

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln

Fahrrad-Entscheid Köln
**Das Bürger-
begehren
wurde
gestartet!**



WIR MACHEN IN AUSWAHL!

Über 2000 Bikes von 20 Marken-
Herstellern jederzeit verfügbar!



Radmarkt Schumacher GmbH
Robert-Perthel-Str. 53,
50739 Köln-Longerich

www.radmarkt-schumacher.de

RADMARKT
SCHUMACHER
LONGERICH **MACHT'S.**

Vorwort des Vorstands

Liebe Freundinnen und Freunde des Radfahrens,

die neue Ausgabe der fahrRAD! steht ganz im Zeichen des Fahrrad-Entscheid Köln. Auch wenn es in der Innenstadt merklich vorangegangen ist mit der Infrastruktur für das Fahrrad, bleibt dies in den weiteren Bezirken weitgehend aus. Daher hat sich eine Gruppe (meist junger) Menschen gefunden, mit einem Bürgerbegehren mehr Druck auf den Ausbau des Netzes an Radwegen und Fahrradstraßen zu machen.

Wir bitten Euch um Eure Unterschrift für den Fahrrad-Entscheid. Am besten sammelt ihr auch gleich in Euren Familien- und Freundeskreisen, in Eurer Nachbarschaft oder auf der Arbeit weitere Unterschriften, damit das Bürgerbegehren ein großer Erfolg wird.

Neben dem Titelthema findet ihr auch wieder Artikel zu aktuellen radverkehrspolitischen Themen und unser aktuelles Programm an Veranstaltungen und Touren in diesem Heft. Außerdem stellen wir Euch gleich zwei kölsche Hersteller von Lastenrädern vor, die sich beide mit sehr unterschiedlichen Konzepten einen Namen am Markt gemacht haben.

Alle zwei Jahre fragen wir gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Radfahrenden in ganz Deutschland zur Lage des Fahrradklimas in ihrer Stadt. Beim letzten Mal konnte sich Köln etwas verbessern und den letzten Platz in seiner Städtekategorie abgeben. Wir sind nun gespannt, ob unsere Stadt weiter aufholen konnte. Mach mit auf fkt.adfc.de! Je mehr Menschen am ADFC-Fahradklima-Test 2024 teilnehmen, desto aussagekräftiger sind die Ergebnisse.

*Eure Vorsitzenden
Christoph und Carolin*



GENAU MEIN RAD

FÜRS GANZE JAHR



Egal, ob du unsere schöne Region am liebsten beim täglichen Pendeln, deinen gemütlichen Freizeittouren oder sportlichen Rekordjagden erfährst – bei uns findest du sicher dein Traumrad in unserer XXL-Auswahl an Fahrrädern und E-Bikes namhafter Marken. Komm einfach vorbei, lass dich von unseren Bike-Experten beraten und probier deine Wunschmodelle direkt auf unserer Teststrecke aus. So lange, bis du sicher sagen kannst: „Das ist genau mein Rad!“

DEINE XXL-VORTEILE:

- 50.000 Fahrräder und E-Bikes vorrätig
- Über 200 Top-Marken im Sortiment
- Großes Zubehör- und Bekleidungsangebot
- Kompetente XXL-Fachberatung inklusive
- Teststrecke und Testgeräte vor Ort
- Moderne und große Fachwerkstatt

Fahrrad XXL Feld GmbH

Einsteinstraße 35 · 53757 Sankt Augustin

MRZ–AUG Mo.–Fr.: 10:00–19:30 Uhr · Sa.: 10:00–18:30 Uhr

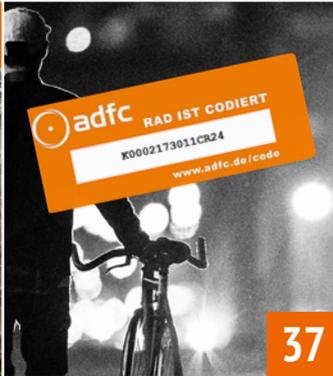
SEP–FEB Mo.–Fr.: 10:00–19:00 Uhr · Sa.: 10:00–18:00 Uhr

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

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

Fahrrad **XXL**

FELD | 1954



Inhaltsverzeichnis

- 3 Vorwort
- 6 Fahrrad-Entscheid Köln
- 14 Luxemburger Straße – eine Straße mit vielen Funktionen
- 17 Aktuelles zum Radverkehr in Köln
- 20 Update zur Ost-West-Achse
- 25 Fahrradgürtel Spannung auf dem Kölner Fahrradgürtel
- 27 Kidical Mass Porz
- 28 Ride of Silence 2024
- 30 Rückblick FahrradSternfahrt NRW
- 32 Preiswert übernachten auf Radtouren
- 37 Diebstahl(ver)sicherungen
- 40 Muli und Chike – zwei innovative Cargobikes aus Köln
- 44 Fahrradampeln
- 47 Abenteuer Atlantik
- 50 Island mal anders
- 54 Rundtour zum Ommerborner Altar
- 56 Mitgliederversammlung 2024
- 57 Touren und Termine
- 60 Fördermitglieder
- 64 Standorte der vier ADFC-Lastenräder
- 65 ADFC Köln Kontaktdaten / Impressum
- 66 Der ADFC Köln im Internet und den sozialen Medien

Fahrrad-Entscheid Köln

Zusammen für bessere Radwege in Köln



„Fahrradfahren macht Spaß, ist gesund, gut für die Umwelt, schnell und günstig“. Das ist der erste Satz der Begründung unseres Bürgerbegehrens. In Köln stimmt das aber leider nicht so ganz. Hier macht Fahrradfahren weniger Spaß, oft fährt die Angst mit, denn es gibt viele gefährliche Kreuzungen, breite, viel befahrene Straßen ohne Radwege und ein Radwegenetz voller Lücken. Und wenn es dann mal Radwege gibt, zerbröseln die unter dem Fahrradreifen. Nicht ohne Grund ist Köln beim ADFC-Fahrradklima-Test wiederholt die schlechteste Großstadt geworden.

Wir vom Fahrrad-Entscheid möchten das ändern. Gemeinsam träumen wir von einem Köln, dass ein bisschen mehr wie die Niederlande ist. Beispiele wie Amsterdam und Kopenhagen zeigen, dass alle von besseren Radwegen profitieren. Radfahrer:innen kommen sicher und stressfrei ans Ziel, Fußgänger:innen haben Platz auf dem Bürgersteig und Autofahrende sind schneller unterwegs.

Der Fahrrad-Entscheid ist eine überparteiliche Initiative von Kölner:innen und wird unter anderem vom ADFC, vom VCD, von der Kidical Mass, Greenpeace, FFF und Radkomm unterstützt. Viel zu oft haben wir gefährliche Situationen im Straßenverkehr erlebt und uns über die Untätigkeit der Stadt Köln geärgert. Wir möchten, dass alle Kölner:innen sicher und komfortabel durch die Stadt radeln können. Dann würden noch mehr Menschen Fahrrad fahren und von den vielen Vorteilen des Rads profitieren. Deshalb haben wir ein Bürgerbegehren für bessere Radwege gestartet.



Auch in anderen Städten gibt es Radentscheide

Wir haben das Rad nicht neu erfunden. Radentscheide gab es schon in anderen Städten wie Aachen, Bonn oder München. Mit der Folge, dass dort die Verkehrswende deutlich beschleunigt wurde. „Für Köln fordern wir die Umsetzung des von den Stadtbezirken beschlossenen Radverkehrshauptnetzes“, erklärt Natalie Horn vom Fahrrad-Entscheid. Das Radverkehrshauptnetz ist ein Plan der Stadt Köln, auf welchen Kölner Straßen Radinfrastruktur (aus-)gebaut werden könnte (nachzulesen z.B. in der fahRRAD Ausgabe 2/2021). Die Umsetzung der Forderung würde ein Köln weites, zusammenhängendes Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen schaffen. Insgesamt ist das Radverkehrshauptnetz rund 1.800 km lang. Zum Vergleich: Das gesamte Straßennetz in Köln (ohne Autobahnen) ist etwa 2.800 km lang.



© Pexels.com / Andreea Placqueatio

Der Ausbau des Radverkehrshauptnetzes geschieht leider nur sehr langsam – vor allem außerhalb der Innenstadt. Fortschritte werden gebremst oder verhindert, kleine Erfolge groß gefeiert. „Das Radverkehrshauptnetz ist nur ein Zielkonzept, ohne Festlegung darüber, ob es wirklich umgesetzt wird“, so Natalie Horn. „Wir wollen die Stadt dazu verpflichten und fordern mehr Tempo beim Radwegeausbau. Außerdem möchten wir, dass es Qualitätskriterien für den Ausbau gibt. Die sieht das Radverkehrshauptnetz nämlich nicht ausreichend vor.“

Stadt Köln soll endlich schneller werden beim Radwegeausbau

Konkret fordern wir: Die Stadt Köln soll bis ins Jahr 2030 jährlich auf 40 km Kfz-Hauptverkehrsstraßen Radwege (aus-)bauen. Die Radwege sollen mindestens 2,5 m breit, vom Kfz-Verkehr baulich getrennt sein und an Kreuzungen nicht von freilaufenden Kfz-Rechtsabbiegerspuren gekreuzt werden. Außerdem sollen jährlich bis 2030 30 km Straßen zu Fahrradstraßen werden. Zusätzlich soll es einen jährlichen Bericht über den Fortschritt geben.

Für diese Forderung sammeln wir nun die Unterschriften wahlberechtigter Kölner:innen. 25.000 müssen es mindestens sein. Sobald wir ausreichend Unterschriften gesammelt haben, überreichen wir unsere Forderung der Stadt Köln. Dann muss der Stadtrat entscheiden. Die Parteien im Stadtrat könnten die Stadt zur Umsetzung verpflichten. Lehnen sie dies ab, könnte es zu einem Bürgerentscheid kommen. Beim Bürgerentscheid stimmen alle Kölner:innen an der Wahlurne ab. Bürgerbegehren sind also für die Stadt verbindlicher als andere Formen zivilgesellschaftlichen Engagements.



10.000 Unterschriften haben wir schon – wir brauchen 25.000

Bisher haben wir mehr als 10.000 Unterschriften gesammelt und ebenso viele Gespräche geführt. Wir brauchen aber noch deutlich mehr Unterschriften. Die Rechnung ist denkbar einfach: Je mehr Unterschriften, desto mehr Rückenwind für gute Radwege in Köln. Vielen Unterschriften zeigen, wie viele Kölner:innen Verbesserungen möchten. Das beeindruckt auch die, die bisher gegen Radwege sind.

Es gibt einen Satz, der so etwas wie unser Mantra ist: Jede:r kann Teil des Fahrrad-Entscheid sein! Beim Unterschriftensammeln brauchen wir die Hilfe aller fahrradbegeisterten Kölner:innen – allein schaffen wir es nicht. Der Fahrrad-Entscheid ist eine einzigartige Möglichkeit, für die Verkehrswende aktiv zu werden und schon mit kleinen Handlungen viel zu bewirken. Das beginnt schon mit einer Unterschrift auf unseren Unterschriftenzetteln. Wer mehr tun möchte, kann im privaten Umfeld Unterschriften sammeln oder sich in unserer Initiative engagieren. Wie all das geht, steht in diesem Heft. Wir freuen uns auch über die sehr große Unterstützung durch den ADFC Köln, dessen Geschäftsstelle das Zentrum des Fahrrad-Entscheid geworden ist. Dort zählen wir die Unterschriften, dort treffen wir uns regelmäßig.

Lasst uns das gemeinsam angehen! Und vielleicht ist es dann ja in Köln einmal so, wie wir es im ersten Satz unserer Begründung heißt: Fahrrad fahren in Köln macht Spaß, ist gesund, gut für die Umwelt, schnell und günstig.

Team des Fahrrad-Entscheid Köln

**Beim Bürgerentscheid stimmen alle
Kölner:innen an der Wahlurne ab.
Bürgerbegehren sind also für die
Stadt verbindlicher als andere Formen
zivilgesellschaftlichen Engagements.**

Falls es doch mal was Größeres sein muss ...



Sonderkonditionen
für ADFC-Mitglieder
gibt es hier:



cambio-CarSharing.de



Anna Genser
Bicycle Mayor of
Cologne



Simone Kraus
Kidical Mass Köln



Christian Stock
K.R.A.K.E.

**Yeliz
Karadeli-Yaşar**
Fancy Women Bike
Ride

Wir haben unterschrieben



**Carolin Ohlwein
Christoph Schmidt**
ADFC Köln



Stephan Weber
VCD Köln



Harald Schuster
RADKOMM

Wie wir Unterschriften sammeln

Das Herz des Fahrrad-Entscheid ist das Unterschriften sammeln. Das geschieht vor allem auf drei verschiedene Weisen.

Unsere Sammelstellen

In ganz Köln gibt es Orte, an denen die Unterschriftenzettel ausliegen. Das sind die „Sammelstellen“. Sammelstellen sind z.B. Fahrradläden, Cafés, Sporthallen oder Buchhandlungen. Eine Karte mit Sammelstellen ist auf www.fahrrad-entscheid.koeln/unterschreiben.

Eine Besonderheit ist die Unterschriftenzettel-Station beim ADFC im Mauritiussteinweg 11. Neben der Tür ist ein rund um die Uhr zugänglicher Kasten mit Unterschriftenzetteln. Die können rausgenommen, ausgefüllt und dann direkt in den Briefkasten geworfen werden.

