängt vom Fahrradtyp ab

Eine ältere Schwacke-Liste gibt den Wertverlust bei Rädern im ersten Jahr grob mit 20 % an, nach 10 Jahren sinkt der Wert auf 20 % vom Neuwert. Der Verlust dürfte beim langlebigen Hollandrad geringer ausfallen, beim schnell veralteten MTB oder Pedelecs sinkt der Wert schneller.

Bei Pedelecs sollte man immer zu klären versuchen, für welchen Zeitraum der Hersteller den Austausch von Akkus garantiert. Ohne Akku ist ein Pedelec wertlos.

Aber wo kauft man?

Das Fundbüro der Stadt Köln versteigert regelmäßig aufgefundene Fahrräder. Hier kann man nicht Probe fahren; gekauft wird wie gesehen. Bei Rädern in den Kleinanzeigen-Portalen kann man Räder Probe fahren, wenn man den Umkreis der Suche einschränkt.

In den Portalen sollte man sicherheitshalber nie Vorkasse leisten, sondern das Rad persönlich abholen oder im Nachgang zahlen. So schwir-

ren beim Kult-Faltrad Brompton derzeit viele Fake-Anzeigen durch das Internet, bei denen das immergleiche Rad wieder woanders angeboten wird.

In Köln finden in unterschiedlichen Stadtteilen, meist samstags, Gebrauchtfahrradmärkte statt. Die Qualität des Angebots spiegelt meist die jeweilige soziale Struktur des Stadtteils.

www.fahrradmarkt-koeln.de ist der bekannteste Anbieter. Ein frühes Erscheinen ist ratsam, bei den Anbietern kann man Probe fahren.

Händler und Leasingfirmen

Ein Teil der Fahrradhändler nehmen Gebrauchträder bei Neukauf in Zahlung und verkaufen diese weiter. Eine Auswahl hat meist Rad-eme-veedel in Köln-Kalk oder Cosmos in Ehrenfeld. Zweirad Prumbaum unterhält im Leskan-Gelände in Dellbrück einen großen Lagerverkauf mit regelmäßigen Gebrauchtmärkten.

Besonders teure Pedelecs werden zunehmend nicht gekauft, sondern geleast. Die Leasingfirmen müssen sehen, wie sie nach drei Jahren die Rückläufer weiterverkaufen. Darauf haben sich Firmen wie Rebike, Upway oder Bike-Exchange spezialisiert. Bei all diesen Anbietern sind die Räder meist teurer, dafür garantiert der Händler einen einwandfreien technischen Zustand und gibt Gewährleistung.

Unbedingt mit Kaufvertrag

Kaufen Sie privat, sollten Sie in jedem Fall einen schriftlichen Kaufvertrag abschließen, den sowohl Käufer als auch Verkäufer ausfüllen. Der ADFC bietet einen Musterkaufvertrag zum Ausdrucken auf seiner Internetseite an.

<https://kurz.adfc.koeln/kaufvertrag-gebrauchtrad> Dort finden Sie auch ausführliche „Tipps für den Gebrauchtradkauf“.

Stephan Behrendt

Für nur 49 € pro Monat deutschlandweit fahren!

Mit dem KVB-Deutschlandticket.

#Heimvorteil



KVB-Rad
inklusive

Alle Details und Konditionen unter www.kvb.koeln
Kölner Verkehrs-Betriebe AG · Scheidtweilerstr. 38 · 50933 Köln



Jetzt sichern:
www.kvb.koeln/49euro



Navi am Lenker

Wie befestigt man ein Handy gut am Fahrrad?

Mit dem Smartphone als Universal-Computer kann man nicht nur telefonieren. Aktuelle Modelle mit GPS-, Höhen- und Lagesensor und einer installierten Navi-App mit Offline-Karten kann man auf Tour offline navigieren und sich stressfrei routen lassen. An manchen E-Bikes ersetzt das Phone sogar das Display als Schaltzentrale für den Antrieb.