Unsere Sammler:innen

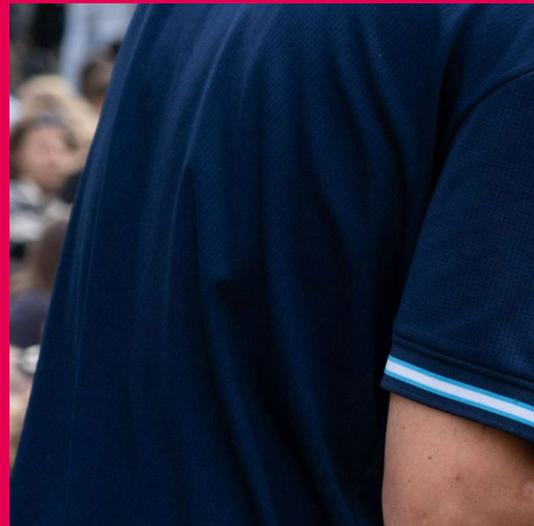
Vielleicht hast du unsere Sammler:innen ja schon einmal gesehen? Ausgestattet mit Klemmbrettern, Kulis und pinken Westen sind wir auf Veranstaltungen in Köln unterwegs – ob bei Straßenfesten, Demos oder der Critical Mass. Überall fragen wir die Menschen, ob sie für bessere Radwege in Köln unterschreiben möchten.

Der meisten Kölner:innen sind uns gegenüber sehr positiv eingestellt und je nach Event kommen deshalb viele Unterschriften zusammen. Sammeln ist für uns eine tolle Gelegenheit, ins Gespräch zu kommen, Erfahrungen auszutauschen und Werbung für das Fahrrad zu machen. Sehr schön ist das Gefühl, wenn Menschen unterschrieben haben. Das gibt die Sicherheit, etwas Gutes für Köln getan zu haben.

Eure Initiative

Der Fahrrad-Entscheid wird ehrenamtlich, in unserer Freizeit organisiert. Wir können nicht bei jedem Event sein und überall Sammelstellen aufmachen. Wer bessere Radwege in Köln möchte, sollte nicht darauf vertrauen, dass wir vorbeikommen. Stattdessen kann der Unterschriftenzettel einfach von unserer Website (www.fahrrad-entscheid.koeln/unterschreiben) heruntergeladen und ausgedruckt werde (Wer keinen Drucker hat, kann leere Unterschriftenzettel von unseren Sammler:innen oder Sammelstellen mitnehmen). Lasst am besten auch gleich Familie und Freund:innen unterschreiben und fragt auf der Arbeit oder im Sportverein nach. Ausgefüllte Zettel können direkt zum ADFC geschickt (Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln) oder auch in Sammelstellen abgegeben werden, durch Abheften ins Klemmbrett.

*Jede Unterschrift bringt uns näher ans Ziel:
Sichere Radwege in Köln!*



Mitmachen beim Fahrrad-Entscheid

Der Fahrrad-Entscheid lebt von den Personen, die sich für ihn engagieren. Ohne sie gäbe es uns nicht. Unsere Initiative für sichere Radwege organisieren wir in regelmäßigen Treffen in der ADFC-Geschäftsstelle oder in der Universität Köln. Außerdem koordinieren wir uns in Messenger-Gruppen auf „Telegram“ und „WhatsApp“.

Für Menschen, die sich für den Fahrrad-Entscheid interessieren, gibt es das „Fahrrad-Entscheid Schnupper-Treffen“. Die Teilnahme ist - wie bei allen unseren Treffen - unverbindlich und braucht keine Anmeldung. Im Schnupper-Treffen erklären wir, was den Fahrrad-Entscheid ausmacht und wie wir Unterschriften sammeln. Wer möchte, kann nach dem Treffen gleich mit uns Unterschriften sammeln. Zurzeit ist das Treffen jeden zweiten und vierten Samstag im Monat von 14:00 bis 16:00 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle (Mauritiussteinweg 11).

Wer samstags nicht kann, kann auch zu unseren Treffen unter der Woche kommen. Wir treffen uns jede Woche abwechselnd mittwochs im

Hörsaalgebäude der Uni und donnerstags in der ADFC-Geschäftsstelle (Mauritiussteinweg 11). Die Treffen beginnen jeweils um 19:30 Uhr. Alle unsere Termine stehen auch auf der Website des ADFC Köln unter „Termine“ sowie auf unserer Website www.fahrrad-entscheid.koeln.

Jede Unterschrift wird gebraucht!

Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, einfach Teil unserer Unterschriften Sammel-Gruppen auf „WhatsApp“ und „Telegram“ zu werden. Die Mitglieder dieser Gruppen können sich dort spontan zum Unterschriften sammeln verabreden oder für uns bei Veranstaltungen Unterschriften sammeln. Der Link für die Gruppen lautet www.linktr.ee/fahrradentscheid_gruppen

Fragen zum Fahrrad-Entscheid beantworten wir auch sehr gerne über unser Kontaktformular auf unserer Website und auf Instagram. Schreibt uns gerne einfach an. Zusammen machen wir Köln zur Fahrrad-Stadt!

Team des Fahrrad-Entscheid Köln



Luxemburger Straße – eine Straße mit vielen Funktionen



Aktuell ist die mögliche Einführung von Tempo 30 auf der Luxemburger Straße ein großer Aufreger in Köln, wobei wir die Einführung sehr begrüßen würden. Von der Politik über ADAC und IHK bis zu den Medien wird allerdings ein unvollständiges und verzerrtes Bild vermittelt. Es wird der Eindruck erweckt, als diene die Luxemburger Straße ausschließlich dem Autoverkehr und Tempo 30 dort wäre eine politische Entscheidung. Hier werden allerdings einige wichtige Fakten übersehen.



Lux als Teil des MIV-Grundnetzes

Die Luxemburger Straße ist definitiv eine wichtige Pendlerstrecke für Menschen aus dem Rhein-Erft-Kreis und dient auch als Anbindung des Autobahnringes an die Innenstadt. Deswegen soll sie wahrscheinlich in das zukünftige MIV-Grundnetz aufgenommen werden, in dem die für den Autoverkehr wichtigen Straßen aufgeführt werden sollen. Ein politischer Beschluss dazu steht noch aus.

Lux als Teil des Radverkehrshauptnetzes

Gleichzeitig ist die Luxemburger Straße aber auch Teil des bereits politisch einstimmig beschlossenen Radverkehrshauptnetzes. Dort wird sie im sogenannten gelben Netz eingeordnet, das bedeutet, dass es eine separate Radinfrastruktur geben soll. Die Umsetzung der dort dringend benötigten Radwege steht noch aus. Dabei werden wahrscheinlich entweder Park-

plätze oder Fahrstreifen in breite Radfahrstreifen umgewandelt, wie wir es von den Kölner Ringen kennen.

Lux als Anwohnerstraße

Über die verkehrliche Nutzung der Luxemburger Straße durch Kfz, Radverkehr und ÖPNV hinaus gibt es entlang der Luxemburger Straße auch viele Wohnungen, die zur Straße rausgehen. Den dort Wohnenden steht wie allen anderen Menschen in unserer Stadt die Einhaltung der Lärmgrenzwerte zu. Darüber wird keine politische Entscheidung getroffen, sondern es ist schlicht die Gesetzeslage, dass die Grenzwerte einzuhalten sind.

Dass die Gültigkeit des Bundes-Immissionschutzgesetzes für Köln selbst von politischen

Parteien aus dem demokratischen Spektrum offensichtlich angezweifelt wird, ist respektlos gegenüber den Menschen, die dort leben. Darüber hinaus ist es aber auch unverantwortlich gegenüber den Steuerzahler:innen, wenn gefordert wird, dass die Stadt erst teure Prozesse voraussichtlich durch mehrere Instanzen führen soll, um das mit an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit kommende Urteil zur Temporeduktion zu erhalten.



Der Weg zu weniger Lärm: Weniger und langsamere Kfz

Wenn der Verkehrslärm wie in der Luxemburger Straße dominiert, ist der einzige Weg zu weniger Lärm die Reduzierung der Zahl und der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge. Konkret sollten daher neben Tempo 30 auch zeitnah die Radfahrstreifen umgesetzt werden, damit möglichst vielen Menschen eine Entscheidung für das Fahrrad erleichtert wird.

Noch fällt nämlich vielen die Entscheidung schwer, auf der Luxemburger Straße zu radeln,

nur wenige trauen sich das zu. Grund ist die mangelnde Sicherheit der Straße, hier gab es in letzter Zeit sogar tödliche Radunfälle. Und neben der tatsächlichen Verkehrssicherheit ist es auch das mangelnde Gefühl für Sicherheit, warum viele Menschen, das Fahrrad nicht auf dem Weg aus den Vororten und Stadtteilen rund um die Luxemburger Straße nutzen.

Fazit

Wir danken der IG Lebenswerte Lux für ihren Einsatz für weniger Verkehrslärm und mehr Sicherheit auf der Luxemburger Straße und unterstützen die zügige Umsetzung von Tempo 30 ausdrücklich. Parallel sollten allerdings die Einrichtung von durchgängigen Radfahrstreifen und der Umbau der großen Kreuzungen nicht vergessen werden.

Christoph Schmidt

Weiterführende Links im Online-Artikel
<https://kurz.adfc.koeln/lux30>

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





Alles für die Region.

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

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.



Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Ein Gastartikel aus dem Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln

78 Grünpeile für Radfahrende – erste Standorte in Mülheim und Kalk



Eine Ampel mit einem Grünpeil für Radfahrende © Stadt Köln

Die Stadt Köln brachte 13 neue Grünpeile für Radfahrende an Ampeln an. Darunter befinden sich erstmalig Standorte in den Stadtbezirken Mülheim und Kalk. Im Stadtgebiet gibt es damit insgesamt 78 Grünpeile für den Radverkehr. Die neuen Grünpeile für den Radverkehr im Rechtsrheinischen befinden sich unter anderem auf der Bergisch Gladbacher Straßen und der Gremberger Straße. Durch die Beteiligung an der Erprobung des Grünpeils für Radfahrende im Jahr 2019 und die hohe Anzahl der bisher umgesetzten Grünpeile nimmt die Stadt Köln bundesweit eine Vorreiterrolle ein.

Neue Linksabbiegemöglichkeit an der Heidelberger Straße

Am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Kopernikusstraße hat die Stadt Köln eine neue fahrradfreundliche Bordsteinabsenkung sowie eine eigene Fläche für linksabbiegende Radfahrende eingerichtet. Radfahrende, die aus Buchheim kommend in die Kopernikusstraße einbiegen möchten, haben jetzt die Möglichkeit, sich auf der neu markierten Fläche aufzustellen, bevor sie links abbiegen.

Dieser Teil der Heidelberger Straße sowie die Kopernikusstraße sind wichtige Abschnitte auf der stark befahrenen Verbindung zwischen Buchheim, Buchforst, Kalk und Deutz. Sie sind außerdem Teil der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, die als schnelle Radverbindung künftig eine attraktive Infrastruktur insbesondere für Pendler*innen bieten sollen.



Radweg am Knotenpunkt Heidelberger Straße / Kopernikusstraße © Stadt Köln

21 Einbahnstraßen in Nippes für den Radverkehr geöffnet

Im vergangenen Jahr 2023 wurden im Bezirk Nippes 21 Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet und entsprechend beschildert.

Im Stadtbezirk Nippes gibt es insgesamt 161 Einbahnstraßen. Davon sind bereits 61 Einbahnstraßen vollständig und weitere acht in Abschnitten für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet.



Verkehrszeichen 220 mit dem Zusatzzeichen 1022-10 © Stadt Köln

„Kölner Standard“ und neue Ampel für Radfahrende auf der Tel-Aviv-Straße



Beigeordneter Ascan Egerer, Fahrradbeauftragter Jürgen Möllers und Susanne Rosenstein vom Amt für Verkehrsmanagement stehen mit ihren Fahrrädern an der neuen Ampelanlage an der Tel-Aviv-Straße auf Höhe der Severinsbrücke (von links).

© Stadt Köln

Die Stadt Köln hat Ende 2023 circa 1.400 Meter Radfahrstreifen nach dem „Kölner Standard“ auf der Neuköllner Straße, Tel-Aviv-Straße, dem Blaubach und der Turiner Straße geschaffen. Der Kölner Standard sieht die Markierung von 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen anstelle eines Kfz-Fahrstreifens vor.

Wo es die Fahrbahnbreite zuließ, wurden Sicherheitsräume zwischen Auto- und Radverkehr markiert. Zuvor existierten hier keine Radwege. Auf der Tel-Aviv-Straße wurde auf Höhe der Abfahrt zur Severinsbrücke eine neue Ampelan-

lage eingerichtet. Diese sichert die Weiterfahrt des Radverkehrs in Richtung Ulrichgasse, indem sie den zur Severinsbrücke abfahrenden Autoverkehr anhält. Dabei fordern Radfahrer:innen ihre Freigabe mittels Detektoren in der Fahrbahn und Videodetektoren automatisch an. Mit Umsetzung der Maßnahme wurde die Netzlücke auf der Nord-Süd Fahrt zwischen der Cäcilienstraße bis zum Volksgarten in einer Länge von insgesamt 2 km geschlossen..

21 Einbahnstraßen in Nippes für den Radverkehr geöffnet

„Fahrradstraße, Einbahnstraße, Vorfahrt achten?“ – auf dem Auerbachplatz in Köln-Sülz können die Verkehrsregeln jetzt spielerisch „erfahren“ werden, die Stadt Köln hat dort einen Verkehrsübungsplatz eingerichtet.

Dieser neu markierte Verkehrsübungsplatz soll vor allem Kindern die Möglichkeit bieten, sich auf spielerische Art und Weise mit dem Thema „Wie verhalte ich mich im Straßenverkehr?“ und den Verkehrsregeln auseinanderzusetzen. Auf der etwa 25 x 35 Meter großen Fläche sind nun verschiedene Verkehrssituationen dargestellt, wobei die Verkehrszeichen als Piktogramme auf dem Boden markiert wurden. Schon vorher diente die Fläche auf dem Auerbachplatz als Kinderspielfläche, war aber wenig attraktiv gestaltet. Der Verkehrsübungsplatz macht aus der vorhandenen Fläche ein einladendes Angebot, sich mit



Fahrrädern, Laufrädern oder auch Rollern im geschützten „Verkehrsraum“ zu bewegen.

Da auf dem Auerbachplatz dienstags und freitags jeweils vormittags ein Wochenmarkt stattfindet, der sich auch über die Spielfläche erstreckt, wurde bei der Einrichtung des Verkehrsübungsplatzes auf bauliche Elemente verzichtet, um den Marktablauf nicht einzuschränken.

Durchgehende Radverkehrsverbindung zur Groov in Zündorf

Auf der Houdainer Straße zwischen Schmittgasse und Hauptstraße wurde ein Fahrradschutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr eingerichtet. Um das Parken in diesem Bereich besser zu ordnen, markierte die Stadt Köln am linken Fahrbahnrand die Parkplätze. Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Auf der Hauptstraße zwischen Houdainer Straße und der Kreuzung Hauptstraße/Burgweg wurde entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr einen Radfahrstreifen in einer Breite von zwei Metern markiert. Hierfür entfällt die linke Fahrspur. Durch die Markierung des Radfahrstreifens wurde die Netzlücke zwischen der Fahrradstraße Houdainer Straße und dem Burgweg geschlossen.

Mit diesen Maßnahmen schaffte die Stadt Köln eine durchgehende Verbindung für Radfahrende, die aus Wahn und Libur auf der Fahrradstraße Houdainer Straße in Richtung Groov unterwegs sind.





Update zur Ost-West-Achse

Vom Heumarkt bis zur Aachener Straße soll der Verkehr auf Dauer neu geregelt werden, dabei ist es vor allem die KVB, die neu organisiert werden soll: entweder oberirdisch mit längeren Bahnen oder unterirdisch mit einem neu zu bauenden Tunnel.

Die Stadtverwaltung hat mittlerweile mögliche Planungen der Oberflächengestaltung für die oberirdische und unterirdische Variante vorgelegt. Gutachten ergeben, dass beide Versionen förderfähig sind. Damit sind beide Optionen weiterhin im Rennen und es muss ein Beschluss auf der politischen Ebene gefällt werden. Die Mehrheiten im Rat dazu sind unklar, weil sich das Ratsbündnis uneins ist und sich noch nicht alle Parteien festgelegt haben.

Die ersten Ausblicke auf den Straßenverkehr ergeben, dass in beiden Varianten durchgehende Radfahrstreifen nach „Kölner Standard“ möglich sind. Aus Sicht des Radverkehrs ist also trotz eines Kostenunterschieds von einer Milliarde Euro kaum ein Unterschied zu erkennen.

Bei der unterirdischen Variante ergeben sich nach Fertigstellung in voraussichtlich 20-25 Jahren etwas mehr stadtgestalterische Freiräume, es ist aber während der gesamten Bauphase mit deutlichen Einschränkungen für den Radverkehr zu rechnen und auf großen Teilen der Strecke mit einem Einfrieren des Ist-Zustands auf zwei Jahrzehnte.

Letztendlich dient die unterirdische Variante vor allem dem Autoverkehr. Wer sich zutrauen würde, diesen auf der zentralen Achse durch die Altstadt so weit wie möglich zu verdrängen, würde die gleichen Vorteile wie bei der Tieferlegung der Bahnen erhalten. Für den Fuß- und Radverkehr lassen sich auch einfache Unterquerungen bauen, die unabhängig von langen Bahnen und enger Taktung machen.

Was für beide Varianten noch vollkommen unklar ist: Wird es für den kölschen Sonderweg der 90-Meter-Bahnen überhaupt eine Genehmigung geben? Nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) beträgt die maximale Länge für Bahnen, die am Straßenverkehr teilnehmen, schließlich nur 75 Meter.

Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist eine Verlegung einer bestehenden Achse ohne wesentlichen Kapazitätsunterschied für uns nicht nachvollziehbar, zumal die wenigen Vorteile an der Oberfläche erst in ferner Zukunft genutzt werden können. Für das selbst gesteckte Ziel, Köln bis 2035 klimaneutral zu machen, wäre es viel wichtiger, die vorhandenen finanziellen und vor allem personellen Ressourcen in den massiven Ausbau des Umweltverbunds zu stecken. Dazu gehören ein Ausbau des KVB-Netzes, Schnellbuslinien und natürlich ein durchgängiges Radverkehrsnetz in allen neun Stadtbezirken. Wenn die Milliarde in Straßenbahnen und Radverkehrsbrücken investiert würden, würde man dem Ziel Klimaneutralität näherkommen.

Christoph Schmidt



Zukünftige Ost-West-Achse bei ober- und unterirdischer Stadtbahn im Vergleich



Zukünftige Gestaltung des Heumarkts bei ober- und unterirdischer Stadtbahn im Vergleich



Zukünftige Gestaltung des Rudolfplatzes bei ober- und unterirdischer Stadtbahn im Vergleich



Bewegt viel – auch fürs Klima!

Das KVB-Lastenrad

90 Min.
gratis je Woche
für alle mit



www.kvb.koeln/lastenrad





Fahrradgürtel Spannung auf dem Kölner Fahrradgürtel

Wer Mobilitäts-Politik bisher langweilig fand, sollte trotzdem einmal hier weiterlesen. Alle anderen sowieso. Denn es bleibt spannend auf dem Kölner Fahrradgürtel (KFG). Besonders in Ehrenfeld.

Was bisher geschah: Fakten und Jahreszahlen.

1970er bis 1990er Jahre: Eine Gürtel-Autobahn ist in Planung, teilweise in Bau und scheitert. Beton-Bauten im Stadtteil Nippes stehen heute noch: Trassen, Auffahrten und Kanalisation entlang der Hochbahn-Linie 13.

Ohne Jahr: Der Rat der Stadt Köln beschließt, dass Kreuzungen und Knotenpunkte nicht mehr nach der Spitzenbelastung ausgelegt werden. Der Tagesdurchschnitt ist das neue Maß.

2014: Ein zentrales Ziel im Konzept „Köln mobil 2025“ ist die Reduzierungen des motorisierten Individualverkehrs durch Rückbau von Fahrstreifen und Abbiegespuren.

2015: Der Rat beschließt die Anhebung der Haltestellen Subbelrather Straße/Gürtel und Nußbaumerstraße.

Ab 2018: In den Öffentlichkeitsbeteiligungen zum Radverkehr in Ehrenfeld wird deutlich eine Radspur auf dem Gürtel gefordert. Der KFG trennet in Nippes, Ehrenfeld und Lindenthal.

2019: Mit den Stimmen aller Parteien im Rat wird der Klimanotstand ausgerufen.

2021: Die Bezirksvertretung Ehrenfeld beschließt ihr Radverkehrskonzept, genannt RVKE. Eine Autospur soll in einen Fahrradstreifen „mit einer Mindestbreite von 2,50m umgewandelt“ werden. Musterlösungen und Querschnitte dazu sind im Maßnahmenkataster zum RVKE abrufbar.

2022: Der Rat konkretisiert den Beschluss von 2015 zum Umbau der KVB-Haltestellen. Auf 90 Zentimetern angehobene, verlängerte Bahnsteige ohne Barrieren sollen den Umweltver-

bund stärken. Von zwei vorgestellten Varianten (A und C) wird Variante A bevorzugt: eine Fahrspur für den Autoverkehr.

2023: Das Verkehrsgutachten zum Ehrenfeldgürtel stellt fest: Variante A bewirkt 30 Sekunden mittlere Wartezeit, Variante C 20 Sekunden. Es geht um 10 Sekunden Warten an jedem Knoten für alle am Verkehr Teilnehmenden.

2024: Die Verkehrswende ist jetzt?

Heute haben zu Fuß Gehende einen Gehweg von 1,70 bis 1,80m. Der Radweg misst 1,20 bis 1,40m. Der Autoverkehr nimmt mit einer Parkspur, zwei Fahrspuren plus weiteren Abbiegespuren 11m ein. Dazu kommt Schrägparken auf dem Mittelstreifen.

März 2024: 250 Menschen – jung und alt – demonstrieren in Ehrenfeld für den Fahrradgürtel.

Die Ziele:

- Eine Fahrradspur auf der Fahrbahn.
- Mehr Platz auf dem Gehweg.
- Bessere Luft und weniger Autolärm auf dem Gürtel.

April 2024: Die SPD-Ratsfraktion überlässt dem Autoverkehr zwei Fahrspuren und viel Fläche zum Parken. Begründung sind „Staus“. Eine Positionierung gegen den Rad- und Fußverkehr auf dem Ehrenfeldgürtel und gegen den Klimaschutz.



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

Was auf uns zukommen könnte. Drei Szenarien.

Szenario 1: 20 weitere Jahre autogerechter Gürtel.

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Genauer: Auf dem (Ehrenfeld)Gürtel sind Autofahrende weiterhin eingeladen, zwei volle Spuren zu nutzen. Dazu kommen Parken, Rangieren und Parkplatz-Suchverkehr. 20 weitere Jahre. Denn so lange „hält“ Infrastruktur erfahrungsgemäß. Es kommt nach wie vor zu Staus, Unfällen und feststeckenden Einsatzfahrzeugen. Wie vorhergesagt nimmt die Nutzung privater PKW ab. Der autogerechte Gürtel entwickelt sich zum Ballast für die Allgemeinheit. Niemand, auch nicht die SPD, steht am Ende noch für die Zweispurigkeit ein.

Szenario 2: Vernunft führt zu Kompromissen.

„Wenn ein Gedanke nicht falsch ist, dann sollte er umgesetzt werden.“ Vernunft setzt ein in der SPD-Ratsfraktion. Nach wenigen Jahren schließt die Mehrheit im Rat den „Gürtel-Kompromiss“: Auf dem gesamten Gürtel werden Radfahrstreifen markiert unter Wegfall einer Kfz-Fahrspur. Dort können auch Einsatzfahrzeuge von KVB, Energieversorgern, Polizei und Rettungsdiensten zügig durch. Vorbild ist „Ring-Frei“. Der deutsche Fahrradpreis geht überraschend erneut an Köln. Anwohnende setzen durch Lärm-Klagen Tempo 30 auf dem (Ehrenfeld)Gürtel durch.

Szenario 3: Die Rückeroberung des Gürtels.

Der Klimawandel ist real. Hitzerekorde und Überschwemmungen sind auch auf dem Gürtel das „neue Normal“. Deshalb setzen Zivilgesellschaft und Politik Konzepte wie Verkehrswende, Wärmeplan und Schwammstadt gemeinsam und konsequent um. Der Umweltverbund erobert zu Fuß, auf dem Rad und mit Bus und Bahn den (Ehrenfeld)Gürtel zurück. Radfahrende fahren sicher auf einer durchgehenden Protected Bikelane von Mülheim über Nippes, Ehrenfeld und Lindenthal bis an den Rhein. Private PKW machen noch 10% im Mobilitätsmix aus und sind alle vollelektrisch. Die Belastung der Allgemeinheit durch vom Auto ausgehende Wärmeabstrahlung und -speicherung, Flächenversiegelung, Lärm und schwere Unfälle sinkt.

Alles utopisch? Welches Szenario hältst du für möglich, welches nicht? Schreibe uns dein Szenario.

Horst Kraus



EINFACH. SAUBER. BESSER.

FÜR EIN SAUBERES KÖLN

- ▶ Stadtreinigung
- ▶ Müllabfuhr
- ▶ Wertstoffsammlung
- ▶ Winterdienst



**Kennen
Sie die
AWB-App?**

Herr Öcalan - AWB Stadtreinigung

Wir leeren für Sie öffentlichen Papierkörbe,
beseitigen illegalen Müllablagerungen und vieles
mehr ...

AWB Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH
Maarweg 271, 50825 Köln

Kundenberatung:

Telefon: 0221 - 9 22 22 24

E-Mail: kundenberatung@awbkoeln.de

Kidical Mass Porz

Porz startete am Samstag, dem 27.04.2024, in die bundesweiten Frühjahrs-Aktionswochen der Kidical Mass. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) und das Aktionsbündnis Kidical Mass hatten zu einer bunten Fahrraddemo für ein kinder- und fahrradfreundliches Porz aufgerufen. Bei herrlichem Wetter sind dem Aufruf über 80 kleine und große Radelnde gefolgt. Die etwa 9 km lange Strecke verlief durch mehrere Stadtteile in Porz. Treffpunkt war vor der Markuskirche in Eil. Dann ging es über die Humboldtstraße, Theodor-Heuss-Straße, Frankfurter Straße, Kaiserstraße, Mühlenstraße und Hauptstraße bis zum Festplatz an der Groov in Zündorf. Vorbei ging es an staunenden Fußgänger:innen und Autofahrer:innen, die Schlange der Radfahrenden war gut sichtbar. Gesichert wurde die Strecke durch die Polizei und Ordner:innen der Kidical Mass.