Der teure Kleincomputer muss am Lenker aber sicher und fest montiert werden, damit er nicht am ersten Schlagloch in hohem Bogen auf der Fahrbahn landet und dort zerschellt. Der Markt für diese Halterungen ist riesig, von 3 €-Halterungen bei Amazon bis zu ausgefeilten Modellen, die ein Vielfaches davon kosten. Welches Modell eignet sich nun für welchen Einsatz?

Silikonhalterungen

Bekannt ist Vielen die spartanische Silikonhalterung Finn von Bike Citizen, die um Lenker und Phone geschlungen wird. Kleinere, leichte Smartphones werden damit erstaunlich sicher gehalten; auf Kopfsteinpflaster vibriert das Ganze allerdings heftig. Für seltene kurze Fahrten ist die preiswerte Finn sicher empfehlenswert. Die vielen ähnlichen Modelle auch als Give-Aways sind meist wesentlich wackliger, besonders, besonders wenn die Klemmung um den Lenker sehr schmal ausfällt. Man benötigt in jedem Fall ausreichend Platz am Lenker für diesen Typ.

www.getfinn.com/de

www.bonecollection.com





Silikonhalterung

Halterungen mit Klemmbacken

Sicherer sind Halterungen mit seitlichen verstellbaren Klemmbacken, besonders wenn das Phone zusätzlich mit einem Silikonband gesichert wird. Von HR gibt es hierfür ein Universal Smartphone-Sicherungsband aus Silikon, das man an vielen solcher Halterungen als zusätzliche Befestigung nutzen kann. Smartphones mit einer Öse, durch die man eine Sicherungsschnur fädeln kann, gibt es ja kaum noch. Unter der Vielzahl der Modelle ragt die recht stabile ENONEO Fahrrad Handyhalterung heraus. Hier werden die Backen mit einer Schraube geklemmt und der Montagewinkel ist frei wählbar. Bei all diesen Modellen muss man darauf achten, dass die seitlichen Einstellknöpfe am Phone von den Klemmbacken nicht verdeckt werden.

Passgenaue Halterungen

Schließlich gibt es eine Vielzahl von passgenauen Halterungen auch von namhaften Herstellern. Entweder kauft man eine passgenaue Hülle mit einer in der Rückseite integrierten Halterung oder man klebt den Adapter mit doppelseitigem Klebeband auf die Rückseite der Hülle. Letzteres hält auf festem glattem Material erstaunlich sicher. Wechselt man hier das Smartphone, benötigt man nur eine neue Hülle für das Phone, die Halterung am Lenker kann weiterverwendet werden. Diese Adapter auf der Hülle tragen wenig auf, so dass man das Smartphone dauerhaft in der Hülle lassen kann. Quadlock, SP-Connect und SKS bieten hier eine große Modellvielfalt zur Befestigung am Lenker oder am Vorbau. Wenn kein Platz mehr am eigentlichen Lenker ist, kann man mit einem zusätzlichen Extender der genannten Hersteller in die dritte Dimension gehen. Diese Befestigungsmethode hat jedoch auch Nachteile: Die Hülle muss zum Handy passen und einige Hersteller bieten nur Hüllen für sehr hochpreisige Smartphones an. Bei aufgeklebten Adaptern wiederum kann man nie ganz sicher sein wie zuverlässig der Klebstoff auf der Kunststoffhülle auch auf langen Kopfsteinpflasterpassagen oder großer Hitze wirklich hält.

www.quadlockcase.eu, www.sp-connect.de
www.sks-germany.com/compit



Eneo Universalhalterung



Quadlock gerätespezifisch

Hüllen für Smartphones

Gegen Regen gibt es kleine wetterfeste Taschen mit transparentem Deckel, die am Vorbau oder Oberrohr befestigt werden und in die das Smartphone gesteckt wird. Bei starker Sonneneinstrahlung ist aber das Display schwer abzulesen und die Touch-Funktion meist nicht nutzbar. Erhältlich sind auch transparente Regenhüllen, wobei aber die meisten Phones leichten Niesel klaglos wegstecken. Nachteile hier sind auch hier Spiegelungen auf der Schutzfolie und Überhitzungsgefahr in der Hülle bei prallem Sonnenschein.

Problem Stromverbrauch

Nachteil von Smartphones gegenüber speziellen Navigationsgeräten ist neben der schlechteren Ablesbarkeit des Bildschirms bei direktem Sonnenlicht der höhere Stromverbrauch durch den großen Bildschirm. Einen ganzen Tag halten die wenigsten durch. Abhilfe schafft eine separate Powerbank, die man ans Phone steckt. Einige der Halterungen haben die Möglichkeit einer integrierten Powerbank.

Es gibt aber auch Ladegeräte, die zwischen Nabendynamo und Smartphone geschaltet werden, meistens mit integriertem kleinem Akku, um die Standzeiten zum Beispiel an einer roten Ampel zu überbrücken. Ist die Fahrradbeleuchtung ausgeschaltet, kann man sich unendlich



B&M E-Werk

lange navigieren lassen. Leistungsstarke Phones benötigen auch entsprechend leistungsstarke Ladegeräte für einen dauerhaften Betrieb. FahrradZukunft und der GPS-Radler testen laufend die aktuellen Modelle. Elegant sind in den Frontscheinwerfer integrierte Lader, wie der Luxus U oder ein von Schmidt / Son angekündigter leistungsstarker Frontscheinwerfer. Modelle wie der CinQ können elegant im Ahead-Vorbau versenkt werden.



Cinq Plug5 Plus Integriertes Netzteil und Akku

Pedelecs sind häufig mit einer USB-Buchse ausgerüstet, die aber manchmal nur 500 mA abgibt; das ist als Erhaltungsladung zu wenig.

Wer viel alleine auf wenig frequentierten Strecken radelt sollte überlegen, ob er sein Telefon sicherheitshalber am Körper trägt. Ist es am Lenker befestigt, könnte es im Fall eines Sturzes unerreichbar sein, um Hilfe zu rufen.



Quadlock Klebehalterung

Stephan Behrendt

Ghisallo

Wallfahrtsort der Radfahrer und Radsportmuseum

Hoch über dem Comer See liegt die Kapelle der Madonna di Ghisallo, Endpunkt einer der steilsten Anstiege vieler klassischer Rennradrennen in Italien. Wir wollten erfahren, wie dieser Ort zum Wallfahrtsort der Rennradfahrer wurde und die Madonna zur Schutzpatronin aller Radfahrer:innen.

Die Hinfahrt

Im Mai dieses Jahres starteten wir zu dritt, Udo, Lothar und ich zu einem 4-Tages Ausflug nach Ghisallo oberhalb des Comer Sees, um die Kapelle der Madonna di Ghisallo mit dem angeschlossenen Museo del Ciclismo zu besuchen. Lange hatten wir es schon geplant, endlich war es so weit.

Der Ort Ghisallo liegt ca. 550 m über dem Comer See an der Nordspitze des Massivs, welches den unteren Teil des Sees teilt. An der südlichen Spitze des westlichen Arms liegt Como. Dort kamen wir nachmittags mit dem Zug an und starteten am nächsten Vormittag Richtung Ghisallo, nachdem wir bei Paolo unsere reservierten Leih E-MTBs abgeholt hatten.

Bei angenehmen Temperaturen und leichtem Wind fuhren wir am Comer See entlang des Ufers ca. 30 km zur Fähre nach Cadenabbia. Die Straßen waren





Museum Ghisallo

Blick auf die Stadt Bellagio



zwar teilweise eng, aber in einem sehr guten Zustand. Vorbildlich war auch die Rücksichtnahme der italienischen Autofahrer auf Fahrradfahrer. Wir waren nicht die einzigen, die mit dem Fahrrad unterwegs waren.