Die Kinder haben die Strecke großartig bewältigt. Am Ende der Fahrt waren alle großen und kleinen Teilnehmenden begeistert. Viele nutzten anschließend die Gelegenheit, die verschiedenen Freizeiteinrichtungen in der Porzer Groov zu besuchen, ein Eis zu essen oder einem Biergarten einen Besuch abzustatten, um sich dann gestärkt auf den Rückweg zu machen. Damit es für Kinder und alle Radfahrenden in Zukunft immer besser und sicherer im Straßenverkehr wird, ist für den September wieder eine Kidical Mass in Porz geplant. Hier kann jede:r gerne und ohne Anmeldung mitradeln.

Ute Kaufmann

www.kidicalmasskoeln.org





Ride of Silence 2024



Es war eine äußerst bewegende Radtour, zu der sich Mitte Mai rund 120 Menschen zusammenfanden. Viele der Radfahrer:innen waren zum Gedenken in weiß gekleidet, und machten sich vom Bahnhof Deutz zu einer rund dreistündigen Radtour durch Köln auf, um zwei neue Geisterräder für bei Verkehrsunfällen getötete Radfahrerinnen an den Unfallstellen aufzustellen. Gleichzeitig mahnten sie mehr Sicherheit im Straßenverkehr an.

Alle Bilder: Paul Hense

Die Tour führte zunächst zur Esso-Tankstelle in Köln-Mülheim, hier war im Februar eine 44-jährige Sozialarbeiterin auf dem Weg zur Arbeit von einem rechts auf die Tankstelle abbiegenden Lkw überfahren worden. Die Radfahrerin fuhr auf dem getrennt von der Fahrbahn verlaufenden Radweg, sie traf keine Schuld – der Lkw-Fahrer hatte sie übersehen. Auch Angehörige und Freunde von Anja kamen, um ihrer zu gedenken. Unser Vorsitzender Christoph Schmidt erinnerte daran, dass Abbiegeassistenten für Lkw nach wie vor für ältere Fahrzeuge nicht verpflichtend sind – dabei könnten sie Leben retten.



Über die Mülheimer Brücke ging es weiter zu Geisterrädern an der Riehler Straße an der Kreuzung Ringe/Venloer Straße, die waren zwar bereits in den Vorjahren aufgestellt worden, aber der „Ride of Silence“ hatte wegen der Corona-Jahre dort noch nicht Halt gemacht. Auch bei diesen beiden Unfallstellen hatten Lkw beim Rechtsabbiegen Radfahrerinnen übersehen und überfahren. Besonders berührte das Rad an der Riehler Straße: denn hier hatten Angehörige das Rad zur Verfügung gestellt, mit dem die Radfahrerinnen unterwegs gewesen war. Der gebrochene Rahmen zeigte eindringlich, welche Kraft zum Tod der Radfahrerinnen geführt hatte.



Das letzte Geisterrad wurde schließlich an der Ecke Luxemburger Straße/Gürtel aufgestellt, auch hier war beim Rechtsabbiegen eine Radfahrerinnen unter die Räder eines Lkw gekommen. Christoph Schmidt mahnte mit Nachdruck an, dass für die Sicherheit von Radfahrenden in Köln endlich mehr unternommen werden müsse – und es ein Unding sei, dass an der gefährlichen Kreuzung an der Luxemburger Straße bisher nichts an der Führung des Radverkehrs oder der Beschilderung geändert wurde.



Insgesamt, so Schmidt, „war es eine würdige Veranstaltung, eine traurige, aber auch eine schöne“, mit der der ADFC den Verstorbenen noch einmal eine Stimme geben konnte.

Inga Thiede

Rückblick

FahrradSternfahrt NRW

Am ersten Sonntag im Mai trafen sich ADFC-Mitglieder aus ganz NRW mal wieder in Düsseldorf zur großen FahrradSternfahrt NRW.



Rund 3000 Radfahrende aus ganz NRW und darüber hinaus, davon rund 70 aus Köln, waren unserem Aufruf gefolgt und haben gemeinsam unter dem Motto **Radwege für alle - länger, breiter, sicher!** für die Radverkehrs-Infrastruktur zu demonstriert, die wir für eine Verkehrswende dringend brauchen. Nur mit einem Netz von Radschnellwegen zwischen den Zentren, mit breiten Radspuren in den Innenstädten und mit sicheren Radwegen für alle können wir die Menschen im Land dazu bewegen, für ein Viertel ihrer Wege das Fahrrad zu nehmen. So wie wir es vor fünf Jahren in der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad gefordert haben und wie es jetzt im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW als Ziel festgelegt ist. Das war ein toller Erfolg auf

dem politischen Parkett, nun wird es höchste Zeit für die Umsetzung vor Ort. Da hapert es noch gewaltig, wir erinnern beispielhaft an den inzwischen über zehn Jahre verschleppten Bau von fünf Radschnellwege, die als Sieger aus dem Planungswettbewerb 2013 hervorgegangen waren. An die riesigen Lücken im Radhauptnetz und die auf die lange Bank geschobenen Konflikte zwischen Autoparken und Quaitätsraum für Rad- und Fußverkehr in unseren Städten. Und an die zum Teil sehr starken Vernachlässigung des Alltags-Radverkehrs im ländlichen Raum.

Ihr wart dabei, wir danken Euch!

Wer die Routen in Gedanken noch einmal nachfahren möchte, findet sie in der interaktiven



Karte unter Routeninfos und Programm 2024. Dieses Jahr gab es über 70 Startpunkte an sechs Hauptästen und den Verästelungen. Nach der Kundgebung auf dem Johannes-Rau-Platz ging es weiter auf die gemeinsame ca. 17 Kilometer lange Demonstrations-Runde durch die Innenstadt.

Die Mitfahrenden kamen aus allen Landesteilen. Ein Radfahrer war sogar frühmorgens aus Berlin nach Dortmund angereist, um von dort mit dem Rad nach Düsseldorf zu fahren und am Abend wieder zurück nach Berlin zu reisen, weil er am Montag wieder zur Arbeit musste.

Inga Thiede

Preiswert übernachten auf Radtouren

Jede Nacht in ein anderes Hotel zu gehen ist für viele Radreisende finanziell schwer zu stemmen, gerade wenn sie als Paar oder sogar Familie unterwegs sind. Viele gehen deshalb auf Zeltplätze, was aber bedeutet, noch extra Equipment mitnehmen zu müssen und was einfach auch nicht jedermanns Sache ist. Als Alternativen bieten sich Jugendherbergen an, aber die sind gerade in Ferienzeiten oft ausgebucht. Es gibt jedoch auch andere preiswerte Alternativen.

Besondere Portale für Radfahrende:

Vriendenopdefiets.nl ist ein Zusammenschluss von Radbegeisterten vor allen in den Niederlanden, aber auch in Deutschland, Belgien und Frankreich gibt es viele Mitglieder – und einige sogar weltweit. Wer sich bei vriendenopdefiets anmeldet, zahlt jährlich 15,- Euro – und bekommt dafür ein Adressverzeichnis der Mitglieder, die selbst auch Übernachtungen anbieten. Bei rund 5000 Adressen kann man nachfragen, ob man für eine Nacht bleiben kann: und zwar für den festen Satz von 25,- Euro pro Person und Nacht. Frühstück ist inbegriffen. Die meisten Zimmer werden für ein oder zwei Personen angeboten, es sind in der Regel ja private Gästezimmer, aber es gibt auch Übernachtungsmöglichkeiten für Familien.

Ähnlich funktioniert **warmshowers.org**, allerdings kostet hier der Jahresbeitrag 30 USD. Dafür gibt es 180.000 Adressen weltweit, bei denen man nach einer kostenlosen Übernachtung fragen kann. Allerdings ist das Adressverzeichnis wohl teilweise veraltet, oft braucht es viele Anläufe, bis man eine Übernachtungsmöglichkeit findet.





© Pexels.com / Oleh Bartkiv

Woanders wohnen, ohne zu zahlen:

Wer vorhat, einfach mal in einem anderen Land eine neue Gegend zu erkunden, kann sich zum Beispiel auf der Haustausch-Plattform **homeexchange.com** anmelden und sein eigenes Zuhause mit Menschen anderer Regionen oder Länder tauschen. Der Zugang zur Plattform kostet jährlich 160,- Euro, dafür kann man weltweit nach Tauschpartner:innen fahnden. Auch sogenannte GuestPoints helfen, in fremde Gegenden zu kommen: damit kann man in fremde Häuser/Wohnungen ohne einen gleichzeitigen Tausch. Man bekommt selbst GuestPoints über Mitgliederwerbung oder indem man, wenn man selbst ohne Tausch nicht zu Hause ist, homeexchange-Mitgliedern sein Heim zur Verfügung stellt. Über Homeexchange sind Tausche und Besuche durch eine Hausratversicherung abgesichert. Je nachdem, wohin man fährt und welche Ansprüche an Radtouren gestellt werden, muss man nicht mal (alle) eigene Räder mitnehmen: oft haben die Tauschfamilien ebenfalls passende Räder.

Für Völkerverständigung und den Weltfrieden:

Auch Mitglieder von **Servas.de** bieten kostenlose Übernachtungsmöglichkeiten an, ca. 15.000 Mitglieder hat der 1949 gegründete Verein Servas weltweit und ermöglicht damit, Menschen aus anderen Kulturen und mit anderem Erfahrungshintergrund kennenzulernen.

Servas bietet Reisenden die Möglichkeit, bei privaten Servas-Gastgeber:innen und ihren Familien unterzukommen und so in den Alltag und das Leben der besuchten Region einzutauchen. In der Regel bleibt man zwei Nächte, damit ein mehr als oberflächliches Kennenlernen zum Beispiel bei einem gemeinsamen Abendessen möglich ist – denn das ist das Ziel von Servas. Oft entstehen so lebenslange Freundschaften. Servas Mitglieder sind zwingend auch Gastgeber, wer allerdings keine Möglichkeit hat, Gäste aufzunehmen, kann sich mit Besucher:innen auch tagsüber in einem Café treffen oder einen gemeinsamen Ausflug unternehmen.

Servas ist politisch und weltanschaulich unabhängig und hat als eingetragene NGO einen Beobachterstatus im UNO-Menschenrechtsrat. Um bei Servas starten zu können, muss man –

Fahrspaß? Aber SICHER!



maybike

Mein Weg zum Wunschrads

Entdecke jetzt die ersten AIRBAG-Rucksäcke zum Radfahren. Dein sicherer Begleiter auf dem Trail und im Großstadt-Dschungel. Die innovativen Rucksäcke mit Airbag-Technologie von Mase bei Maybike!

Optimaler Schutz für Nacken und Oberkörper –
Wiederverwendbar – angenehmer Tragekomfort



M A S E
A I R D I N G

evoc ★
PROTECTIVE SPORTS PACKS



TERMINBUCHUNG
zur Fahrradberatung:
0221.2707 8490
maybike.de

Folge uns gerne auf:

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



neben dem jährlichen Mitgliedsbeitrag von 10 Euro – auch ein Interview mit einer oder einem erfahrenen Gastgeber:in in der Region absolvieren. So wird sichergestellt, dass die Servas-Mitglieder vertrauenswürdige Personen sind. Erst danach bekommt man Zugang zur weltweiten Gastgeber:innenliste und wird selbst in die Liste aufgenommen.

Wer partout nicht privat unterkommt, kann dann als Radreisender ja auch immer noch versuchen, eine möglichst fahrradfreundliche Unterkunft zu finden. Die vom ADFC-zertifizierten „**bed and bike**“-Gasthöfe, Pensionen und Hotels müssen folgende Kriterien erfüllen:

- Aufnahme von Fahrradgästen für eine Nacht
- Abschließbarer Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht
- Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung
- Angebot eines vollwertigen Frühstücks
- Informationen zum regionalen touristischen Angebot für Radurlauber*innen
- Bereitstellung eines Basisreparatursets
- Kontakt zu einer Fahrradwerkstatt



Außerdem müssen drei dieser Kriterien erfüllt sein:

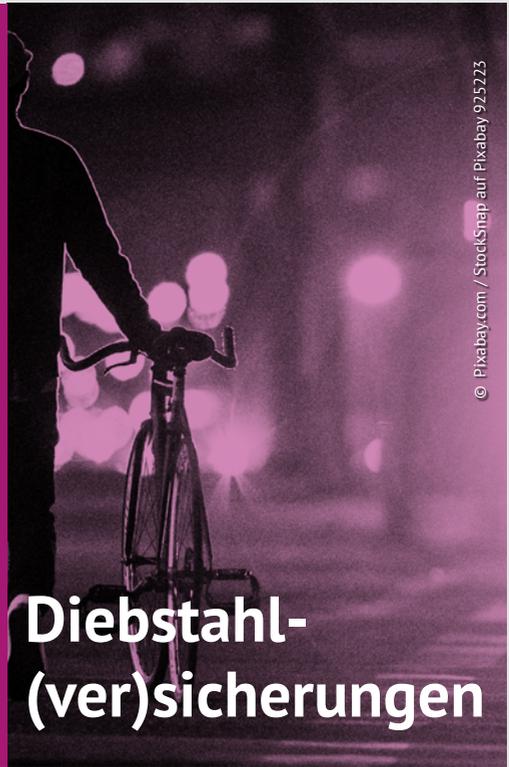
- Beratung der Gäste bei der Buchung hinsichtlich einer umweltfreundlichen An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere zur Fahrradmitnahme)
- Hol- und Bringdienst für radfahrende Gäste
- Leih- oder Mietradangebot
- Verleih von E-Bikes
- E-Bike-Ladestationen
- Angebot von Tagestouren
- Gepäcktransfer zur nächsten Unterkunft
- Kooperation mit einer Fahrradwerkstatt
- Verleih von Navigationsgeräten
- WLAN-Nutzung inklusive
- Lunchpaket

Allerdings sind es normale Unterkunftspreise, die in den Bed-and-Bike Unterkünften zu entrichten sind: aber wenn man dann zwischendurch auch mal preiswerter oder sogar kostenlos übernachten kann, können Radreisen auch für Familien oder Menschen mit schmalere Geldbeutel gut bezahlbar sein – ohne zelten zu müssen. Insgesamt gibt es mehr als 5900 Unterkünfte in Deutschland und z.B. den Nachbarländern Österreich und Dänemark. Sie sind über die ADFC-website **bedundbike.de** zu finden.

Carolin Ohlwein



Von wegen, das Fahrrad ist gut abgeschlossen: jeder und jede kennt in Köln jemanden, dem oder der schon mal ein Rad geklaut wurde. Der Schaden erreichte mit im Schnitt 1.100 Euro pro Rad im Jahr 2023 einen neuen Höchststand. Kein Wunder in Anbetracht des Trends zu hochpreisigen Rädern, angetrieben durch die weiter steigende Nachfrage nach Elektrofahrrädern. Fast die Hälfte aller im Jahr 2022 verkauften Fahrräder hatte einen Elektromotor. Ob E-Trekkingrad, E-Lastenrad oder auch hochwertiges unmotorisiertes Fahrrad: die Kaufpreise sind hoch, das Interesse von Dieb:innen ebenfalls.



© Pixabay.com / StockSnap auf Pixabay 925223

Diebstahl- (ver)sicherungen

Auch in Köln werden jeden Tag unzählige Räder geklaut, im Schnitt werden hier jährlich 8000 Räder geknackt. Selbst ein hochwertiges Schloss reicht manchmal nicht aus, um vor einem Diebstahl geschützt zu sein. Die Polizei schätzt, dass jedes Jahr mehr als 1,5 Millionen Räder gestohlen, aber lediglich 400.000 Diebstähle zur Anzeige gebracht werden. Etwa 1,1 Millionen Fahrradbesitzer bleiben auf den Kosten für die Anschaffung eines neuen Drahtesels sitzen, weil sie auf einen Diebstahl nicht vorbereitet sind. Und die meisten Räder, die gefunden werden, können dem Besitzer nicht zugeordnet werden.

Um zumindest den materiellen Schaden zu begrenzen, lohnt sich der Abschluss einer Diebstahlversicherung. Sie ist meistens Bestandteil der Hausratversicherung. Damit sie den Schaden begleicht, müssen Versicherungsnehmer:innen

Schutzmaßnahmen getroffen haben, um einen Diebstahl zu erschweren. Diese Bedingungen variieren im Detail zwischen den Versicherungen. Was aber oft nicht beachtet wird, ist, dass die eigene Versicherung auch Konditionen anpassen kann, die nicht automatisch in eine bestehende Versicherung einfließen. Deshalb sollte man ab und zu seine Police überprüfen.

Diebstahlrisiko mindern

Um das Risiko für Fahrraddiebstahl zu verringern, sollte man auf diese Kriterien achten:

- Gute Fahrradschlösser müssen nicht teuer sein. Entscheidend ist die angegebene Sicherheitsstufe. Je höher sie ist, desto besser ist dein Fahrrad geschützt. Manche Versicherungen schreiben auch eine Mindestsicherungsstufe vor.

- Das Fahrrad sollte immer mit Rahmen und Rad an einem festen, unverrückbaren Gegenstand ab. Das Schloss sollte also lang genug sein. Wer unsicher ist, probiert es vor dem Kauf beim Fahrradhändler aus.
- Kinderfahrradsitz oder Fahrradanhänger sollen fest mit dem Rad oder einem festen Gegenstand verbunden sein. Was lose ist, wird nicht ersetzt.
- Tipp: Mit dem Smartphone das abgeschlossene Rad fotografieren, auf dem der Abstellort zu erkennen ist. So kann man später nachweisen, dass das Fahrrad abgeschlossen war.

Weiter sollte man auf folgende Punkte achten:

- Gibt es Situationen, in denen kein Versicherungsschutz besteht?
- Falls es ein Sonderrad ist: besteht auch dann Versicherungsschutz?
- Welchen Einfluss hat das Alter des Rads?
- Welches Zubehör ist mitversichert?
- Wie hoch ist die Selbstbeteiligung und Erstattungsobergrenze?

Was viele nicht wissen: Versicherungen zahlen die maximale Versicherungssumme pro Diebstahlvorgang und nicht pro Rad, wenn diese aneinandergeschlossen sind und zusammen gestohlen werden. Sind die Räder getrennt abgeschlossen, wären es zwei Diebstahlvorgänge, wenn beide gleichzeitig gestohlen würden.

In immer mehr Städten gibt es Fahrradabstellanlagen (Radstationen). Dies gilt insbesondere für Tourismusregionen mit vielen Radfahrer:innen. Die Anlagen sind gesichert und meist bewacht. Zu Hause ist der Drahtesel am besten auf dem Privatgrundstück aufgehoben, denn dort müsste sich ein Dieb erst einmal Zugang verschaffen. Ist der Raum aber zugänglich für andere, z. B. für weitere Hausbewohner:innen, dann gelten die Regeln wie oben.

Fahrrad gestohlen: Was tun?

Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen lässt sich der Fahrradklau nicht immer verhindern. Damit die



Versicherung dann zahlt, muss der Fahrraddiebstahl sofort bei der Polizei gemeldet werden. Für diesen Fall hat das kluge ADFC-Mitglied mit einem Fahrradpass vorgesorgt, der in einer App oder in einer Cloud zusätzlich zum Smartphone hinterlegt ist.

Einen Fahrradpassvordruck findet man beim ADFC, bei der Polizei und auch bei allen Versicherungen. Diese enthalten alle wichtigen Informationen zum Rad wie:

- Rahmennummer, Rahmengröße
- Modell, Farbe und besondere Merkmale des Fahrrads
- Eigentumsnachweis, zum Beispiel Originalrechnung oder Kaufvertrag
- Liegen diese Daten bereits in einer App vor, geht es schneller.
- Nach der Anzeige bei der Polizei wird der Fahrraddiebstahl umgehend der Versicherung gemeldet. Die Versicherung benötigt:
- Die Anzeigennummer der Polizei
- Eigentumsnachweis
- Idealerweise einen Fahrradpass.



Fahrradpass

Füllen Sie den Fahrradpass bitte komplett aus und bewahren Sie ihn zusammen mit einem Foto des Fahrrades und der Kaufquittung an einem sicheren Ort auf.

Name:	<input type="text"/>	Händler:	<input type="text"/>
Vorname:	<input type="text"/>	Kaufpreis:	<input type="text"/>
Straße:	<input type="text"/>	Kaufdatum:	<input type="text"/>
PLZ / Ort:	<input type="text"/>	Rahmennummer:	<input type="text"/>
		Codiernummer:	<input type="text"/>

Allgemeines

Art des Rades:	<input type="text"/>	Federgabel vorne:	<input type="checkbox"/>
	<small>(Herren-, Damen-, Trekking-, Renn-, Kinderad, E-Bike)</small>	Federgabel hinten:	<input type="checkbox"/>
Marke / Modell:	<input type="text"/>	Lenkhömer:	<input type="checkbox"/>
Schutzblech / Farbe:	<input type="text"/>	Gangschaltung:	<input type="text"/>
Reifengröße:	<input type="text"/>	Anz. der Gänge:	<input type="text"/>
Rahmen:	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Nabenschaltung	
Form	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Kettenschaltung	
Farbe	<input type="text"/>		
Höhe	<input type="text"/>		
Material	<input type="text"/>		

Beschreibung (Zubehör, Beschädigungen, Besonderheiten):

Foto:

Fahrradregistrierung

Nicht immer verschwinden Fahrräder spurlos. Viele tauchen wieder auf und landen Monate später bei einer Versteigerung. So wichtig die Rahmennummer für den Besitznachweis ist, die Eigentümer können damit nicht ausfindig gemacht werden. Dafür gibt es andere Möglichkeiten. Die preiswerteste und einfachste Methode ist die Codierung. Mit speziellen Geräten, die den Rahmen nicht beschädigen, werden Sicherungscodes angebracht, über die die Polizei den/die Eigentümer:in findet.

Auch GPS-Sender mit einer App können bei der Wiederbeschaffung gestohlener Räder nützlich sein. Sie sind jedoch technisch aufwendiger und teuer.

Zu Fahrraddiebstahlversicherungen werden oft ergänzend Versicherungen gegen Schäden durch Unfälle und Vandalismus angeboten. Für längere Reisen empfiehlt sich ein umfassender Schutz durch Schutzbriefe. Diese Versicherungen sind nicht Gegenstand dieses Artikels. Jedoch ist darauf zu achten, dass man nicht doppelt gegen den Diebstahl versichert ist.

Weitere Infos unter

www.adfc.de Stichwort „Diebstahlschutz“

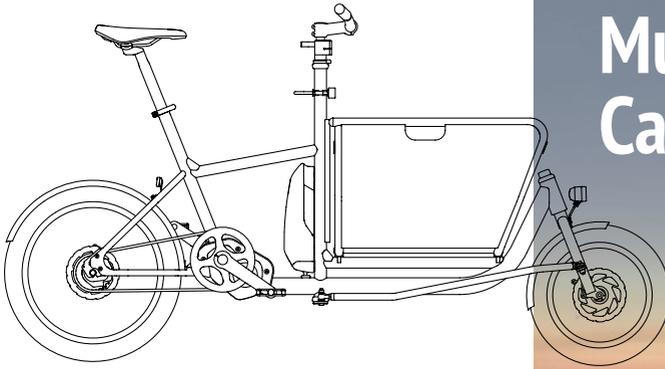
Clemens Rott



RAD IST CODIERT

K0002173011CR24

www.adfc.de/code



Muli und Chike – Cargobikes aus

Lastenräder oder auch Cargobikes sind in Deutschland gewaltig auf dem Vormarsch: sie gehören zu den wachstumsstärksten Fahrradmodellgruppen. Insbesondere die E-Lastenräder gehören zu den Marktgewinnern, sie sind sehr beliebt und haben wachsende Verkaufszahlen. Im Jahr 2023 wurden rund 190.000 E-Cargobikes verkauft, das bedeutet einen Zuwachs von 14,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dagegen ging der Absatz von Lastenrädern ohne Elektrounterstützung leicht zurück. Zwei Cargobikes werden in Köln gefertigt: wir stellen die Unternehmen vor.



muli

Muli

Die Brüder Sören und Jonas Gerhardt aus dem Westerwald hatten die Idee zu einem schmalen, einspurigen Lastenrad mit klappbarer Kiste und entwickelten in Omas umgebauter Dorfscheune ein Vorserienmodell als Muskel-Muli.

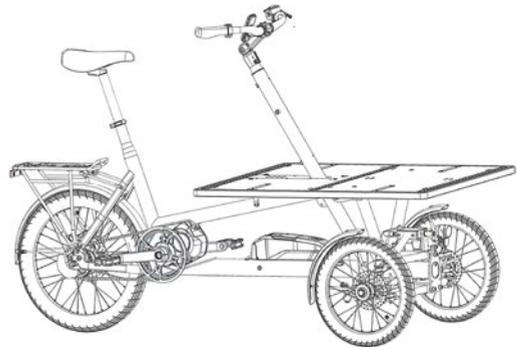


Auf der Ladefläche vor dem Lenker sollte Platz für zwei Kinder oder eine EuroBox sein, andererseits sollte das Cargobike nicht breiter als ein normales Rad werden. Die Kiste musste also klappbar werden. Nach der ersten Kleinserie im Jahr 2016 per Crowdfunding wuchs die Nachfrage rasant. Man benötigte mehr Platz und gut ausgebildete Mitarbeiter:innen. Die Wahl fiel auf das ehemalige Gaswerk in Köln-Ehrenfeld. Seit 2021 hat man hier kontinuierlich die Produktionsfläche in mehreren Hallen mit angeschlossenem Show- und Verkaufsraum erweitert. Marketing-Manager Hannes Herber erklärt: „Ab 2025 werden wir alle Muli-Rahmen in Ehrenfeld produzieren. Kurze Wege, Nachhaltigkeit und auch ein fairer Umgang mit unseren mittlerweile fast 30 Mitarbeitern sind uns dabei sehr wichtig.“ Muli produziert neben dem MotorMuli auch ein Muskel-Muli.