In Cadenabbia setzten wir über nach Bellagio. Bis dahin waren wir noch frisch, wussten aber, dass nun auf den letzten 10 km ein Anstieg mit durchschnittlich 9 % Steigung und einigen bis zu 13 % Rampen vor uns lag. Deshalb stärkten wir uns vor der Weiterfahrt ausgiebig. Bei diesen Herausforderungen kamen wir rheinischen Pedelec Fahrer aber auch an unsere Grenzen. Ohne Pausen ging es nicht. Stolz waren wir, als wir es endlich oben auf den Gipfel nach Ghisallo geschafft hatten.

Natürlich suchten wir sofort die Kapelle auf, aber das Museum und die ausführliche Besichtigung hoben wir uns dann doch für den nächsten Tag auf.



Die Kapelle

Die Menschen der Region verehrten über Jahrhunderte das Bild der stillenden Muttergottes in der Kapelle. Weil irgendwann im 11. Jahrhundert ein Graf von Ghisallo in Todesgefahr die Muttergottes um Hilfe gebeten hatte und erhört wurde, erhielt diese Madonna den Beinamen „di Ghisallo“.

Bekannt wurde die Kapelle ab dem Herbst 1905, als sich die Teilnehmer der ersten Lombardei-Rundfahrt von Bellagio kommend den Weg zur Kapelle hinaufquälten. Auch in den Folgejahren führte die Rundfahrt stets zum Ghisallo-Hügel hinauf. Weitere berühmte Rennen wie der Giro d'Italia nahmen sich den Anstieg ebenso vor. Wer oben an der Madonna unter den Ersten war, hatte beste Chancen, im Ziel in Mailand auf dem Podium zu stehen.

Wir hatten schon viel gelesen und gehört von der Kapelle, aber vor Ort ist der Eindruck ganz anders als die Vorstellung mit der wir angereist waren. Fast winzig klein ist die Kapelle, vollgestopft mit Fahrrädern, Fahrradteilen, Pokalen, Trikots und persönlichen Gegenständen von berühmten Radfahrer:innen, aber es wirkt nicht überladen. Beim Eintritt nahm uns aber als erstes der Altar mit dem Bild der stillenden Madonna di Ghisallo gefangen. Davor steht eine 1,5 m hohe Bronze Plastik mit Szenen aus dem Radsport. Das Ewige Licht darauf leuchtet zur Erinnerung und zum Gedenken an alle tödlich verunglückten Radfahrer:innen weltweit.

Wir sahen das Dokument, mit dem Papst Pius XII die Madonna di Ghisallo 1949 zur Schutzpatronin aller Fahrradfahrenden erklärte. Der umtriebige Seelsorger Don Vigano, selbst ein begeisterter Radsport Tifoso schaffte es mithilfe seines Erzbischofs und des italienischen Radsportverbands Ghisallo zu einem Wallfahrts-





ort für Radsportler:innen auszubauen. Dazu überzeugte er zunächst die

frommen Radfahrer:innen ihre Trikots als Votivgabe der Madonna als Dank zu überlassen. Manche spendeten ihr Rad, andere Pokale.

Im Laufe der Jahre wurden weitere Rennräder, Pokale und Trikots von den Besitzer:innen gespendet, sie werden von den Fans wie Reliquien verehrt: Räder von Fausto Coppi, Eddy Merckx, Francesco Moser oder auch Alfonsina Strada, der ersten Frau, die 1924 beim Giro d'Italia der Männer mitfuhr. Rosa und Gelbe Trikots und solche von Weltmeister:innen füllen die Wände ebenso wie Fotos verstorbener Radsportheld:innen.

Wir waren überwältigt von der Fülle der Ausstellungsstücke und konnten kaum die Kapelle verlassen. Immer wieder kamen auch andere Radfahrer:innen kurz rein, die nach dem Anstieg eine Verschnaufpause brauchten und dann weiterfuhren.