- zwei innovative Köln



chike
the cargobike



Chike

Ähnliche Gedanken hatten die Leipziger Brüder Tobias und Manuel Prager. Der Physiker Tobias wollte seine zwei kleinen Kinder komfortabel durch die Stadt kutschieren können. Die Gerhardts entwickelten ein dreispuriges gefedertes Lastenrad mit breiter Ladefläche oder Kabine vor dem Lenker, dass trotzdem wie ein herkömmliches Rad fahren sollte. Selbst produzieren wollte man aber nicht und fand mit der Firma Hartje einen interessierten und kompetenten Partner, über den sowohl die Produktion als auch der Vertrieb an ausgesuchte Fachhändler laufen. Manuel erläutert: „Mein Bruder Tobias in Leipzig war in der Entwicklung immer die treibende Kraft. Firmensitz ist jetzt in Köln, weil ich hier meinen Lebensmittelpunkt habe. Hier von Ehrenfeld aus mache ich das Marketing.“

Technik der beiden Cargo-Bikes

So unterschiedlich die Konzepte sind, beide Hersteller haben sich in der Pedelec-Version für die E-Motoren von Shimano und deren automatischer Fünfgang-Cargo-Nabenschaltung Steps Di2 entschieden. Muli bietet zusätzlich den Pendix-Mittelmotor als Nachrüstversion für das Muskel-Muli an. In der preiswerten Ver-



sion des Motor-Muli unterstützt der Shimano Steps e6100 Mittelmotor. Die höherwertige Version des Muli fährt mit dem leistungsstärkeren Shimano Steps EP6 Cargo, einem größeren Akku, wartungsarmen Gates-Riemen statt Kette, elektronischem Ortungssystem und weiteren Upgrades. Wer häufig mit hohem Gewicht am Berg anfahren muss, sollte zur leistungsstärkeren Version greifen. Beim Chike ist in allen Varianten der Shimano STEPS E6100 CRG Motor mit der elektronischen Inter 5 E DI2 Schaltung und der Gates Carbon-Riemen verbaut. Muli und Chike passen mit ihrer Breite von 60 cm bzw. 73 cm wie ein Standardrad durch jede Tür und die meisten Umlaufsperrern. Das dreispurige Chike ist dabei mit 192 cm etwas kürzer als das 198 cm lange einspurige Muli, Beide sind damit ähnlich lang wie Standardräder. Das schmale Muli passt somit auf einen KFZ-Heckträger. Beide Räder haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 200 kg.

Sowohl Muli als auch Chike bieten reichhaltiges Zubehör für den Kinder-, den Hunde- und den Lastentransport in der Frontkiste und auf dem nachrüstbaren Gepäckträger an.

Fahrpraxis Muli

Mit einem Zug am blauen Bügel vor dem Lenker wird der Korb ausgeklappt und das reichhaltige Zubehör zum Kinder- oder Lastentransport kann montiert werden. Es ist Platz für zwei kleinere Kinder im Hängesitz oder eine Eurobox. Für den erhältlichen Gepäckträger gibt es einen zusätzlichen Kindersitz. Der Zweibeinständer von Ursus gibt stabilen Halt.

Fahrpraxis Chike

Das gefederte Neigefahrwerk macht das CHIKE besonders in der Stadt sehr komfortabel und sicher. Vor dem Anfahren darf man nicht vergessen, den Schalter zum Blockieren der Neigefunktion am Lenker zu lösen. Dann macht es Spaß, sich mit dem Rad in die Kurve zu legen, ohne aus der Kurve zu fliegen wie bei einem konventionellen Dreispurer.

Der Shimano-Antrieb unterstützt auch beladen beide Modelle unauffällig und ist recht leise. Die Cargo-Nabenschaltung von Shimano ist für die höhere Belastung schwerer Lastenräder konzipiert; ihre fünf Gänge sind im Alltagseinsatz vollkommen ausreichend. Erfahrene Fahrer können vom automatischen Gangwechsel der Nabenschaltung auch auf manuelle Schaltung wechseln, was Tobias Prager von Chike zumindest für Fahren am Berg empfiehlt. Die jeweiligen hydraulischen Scheibenbremsen verzögern beide Modelle zuverlässig. Sowohl Muli als auch Chike fahren sich mit ordentlich Last in der Kiste deutlich ruhiger als unbeladen.

Das Chike ist für kleine Passagiere sicher das bequemere Rad während das Muli leichter im Keller verstaut oder einfacher in der Bahn mitgenommen werden kann. Das Muli können Kölner direkt bei Muli-Cycles in der Widdersdorfer Str. 190 in Ehrenfeld probefahren und kaufen. Chike ist in Köln über unsere Fördermitglieder **Radlager** und **Stadtrad** und weitere Händler erhältlich..

Stephan Behrendt



muli

muli-cycles GmbH, Widdersdorfer Str. 190
Köln-Ehrenfeld
Telefon: +49 221 715943 50
info@muli-cycles.de
www.muli-cycles.de

chike

the cargobike

chike GmbH & Co. KG; Subbelrather Str. 15
Köln-Ehrenfeld
Telefon: +49 221 292580641
info@chike.de
www.chike.de



Fahrradampeln

© Pixabay.com / traffic light 876043, Wikimedia Images

Am 1. Januar 2017 traten mit der Novellierung des § 37 StVO für den Radverkehr neue Regeln für die durch Lichtzeichen gesteuerte Vorrangregeln und Vorrangregelnden Verkehrszeichen (Ampel) in Kraft.

Normalerweise entwickeln sich gerade im Straßenverkehrsrecht Änderungen nur langsam, und meist sind sie intuitiv zu erfassen. Dies gilt aber nicht für die Neuerungen, die bestehende Regeln komplett umschreiben. Das kann zu Konflikten führen, denn oft folgen viele den alten Regeln aus Gewohnheit und Unwissenheit weiter – ihr Verhalten kann dann mit dem derjenigen kollidieren, die bereits die neuen Regelungen umsetzen.

Welches Lichtzeichen für Radfahrer:innen gilt, regelt § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6 StVO. Dort heißt es: „Gelten die Lichtzeichen nur für zu Fuß Gehende oder nur für Rad Fahrende, wird das durch das Sinnbild „Fußgänger“ oder „Radverkehr“ angezeigt [. . .]“

Und in Nr. 6 geht es weiter:

„Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten[...].“

Im Gesetzestext ist weiter zu lesen: „Welches Ampelsignal gilt, hängt nicht davon ab, wo Radfahrer:innen fahren müssten, sondern davon, ob sie auf der Fahrbahn oder auf einer Radverkehrsanlage unterwegs sind, unabhängig von einer Radwegbenutzungspflicht.“

Problem: Was als Fortschritt für den Radverkehr „gut gemeint“ ist, nämlich eigene Ampeln für den Radverkehr einzuführen, führt in der Praxis häufig zu Irritationen. Gerade an großen Kreuzungen und Fußgängerüberwegen, die baulich für Radfahrer:innen schon eine Herausforderung sind, führen die Kombinationsmöglichkeiten, die nach dem Gesetz erlaubt sind, nicht unbedingt zu einer besseren Übersicht.

Wir bringen etwas Licht ins Dunkel der Fahrradampeln.

Rad fahren auf dem Radweg

Wird an einer Straßenquerung der Verkehr durch eine Ampel geregelt, gilt diese, unabhängig davon, ob sie mit einer Fußgängerampel kombiniert ist. Das sollte eigentlich nicht mehr der Fall sein, ist aber „easy management“ der Kommunen, um Kosten zu sparen. Da Radfahrer:innen zwei- bis dreimal schneller sind als Fußgänger:innen, stünde den zu Fuß Gehenden eigentlich eine längere Grünphase zu.

Ist weder eine eigene Fahrradampel noch ein gemeinsames Ampellicht vorhanden, gibt es also nur die Fußgängerampel, gelten an einer Kreuzung oder Straßenquerung die Signale der normalen Fahrbahnampel.

Die Fußgängerampel gilt seit dem 1. Januar 2017 nicht mehr für Radfahrer:innen.

Eine andere Situation liegt vor, wenn der Radweg an einer T-Kreuzung vorbeigeführt wird. Häufig wird die Ampel, wenn sie auf der Fahrbahn für Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn neben dem Radweg steht, durch eine weiße Haltelinie ergänzt. Allerdings zeigt eine Haltelinie nur, wo anzuhalten ist und nicht, ob man halten muss. Grundsätzlich gilt, dass man hier im Zweifel anhalten muss. Lediglich, wenn der Radweg von der Fahrbahn so weit abgesetzt ist, dass für den Fußverkehr ein Wartebereich auf dem Hochbord existiert, darf an einer roten Ampel vorbeigefahren werden. Dabei sollte man allerdings dennoch dem Fußverkehr immer Vorrang gewähren.



Rückenwind 
Erlebnisreisen mit dem Rad

**Ihr Radurlaub
in guten Händen**

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg

Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
info@rueckenwind.de
www.rueckenwind.de





Rechts abbiegen an roter Ampel mit Grünpfeil

Dieser Verkehrssituation wird in der StVO § 37 Abs. 2 Nr. 8, 11, 12 geregelt:

Nach dem erforderlichen Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist.

Dies gilt unabhängig davon, ob man auf der Fahrbahn oder auf einem Radweg unterwegs ist.

Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere des Fußgängerverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.

Rad fahren auf der Fahrbahn

Für Radfahrer:innen auf der Fahrbahn gilt die große Ampel für den Fahrzeugverkehr. Fahrradampeln gelten nur auf Radinfrastruktur. Diese Fahrradampeln findet man oft, aber nicht nur an Aufstellflächen für Radfahrer:innen. Schalten diese Ampeln auf Grün, dürfen sie queren, auch wenn die große Ampel für den übrigen Verkehr noch Rot zeigt.

Wechselt man aber von der Fahrbahn auf den Bürgersteig, nur um eine rote Ampel zu umfahren, ist dies ein teurer Rotlichtverstoß.

Ein rechtzeitiger Wechsel von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. für Radfahrer:innen freigegeben Gehweg ist dagegen erlaubt.

Was, wenn ich die Fahrradampel als Radfahrer:in missachte?

Generell gilt: Wird auf dem Fahrrad eine gültige Ampel missachtet, sind sowohl Bußgelder als auch Punkte in Flensburg vorgesehen.

Clemens Rott



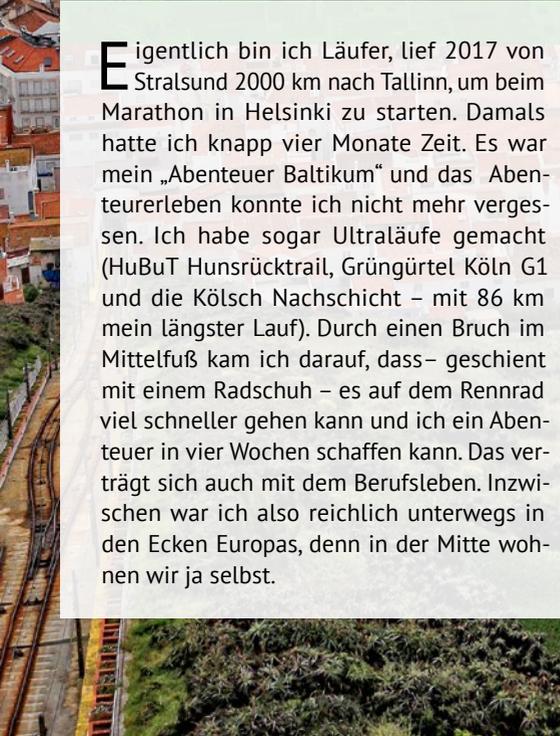
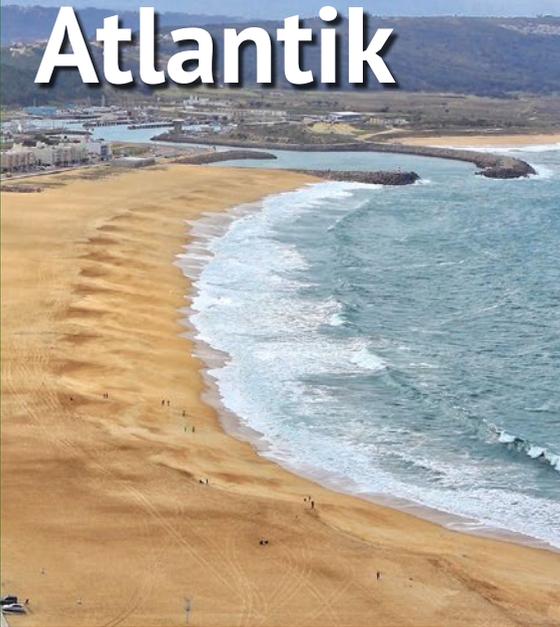
Abenteuer Atlantik

Mein Abenteuer Atlantik sind zwei Radreisen: 13 Tage mit 1400 km von Rotterdam über Zeeland, Belgiens Nordsee, entlang der Küste bis zur Normandie und ins Finistère, dem äußersten Zipfel der Bretagne, und die Schlussetappe nach Brest. Ein Jahr später in 25 Tagen 2800 km von Huelva in Süds Spanien über Portugal, Galizien, Asturien, Kantabrien ins Baskenland, weiter entlang der Westküste bis hoch ins Finistère wieder nach Brest. Zusammen ergeben sich so 4000 km, die mir die Vielfalt Europas, seine Natur und Landschaften, die Kultur und die Menschen am Ozean von der besten Seite gezeigt haben.

Eigentlich bin ich Läufer, lief 2017 von Stralsund 2000 km nach Tallinn, um beim Marathon in Helsinki zu starten. Damals hatte ich knapp vier Monate Zeit. Es war mein „Abenteuer Baltikum“ und das Abenteuererleben konnte ich nicht mehr vergessen. Ich habe sogar Ultraläufe gemacht (HuBuT Hunsrücktrail, Grüngürtel Köln G1 und die Kölsch Nachschicht – mit 86 km mein längster Lauf). Durch einen Bruch im Mittelfuß kam ich darauf, dass – geschieht mit einem Radschuh – es auf dem Rennrad viel schneller gehen kann und ich ein Abenteuer in vier Wochen schaffen kann. Das verträgt sich auch mit dem Berufsleben. Inzwischen war ich also reichlich unterwegs in den Ecken Europas, denn in der Mitte wohnen wir ja selbst.

Das Radreisen (bei mir ist es eher Bikepacking) ist die schönste Form, um eine Nahaufnahme der Vielfalt Europas zu bekommen. Es ist effektiv genug, ein gutes Stück zu schaffen und langsam genug, um sehr viel von Land und Leuten mitzubekommen. Und ich liebe es, weil ich viel Energie verbrauche und entsprechend viel essen kann! Aber wem erzähle ich das – hier unter Radfahrer:innen im Magazin fahrRad!

Die Anreise erfolgte nach Rotterdam mit dem Auto und nach Huelva mit Zug und Bus. Ich versuche, das Fliegen zu vermeiden, denn es wäre mir ein Graus, abgebrochene Pedale, verschwundenes Gepäck und einen hohen CO₂-Ausstoß zu erleben.



Meine Reise nach Huelva plante ich mit den Zügen Koblenz-Basel DB, Basel-Mulhouse SBB, Mulhouse-Nimes-Barcelona SNCF und Barcelona-Madrid RENFE; ab Madrid mit dem Bus bis kurz vor die südportugiesische Grenze. Alles funktionierte perfekt, außer daß die DB einfach nicht erschienen war und ich mit einem Renault Clio nach Mulhouse fuhr – begleitet vom ARD-Nachtprogramm im Autoradio. Ich beichtete zuhause, das Auto dort abgestellt zu haben und versprach, falls es sich nach vier Wochen nicht wieder finden sollte, in Mulhouse ein neues zukaufen. Denn dort werden die Clios schließlich gebaut! Um es vorwegzunehmen: Der Wagen war bei meiner Rückfahrt noch da.

Das Radfahren Anfang März im Süden war einfach wunderbar. Ich brauche keine Radwege und es gibt auch keine. Der Randstreifen war teils mit Glasscherben übersät, aber die Stimmung war prächtig, auch wenn ich mir einen Platten einfuhr. Denn das Gefühl von Freiheit und Abenteuer überdeckte wieder alles. Ich fürchte mich



wenig vor Autos und fuhr bei warmem Wetter auf kleinen Nebenstraßen vorbei an Orangenplantagen, uralten Olivenbäumen und verwunschenen Anwesen nach Lagos und durchs Alentejo Maritim nach Sines. Dort sieht man verbrannte Erde und ausgedörrte Haine. Der Klimawandel kommt. Die Orangen bereichern das Essen und die Getränke. Gegenüber allem, was es bei uns gibt, ist es eine Geschmacksexplosion.

Kurz vor der Hauptstadt fuhr ich mit einer Fähre rüber nach Setubal und wollte über die berühmte rote „Brücke des 25. April“ von Lissabon fahren. Aber es dürfen nur Autos und Züge hinüber. Mit einer Ausnahme – dem Halbmarathon im März. Da will ich nochmal hin. Joao, den ich auf der Fährte kennenlernte, empfahl mit dem Vorortzug bis Lissabon zu fahren. Eine super Sache. Ich war früher im Hostel und hatte mehr Zeit für einen ausgiebigen Rundgang. Das ist das tolle an so einer Reise: Man trifft lauter Menschen, die Spaß haben sich auszutauschen und man lernt viel über die Gegend, ohne Reiseleiter und Wikipedia wälzen zu müssen.



Weiter nach Nazaré, ein fantastischer Ort (Surferhotspot) in der Vorsaison. Man sitzt in einem Strandrestaurant in der Sonne und genießt, es ist einfach herrlich. Auf der Estrada Atlantico ging es weiter Richtung Norden – eine Straße wie mit dem Lineal gezogen – kaum ein Auto auf 50 km und aber parallel ein Radweg. Den hätte es gar nicht gebraucht. Ich versuchte immer, in den Städten in kleinen Hotels oder Hostels zu übernachten, die ich spontan fand. Das geht im März auf jeden Fall sehr gut. Hinter Porto, wo ich nur einen kleinen Caféstop machte, wurde es langsam etwas einsamer und ab dem Grenzfluss zu Spanien, dem Rio Minho, ging es gefühlt senkrecht hoch in die Berge. Die Grenze wird nicht umsonst hier verlaufen, das versteht man, wenn man die Landschaft sieht.

Zum Norden Spaniens fuhr ich ab Santiago de Compostela weitgehend auf der Carretera Nacional N-634 – der Gran via del Norte. Es ist die wichtigste Straße im grünen Norden Spaniens abseits der Autobahn. Es fahren relativ wenig Autos und man hat deshalb viel Platz. Die Landschaft forderte mich sehr, es ging unzählige Male 100-200 Meter hinauf und wieder runter. Denn man bewegt sich quer zu den Gebirgsrippen, die nach links hinunter zum Ozean verlaufen.

Belohnt wurde ich jedes Mal, wenn ich oben war, durch grandiose Ausblicke auf tolle Buchten, das Spiel der Wellen und all das, was wir bei uns nicht haben. Ich konnte fast nicht aufhören zu fotografieren.

Mein Tipp: Wer nur eine Woche Zeit hat, fährt mit Zug oder Auto bis in die Biskaya, dann mit dem Rad die N 634 bis nach Ferrol und anschließend mit den Schmalspurbahnen den ganzen Norden zurück bis San Sebastian.

Über 200 der schönsten Bilder und die spannendsten Geschichten und Begegnungen sind in meinem mit vielen Fotos gespickten Reisebericht enthalten. Überall, wo es Bücher gibt und auf ampelpublishing.de

Guido Lange

Abenteuer Atlantik
ISBN: 978-3-9820781-7-5

Verlag: Ampel Publishing
232 Seiten, 24 €
Auch als eBook und Hörbuch.



Island rockt. Island fasziniert, Island weckt Sehnsüchte, Island bewegt. Seit Jahren wird die Schar derer, die dem Charme des Kargen, Rauhen und Ungehobelten erliegen, immer größer. Die meisten derer, die kommen, fliegen die Insel im Nordatlantik an, nehmen sich einen Leihwagen, klappern ab, wovon andere schwärmen, um sie nach nur wenigen Tagen wieder zu verlassen. Populär ebenso? Organisierte wie selbst geplante Rundreisen mit dem Bus. Mag man auf das eigene Fahrzeug nicht verzichten, bleibt einem zur An-/Abreise nur die Fähre. Sie pendelt zwischen Hirtshals, einem kleinen Ort im Norden Dänemarks, und einem noch kleineren Ort im Osten des Eilands knapp unter dem Polarkreis hin und her.





Island mal anders

Mit dem Trike außen rum und mitten durch

2016 war dies der Weg, den ich wählte. Am ersten Mai startete ich von Köln aus mit dem Rad, stieg nach drei Wochen Kurbeln um auf den Dampfer, ließ mich drei Tage über die Wogen schaukeln, dann lagen acht Wochen vor mir in denen ich machte, was die meisten machen: Pilgern - von einer Sehenswürdigkeit zur nächsten, lediglich in reduziertem Tempo. Mein Ziel: Island einmal umrunden, am liebsten auch durchqueren und möglichst viele der Orte zu Gesicht bekommen, die man gesehen haben „muss“. Was ich schnell feststellte im Sitz meines dreirädrigen Vehikels, das mich davor bewahrte vom Wind umgepusht zu werden, in dem sich aber ebenso hervorragend das morgendliche Müsli wie die abendlichen Tütennudeln löffeln oder

zwischenzeitliche Nickerchen halten ließen? Es waren weniger die Touristenmagnete, die mich begeistern, als vielmehr der Weg dorthin. Auch wenn ich mich nach Anstiegen schon mal danach sehnte, mich im nächsten Schneefeld zu wälzen, oder nach Abfahrten, im nächsten Hot-Pot wieder aufzutauen. Natürlich waren Wasserfälle, Gletscherlagune, Feuerberge und was sonst in keinem Reiseführer fehlt, einen Halt wert. Nicht minder jedoch begeisterten endlose Kilometer durch Ödland, Stein- und Geröllwüsten, auf denen nicht nur die Räder rotierten, sondern ebenso die Gedanken kreisten - über die eigene Vergangenheit, die Endlichkeit des Seins oder wie klein und unbedeutend man ist in Anbetracht dessen, was einen umgibt. Wenn





Risse in der Landschaft, Lavafelder, Rauchfahnen aus dem Boden verbunden mit schwefelig, fauligen Gerüchen einem zeigen, dass die Erde lebt, dass das letzte Kapitel der Evolution unseres Heimatplaneten noch lange nicht geschrieben ist und dass die Menschheit vielleicht doch nicht die Krone einer Schöpfung ist, auserkoren, die Natur zu beherrschen.

Ein Festival für die Sinne

Nachdem von Osten aus kommend der Süden entlang der Küste hinter mir lag waren es die Westfjorde, die mich fesselten. Kam ich den

Puffins oder Papageitauchern, dem gefiederten Wahrzeichen Islands, per Anhalter zum Greifen nah, überwältigte mich das Bezwingen staubiger Holperpisten Höhenmeter um Höhenmeter aus eigener Kraft, als 300 Meter über dem Fjord Wasser von nahezu allen Seiten um mich herum plätscherte, rann und strömte: ich spürte Energie. Am nächsten Morgen vor den tosenden stürzenden Fluten des Dynjandifoss dann das Gefühl angekommen zu sein. Was ich zu dem Zeitpunkt nicht zu sagen vermochte: wo? Auf Island, auf meiner Tour, im Leben? Was am Ende nichts zur Sache tat, fühlt sich noch heute





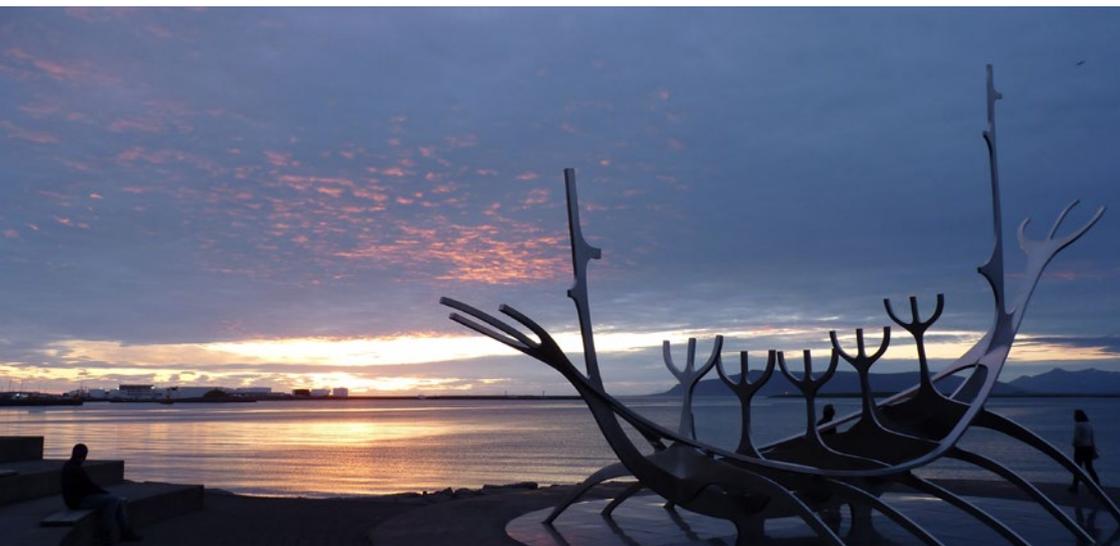
gut an. Im Norden der Insel folgten schließlich Gänsehautmomente: angesichts einer herzergreifenden Gastfreundschaft, im Anlitz einer sturmumpeitschten Mitternachtssonne, inmitten einheimischer Fussballfans, die frenetisch den Einzug ihrer Nationalmannschaft in das Viertelfinale einer Europameisterschaft feierten.

Die anschließenden 200 Kilometer durch das Hochland? Ein perfektes Finale - trotz Tortour für Ross und Reiter. Zu seinem 53-sten Geburtstag im Hochsommer auf einer Wanderung überrascht zu werden mit einem Schneesturm, einem

Anblick der einen glauben lässt, man stünde auf einem anderen Planeten, oder mit Begegnungen, die weit über Traveller-Smalltalk und eher übliches Woher und Wohin hinaus gehen? Großartig. Empfehlenswert!

Am 17.4. durfte ich in der Kölner ADFC-Geschäftsstelle über meine Erlebnisse berichten, darüber hinaus sind diese nachlesbar in meinem Buch „Island mal anders“.