Das Museum

Das Museum hat eine ganz andere Intention und ist keine Erweiterung oder Ergänzung der Kapelle, wie man vielleicht meinen könnte. Der Ort Ghisallo wurde im Laufe der Jahre bedingt durch viele Veranstaltungen rund um die Fahrradrennen, ein immer größerer Besuchermagnet. Deshalb wurde zu Beginn der 2000er-Jahre neben der Kapelle ein Museum gebaut mit dem Ziel, eine Sammlung für die wissenschaftliche Forschung aufzubauen und die Verbreitung des



cambio CarSharing

Falls es doch mal was
Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder gibt es hier:

www.cambio-CarSharing.de

Radsports zu fördern. In diesem Museum finden wir heutzutage Räder und Kleidung von allen erfolgreichen Rennradfahrer:innen weltweit. Neben verschiedenen Themen wie „Frauen im Radsport“ oder „Weltmeister:innen“ ist chronologisch die technische Entwicklung der Rennräder vom Anfang bis heute für jedes Jahr ausgestellt. Wir hatten keine Vorstellung, mit welchen einfachen Geräten schon zu Beginn des letzten Jahrhunderts Bergrennen gefahren wurden. Da konnten wir nachvollziehen, warum es auch in Radrennsport in den ersten Jahrzehnten so viele auch tödliche Unfälle gab. Fasziniert hatten uns auch die Kleidungsstücke, mit denen die Rennfahrer:innen früher gefahren sind.

Für eine weitere Ausstellung sind viele persönliche Rennräder von Tour-Gewinner:innen wie z. B. von Jan Ulrich dem Museum gestiftet worden. So unscheinbar das Museum auch von außen aussieht, ein halber Tag darin geht um wie im Flug und es wird nie langweilig. Den Kopf voll mit Bildern und Eindrücken setzten wir uns nachmittags auf unser Rad und rollten den Berg auf der flacheren nördlichen Seite leicht wellig immer bergab. So holten wir uns die Energie, die wir in die Bergauffahrt gesteckt hatten, wieder zurück. Rückfahrt

Nach einer weiteren Übernachtung ging es dann von Como aus wieder mit dem Zug nach Hause.

Clemens Rott





Bundesamt für Logistik und Mobilität ist „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Seit 2017 vergibt der ADFC die EU-weite Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Nun hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) als erster großer Arbeitgeber in Köln das begehrte Siegel in „Gold“ erhalten.

Das BALM sorgt durch vielfältige Maßnahmen dafür, dass das Pendeln mit dem Fahrrad für seine rund 800 Beschäftigten in der Kölner Zentrale attraktiv ist. Hierfür hat das Bundesamt seine Infrastruktur und interne Kommunikation stark ausgebaut und bietet verschiedene Services rund um das Thema „Fahrrad“ an.

Der Vorsitzende des ADFC Köln Christoph Schmidt überreichte zusammen mit Andreas Bittner, Vorstandsmitglied des ADFC NRW und Auditor, das Zertifikat an den Präsidenten des BALM Christian Hoffmann, der über die Auszeichnung stolz ist:

„Die Auszeichnung mit dem Prädikat ‚Gold‘ freut uns sehr: Nicht nur als erster großer Arbeitgeber in Köln, der das Siegel in „Gold“ erhalten hat – auch im Bund nimmt das BALM im Bereich der Fahrradfreundlichkeit eine Vorreiterrolle ein. Das Qualitätssiegel des ADFC zeigt, dass wir uns intensiv und umfassend für die nachhaltige Mobilität einsetzen. Zugleich können

wir unseren Beschäftigten attraktive Angebote machen, damit sie gerne mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, so gleichzeitig das Klima schonen sowie die eigene Gesundheit fördern.“

Die Anpassungen der bereits vorhandenen Infrastruktur für Radfahrende im BALM umfassen unter anderem folgende Maßnahmen:

- Schaffung von sicheren und komfortablen Fahrradstellplätzen u.a. durch Umwandlung von PKW-Stellplätzen
- Errichtung von Duschen und Umkleiden
- Anbindung an das Radnetz
- Schaffung eines fahrradfreundlichen Zugangs zum Dienstgebäude
- Kontinuierliche Information der Beschäftigten z.B. über Messen, Radnetze oder sicheres Radfahren



Bundesamt für Logistik und Mobilität

- Durchführung von Fahrradchecktagen
- Einrichtung eines Fahrradwerkraums
- Aufstellung einer Servicestation zur Durchführung von Reparaturen
- Etablierung eines Dienstrad-Verleihs
- Durchführung einer monatlichen Radstreckenberatung

Arbeitgeber BALM zu einem neuen Blick auf fahrradfreundliche Maßnahmen und die Etablierung einer gelebten Radkultur geführt. Die zeitlich gestreckte, gründliche und detailfreundige Umsetzung von Maßnahmen hat zu einem hervorragenden Gesamtergebnis geführt, bei der nicht Quick Wins bei der Punktzahl, sondern eine bestmögliche Umsetzung der Maßnahmen angestrebt und erreicht wurde.




Christoph Schmidt

Dr. Andreas K. Bittner, Mitglied im ADFC-Landesvorstand, Berater und Auditor für die EU-ADFC-Initiative Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Nordrhein-Westfalen: Die Veränderungen im BALM-Portfolio mit Fokus auf Intermodalität und Radverkehr (Stichworte NRVP, Leuchtturm- und Förderprojekte) haben auch beim



AWB Beratungsteam
Pädagogische Beratungsangebote
und Umweltbildungsaktionen

Weniger ist mehr

-  - **Abfallvermeidung/Zero Waste**
-  - **Wertstofftrennung**
-  - **Stadtsauberkeit**

Telefon:
0221 / 9 22 22 88
E-Mail:
nissi@awbkoeln.de
www.awbkoeln.de

Bei uns erfahren Kölner Kinder, Jugendliche und Erwachsene alles rund um das Thema Abfall. Wir besuchen Einrichtungen, Veranstaltungen und bieten Aktionen sowie Betriebshofführungen an.





Immer am Fluss entlang

Der Saar-Radweg mit französischem Flair und imposanter Industriekultur

Der familienfreundliche, völlig ebene Radweg führt entlang des Saarufers durch eine abwechslungsreiche Landschaft des Saarlandes und Rheinland-Pfalz.



© alle Fotos: Wilfried Kochner

Hattingen -Henrichshütte

Ein idealer Einstieg ist die Stadt Saarbrücken, mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten ist sie eine Besichtigung wert. Steingewordener Spiegel der konfliktreichen deutsch-französischen Vergangenheit ist das Saarbrücker Schloss. Kein geringerer als der Kölner Architekt Gottfried Böhm verhilft 1980 dem Gebäude wieder zu neuem Glanz. Vom Schloss ist es nicht weit bis zum barocken Ensemble um die Ludwigskirche.



Ludwigskirche



Saarbrücker Schloss

Noch heute verfügt Saarlouis über eine Vielzahl an Festungsanlagen und Kasematten aus fran-



ehem. Kohlenbahn

zösischer und preußischer Zeit. Das französische Flair der Altstadt mit vielen Cafés und Restaurants lädt zum Besuch und zur Rast ein.

Am nächsten Morgen wartet die Strecke bis Mettlach. Der Radweg bleibt direkt an der Saar ohne Steigung. Unterwegs lohnen in Merzig ein kleiner Abstecher in den Wolfspark des Verhaltensforschers Werner Freud genauso wie ein Besuch im schön gelegenen „Garten der Sinne“. Genussvoll ist auch eine Probe des saarländischen Apfelweins „Viez“, bevor nach wenigen Kilometern ein großartiges Werk der Natur erreicht wird: die Saarschleife. Der Aufstieg zum

Auf kulinarischem Gebiet hat sich der französische Einfluss gehalten. Handfeste lothringische Kost wechselt mit Sterneküchen ab. Die Altstadt rund um den St. Johanner Markt lädt zum Genießen ein.

Am nächsten Morgen geht es links der Saar stromab Richtung Völklingen. Von weitem ist die Silhouette der Völklinger Hütte erkennbar. Die 1986 stillgelegte Hochofenanlage wird 1994 als einzigartiges Zeugnis der Technikgeschichte und Industriekultur zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt. Die Besichtigung der Hütte und der Gebläsehalle mit wechselnden Ausstellungen sind ein Highlight dieser Radtour.



Nach so viel industrieller Geschichte geht es auf dem Radweg links der Saar bis Saarlouis. 1680 wurde auf Befehl von Ludwig XIV. Saarlouis in Form eines königlichen Hexagons gegründet. 1815 nahm Preußen die Stadt in Besitz.



Saarschleife

Aussichtspunkt Cloef wird mit einem grandiosen Ausblick auf die Flusslandschaft belohnt.



Bis Mettlach sind es dann noch rund 4 Kilometer immer am Fluss. Hier ist der Firmensitz des Traditionsunternehmens Villeroy & Boch. Im Erlebniszentrum werden 270 Jahre Unternehmensgeschichte lebendig. Auf dem Firmengelände steht ebenfalls der „Alte Turm“, das älteste Sakralgebäude des Saarlandes. In der beschaulichen Altstadt lässt sich der Tag kulinarisch gut ausklingen.



Er-Fahren Sie
das Rheinland
mal anders.



Die nächste Etappe verläuft bis nach Saarburg teils in einem Naturschutzgebiet durch einen naturbelassenen „Urwald“ aber immer am Fluss. Gleichzeitig wird die Grenze zwischen den Bundesländern Saarland und Rheinland-Pfalz passiert. Blickfang unterwegs sind die Michaelskapelle und die hoch gelegene Klause Kasel-Staadt, bevor schon von weitem die Burgruine Saarburg aus dem Jahre 964, Namensgeber und Wahrzeichen der Stadt, zu sehen ist. Zu Füßen der Burg liegt Saarburg, eine kleine Stadt mit verwinkelten Gässchen, Treppen, Stiegen und Brücken, Fachwerkhäusern und Barockbauten. Zwischen den engen Häuserzeilen stürzt der Leukbach über Felskaskaden zwanzig Meter in die Tiefe und treibt im Talkessel noch drei Mühlräder an. Von mehreren Aussichtsplattformen ist das Spektakel zu besichtigen.



Saarburg: Wasserfall

Ebenfalls interessant ist die Glockengießerei in der Altstadt, wo über 230 Jahre lang Glocken gegossen werden. Besucher können die Entstehung einer Glocke vom ersten bis zum letzten Schritt erleben. Es lohnt sich in diesem pittoresken Städtchen zu übernachten.

Auf dem Saar-Radweg verläuft die letzte Etappe bis Konz, wo die Saar in die Mosel mündet. In Konz lohnt ein Besuch des Roscheider Hofes. Ein Museum mit malerischen alten Häusern aus dem Hunsrück versetzt die Besucher in die Zeit ihrer Großeltern.

Der rund 100 Kilometer lange Saar-Radweg von Saarbrücken bis Konz ist vom ADFC mit vier Ster-



Altstadt von Saarburg

nen ausgezeichnet, er bietet also sehr hohen Genuss fürs Radeln und ist außerdem familienfreundlich.

Wilfried Kochner



Information:

Tourismus Zentrale Saarland
Saar-Obermosel-Touristik E.V.

Unverbindliche Hotel Empfehlung:

Hotel Domicil Leidinger, Saarbrücken
Hotel Kleiner Markt, Saarlouis
Hotel Zum Schwan, Mettlach
Hotel Saarburger Hof, Saarburg

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 beson-
 derem Interesse für uns sind
 dabei auch die Rückmeldun-
 gen, die wir von euch, unse-
 ren 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



Nicht Masse, sondern Klasse

France-Bike ist seit Langem **Spezialist** für qualitativ hochwertige **Radreisen** in Frankreich und ganz Europa. Mit uns können Sie nunmehr alle Gebiete dieses herrlichen Schlaraffenlandes per Rad entdecken. Frankreich und insbesondere unsere Radreisen am **Canal du Midi** und in der **Provence** bleiben zwar weiterhin der Schwerpunkt unseres Reiseprogramms, aber wir sind keine Kostverächter und tummeln uns in vielen, ja fast allen Ländern Europas.

**Radreisen in ganz Frankreich
 und in vielen Ländern Europas**

www.france-bike.com | france-bike@france-bike.com | +49 2832 / 977 855

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 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.

20.12.2023, 18:30 Uhr

Mitgliederversammlung

Bürgerzentrum Deutz, Tempelstr. 41-43
50679 Köln

Tagesordnung

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 und Aussprache
9. Entlastung des Vorstands
10. Ausblick auf 2024
11. Vorstellung Haushaltsplanung 2024 und Beschluss
12. Behandlung der Anträge
13. Sonstiges
14. Verabschiedung

Sternfahrten im Jahr 2024

ADFC Fahrrad-Sternfahrt NRW 2024

Sonntag, 5. Mai 2024 - save the date!

Sternfahrt Köln

Die 17. Sternfahrt Köln soll am 16.6.2024 stattfinden.

Weitere Informationen in den nächsten Monaten hier und in den sozialen Medien. Stay tuned!

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



Cosmos Bikes & More GmbH

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



E-Bike-Erlebnis-Center Nr. 1

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



Fahrrad-Diebstahlschutz.com

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



messageconcept GmbH

Große Witschgasse 17
50676 Köln
www.messageconcept.com



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



Portz am Ring

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



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



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



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



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



Stadt Köln
Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
 Stadthaus Deutz
 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

VEOLOGICAL

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



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

Keine Anmeldegebühr bei **Scouter Carsharing** zahlen!

29€

Keine Anmeldegebühr bei **DriveNow** 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€

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

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

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

24 h

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

11%

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

25€

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

PLUS

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

15€

Alle Vorteile und Konditionen auf www.adfc.de



Kölsche ADFC-Mitgliedervorteile

Zusätzlich zu den nebenstehenden bundesweiten Vorteilen

erhalten Mitglieder des ADFC in Köln weitere Vergünstigungen:

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

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



Beitritt

www.adfc.de/beitritt

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



Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

- Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | **Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

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

Einzelmitglied

ab 27 J. (66 €) 18–26 J. (33 €)

unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

ab 27 J. (78 €) 18–26 J. (33 €)

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

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

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

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

Weitere Ansprechpartner

Mareike Riewe
mareike.riewe@aktive.adfc.koeln

Wolfgang Knauber
wolfgang.knauber@adfc.koeln
Geschäftsstelle

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

Hubert Schlömer
*Anzeigenvertrieb fahrRAD! /
Betreuung Fördermitglieder*
0221. 68 36 68
anzeigen@adfc.koeln

Impressum

Ausgabe 2 / 2023

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 (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, Wilfried Kochner, Horst Kraus, Carolin Ohlwein, Clemens Rott, Christoph Schmidt.

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

1 / 2024



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:

tout 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

RIESE & MÜLLER



Seit 1997 Ihr Riese & Müller-
Händler in Köln!

Die beste Adresse für Ihr neues E-Bike:

Radlager

FAHRRÄDER FÜR ALLE!

Radlager | Sechzigstraße 6 | 50733 Köln-Nippes
www.radlager.de | [f](#) radlager.de | [i](#) radlager_koeln