Dirk Prüter



Rundtour zum Ommerborner Altar

Das Bergische Land am östlichen Stadtrand Kölns bietet eine Menge Touren, bei denen man sportliche Aspekte mit landschaftlicher Schönheit gut verbinden kann. Für Kölner:innen bietet dieses Radrevier den Vorteil, dass es direkt mit dem Rad oder der KVB erreichbar ist.

Die hier beschriebene Tour führt über etwa 90 km vom Heumarkt zum Ommerborner Altar und zurück (Track unter <https://kurz.adfc.koeln/ommerborneraltar>). Sie ist als Rennradausfahrt entstanden und führt darum ausschließlich über asphaltierte Wege, die aber meist relativ verkehrsarm sind. Allerdings gibt es kurze Abschnitte auf Bundesstraßen. Die ca. 1.020 Höhenmeter erfordern eine gute Kondition. Sie sind aber in der Regel nicht sehr steil und sollten darum gut zu bewältigen sein.

Aus der Stadt hinaus geht es über Mühlheim, Delbrück, die Diepeschrather Mühle und Paffrat nach Romaney. Ab Paffrath gibt es einige Steigungen, die einen in ansteigenden Wellen immer weiter in die Höhe führen und großteils im Wald liegen. Kurz hinter Romaney erreicht man die B 506. Die Route führt knappe 8 km durch Eikamp und Bechen bis zur Abzweigung kurz hinter dem Bechener Sportplatz Richtung Biesfeld. Die folgenden Kilometer sind ein erster Höhepunkt der Tour. Die Straße führt zunächst über die Hochebene und bietet herrliche Ausblicke. Rechts in die Rheinebene, links in das wunderschöne Bergische Land. Nach einer kurzen aber steilen Abfahrt geht es vorbei an Streuobstwiesen über eine kurvige und wellige Strecke bis zur Kir-



che in Biesfeld. Hier geht es auf der Wipperfurter Straße (L 286) links den Berg hinunter nach Eichhof und dort rechts entlang der Kürtener Sülz. Hinter den Fischteichen der Grundermühle biegt die Hauptstraße rechts Richtung Lindlar ab. Die Tour führt geradeaus über einen Anstieg mit zwei Serpentinaugen. Nach etwa einem Kilometer und knapp 50 Höhenmetern ist bereits die Kuppe erreicht und es geht wieder abwärts. Am Kreisverkehr wird rechts abgebogen und es geht weiter ins Tal der Lindlarer Sülz. Direkt an der



Einzweigung in die L 284 kann man links, ohne die Landstraße zu überqueren, auf den Radweg wechseln und wird nach wenigen Metern links über eine kleine Rampe auf die Trasse der ehemaligen Sülztalbahn geleitet. Diese führt einen sanft steigend nach Lindlar.

Vom Lindlarer Ortskern hat man noch ein paar Höhenmeter, bevor einen eine lange Abfahrt wieder an eine Kreuzung mit der L 284 führt. Es geht direkt gegenüber wieder nach oben.

Zunächst auf Landwirtschaftswegen, dann auf der L 129. Schließlich sieht man links die drei großen weißen Kreuze des 1929 erbauten Ommerborner Altars. Vom Altar aus hat man in allen Richtungen eine herrliche Aussicht ins Bergische Land. Im nahegelegenen Kloster lebte Pastor Johann Peter Ommerborn, der der als „Held von Ommerborn“ 1795 den Widerstand der bergischen Bauern gegen die französischen Revolutionstruppen organisierte.

Zurück auf der L 129 geht es abwärts ins Tal der Kürtener Sülz. Einige der Kurven sind tückisch und vorsichtig zu befahren. Es geht zwei Mal links auf die L 286. Sie wird schnell auf die L 146 Richtung (Dorf) Olpe verlassen. Kurz hinter Biesenbach kann man links in eine Stichstraße zum Restaurant „In der Delling“ einbiegen. Dieses Restaurant ist bekannt für seinen Kuchen. Zudem lohnt sich eine Besichtigung der Kirche und des Weiters.

Über eine Welle geht es nach Olpe und über eine Abzweigung in der Abfahrt rechts nach Weier. Die folgende Abfahrt führt am Gut Hungenbach vorbei wieder zur L 286. Ein letztes Mal geht es aufwärts durch das Breibachtal. Oben fahren wir Rechts nach Bechen und folgen der B 506 bis wir hinter Eikamp rechts über einen Wanderparkplatz auf den Panoramaweg oberhalb von Voiswinkel einbiegen (siehe fahrRAD! 3/2019, <https://kurz.adfc.koeln/panoramaweg>). Hier rollen wir mit einer wunderschönen Aussicht auf Köln und die Rheinebene bis zum Affemia-Kiosk. Ein Kaffee oder eine heiße Schokolade und ein paar Waffeln geben die Energie für die letzten etwa 20 km zurück nach Köln.

Alexander Bühler



Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort?



ADFC
Fahrradklima-Test
2024

Deine Meinung zählt!



fkt.adfc.de

#fkt24 #radklima

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Link zur Umfrage:
fkt.adfc.de/umfrage



© pixabay.com / road-2934838_1970_tgmstp

Die Radtouren des ADFC Köln

Auf dem Rad können wir wunderbare Tage in netter Gesellschaft verbringen, in der Natur und mit interessanten kulturellen Schwerpunkten. Sowohl ADFC-Mitglieder als auch Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen, an den ADFC-Touren teilzunehmen.

Unten seht Ihr Ausschnitte aus dem Tourenprogramm des ADFC Köln. Weitere Informationen zu den Touren sowie kurzfristig angebotene Touren findet Ihr im Touren- und Veranstaltungsportal des ADFC, auf [touren.adfc.koeln](https://www.touren.adfc.koeln). Es lohnt immer, ein paar Tage vor einem Ausflugswunsch ins Tourenportal zu schauen.

Die Teilnahme an Tagestouren ist für Mitglieder des ADFC kostenlos, Nichtmitglieder bezahlen für Tagestouren 5,- Euro. Halbtagestouren und

Feierabendtouren sind für alle Teilnehmenden kostenlos, es können aber zusätzliche Kosten für Bahnfahrten, Einkehr etc. entstehen. Die Teilnahme erfolgt für alle auf eigene Gefahr und Verantwortung und entsprechend der StVO.

Bitte beachtet die Hinweise zum Schwierigkeitsgrad der Touren und schätzt Eure Fitness realistisch ein. Euer Fahrrad muss verkehrssicher sein und den gesetzlichen Anforderungen (StVZO) entsprechen, insbesondere bei Bremsen, Klingeln und Licht. Weitere Hinweise, auch zum sicheren Radfahren in Gruppen, findet Ihr auf der Internetseite des ADFC Köln.

Legende:

- □ □ □ □ sehr einfach
- ■ □ □ □ einfach
- ■ ■ □ □ mittel
- ■ ■ ■ □ schwer
- ■ ■ ■ ■ sehr schwer

Fr 06.09. 11:00-16:00 Uhr

Burgen im Kölner Südwesten

Ab Haltestelle Stüttgenhof führt uns die Tour zum Stüttgenhof, Burg Bachem, Haus Bitz, Burg Gleuel, Burg Kendenich, Burg Efferen (alles Außenbesichtigungen) und wieder zurück zum Start.

Leitung: Werner Rollmann, Bernd Reilich

Treffpunkt: Köln, Bachemer Landstraße

■ ■ □ □ □ □ 26 km, 130 hm

So 29.09. 10:00-18:00 Uhr

Burgen, Bauern und Braunkohle

Vom Kölner Westen fahren wir mit dem Rad raus aus der Stadt über Felder, vorbei an Burgen und über rekultiviertes Braunkohlegebiet nach Düren. Die Anstiege liegen am Beginn der Strecke. Zurück per DB.

Leitung: Erwin Wittenberg

Treffpunkt: Köln, Bonnstraße, Bahnhof Köln-Weiden-West

■ ■ □ □ □ □ 57 km, 150 hm

Sa 07.09. 10:00-18:00 Uhr

Tour de ‚Strunde‘

Die Strunde, auch „Flüsschen der Mühlen“ genannt, wegen zahlreicher Mühlen (um 1846 waren es 51 Mühlen) an ihrem 18,5 km langen Verlauf ..., „Komm mit, und Du bleibst fit!“

Leitung: Mirko Musler (0049 177 6161733)

Treffpunkt: Köln, Köln, Altstadt-Rheinufer am Rheinpegel, Frankenwerft

■ ■ ■ □ □ □ 55 km, 350 hm

Fr 01.11. 10:00-16:30 Uhr

Tour de ‚Entenfang‘

Wir radeln zur Bastei und gelangen durch den Kölner Grüngürtel zum Naturschutzgebiet „Entenfang“ bei Wesseling. Von dort auf dem Rheinradweg über Wesseling zurück nach Köln.

Leitung: Mirko Musler (0049 177 6161733)

Treffpunkt: Köln, Köln, Altstadt-Rheinufer am Rheinpegel, Frankenwerft

■ ■ ■ □ □ □ 60 km, 220 hm

Mi 11.09. 12:00-17:00 Uhr

Zahnersatz - Besichtigung eines Dentallabors

Radtour zur Besichtigung eines Dentallabors nach Wesseling. Fahrt am Rhein entlang und durch die Felder südlich von Porz zurück. 2 Fährfahrten.

Leitung: Bernd Reilich

Treffpunkt: Köln, Vor der Porzer Rathaustreppe, am Anleger der Köln-Düsseldorfer Schiffe

■ ■ □ □ □ □ 38 km, 80 hm

Sa 07.12. 10:00-16:30 Uhr

Tour de ‚Neuer Radweg auf der Rheinbrücke‘

Zuerst am Rhein und dann durch die städtischen Grünanlagen radeln wir bis nach Worringen. Nach der Mittagseinkauf setzen wir unsere Tour fort über die neue Rheinbrücke bei Leverkusen zurück nach Köln.

Leitung: Mirko Musler (0049 177 6161733)

Treffpunkt: Köln, Köln, Altstadt-Rheinufer am Rheinpegel, Frankenwerft

■ ■ ■ □ □ □ 55 km, 250 hm

Do 12.09. 19:00-21:00 Uhr

Feierabendtour rechtsrheinisch

Kleine rechtsrheinische Radtour (20-25 km) ins Grüne bei mäßiger Geschwindigkeit. Dauer etwa zwei Stunden. Start ab der Haltestelle Vischeringstraße (Linien 3, 13), vor dem Kiosk.

Leitung: Gerd Riesselmann

Treffpunkt: Cologne, Chemnitzer Straße 107

■ ■ □ □ □ □ 22 km, 50 hm

Jeden Letzten Freitag im Monat 18 Uhr

Critical Mass Köln

Monatliche Radtour mit vielen Hundert Teilnehmenden durch Köln an jedem letzten Freitag im Monat. Treffen bereits ab 17:30 Uhr auf dem Rudolfplatz. Dauer der Tour und die Strecke variieren.

Veranstaltungsort: Köln, Hahntor, Rudolfplatz

Termine

Mi 28.08. - 17.09.2024

STADTRADELN Köln

Ziel beim STADTRADELN ist es, privat und beruflich möglichst viele Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Geradelt wird für, eine engagierte Radverkehrsförderung, einen starken Klimaschutz, mehr Lebensqualität in den Kommunen und letztlich für mehr Spaß beim Fahrradfahren. Anmeldungen sind jetzt schon möglich:

www.stadtradeln.de/koeln

01.09. - 30.11.2024

ADFC-Fahrradklima-Test

Jetzt mitmachen und Köln bewerten auf

fkt.adfc.de.

Fr 20.09. 15:00-14:00 Uhr

ADFC-TourGuide-Seminar Köln 20.09.-22.09.2024

3-tägiges Seminar mit 24 Unterrichtseinheiten. Anmeldeschluss ist der 23.08.2024

Veranstaltungsort: Köln, Kalk-Mülheimer Straße 58

Mi 13.11. 18:30-21:00 Uhr

Kanaran Hopping Radreisevortrag

Radreisevortrag Dirk Prüter

Dass man auf den Inseln des ewigen Frühlings hervorragend wandern, baden und überwintern kann? Hat sich herumgesprochen. Radfahren? Unter sportlich Ambitionierten auch kein Geheimtipp mehr.

Veranstaltungsort: Köln, ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11

Unsere Radlertreffs und Gruppen

Jeden zweiten Mittwoch 19:00-22:00 Uhr

Radlertreff Bunte Speiche & Goldener Sattel

Du willst andere Menschen kennenlernen, die gerne Rad fahren?

Veranstaltungsort: Köln, ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11

Jeden zweiten Montag 18:30-20:30 Uhr

Rechtsrheinischer Rad-Stammtisch

Wir treffen uns zwanglos mit Essen und Trinken und tauschen uns über das Radfahren aus: Die Lage im Bezirk und in der Stadt, die letzten Touren im In- und Ausland und was uns sonst noch so einfällt.

Veranstaltungsort: Köln, Neufelder Straße 12

Jeden dritten Dienstag 19:00-21:00 Uhr

Porzer Radlertreff

Fahrradbegeisterte treffen sich jeden 3. Dienstag im Monat zum gegenseitigen Kennenlernen, Erfahrungsaustausch rund ums Rad, Technik und Aktivitäten. Gäste sind herzlich willkommen.

Veranstaltungsort: Köln, Gaststätte „Zum Jägerhof“, Hauptstraße 188, 51143 Köln (Porz-Zündorf)

Jeden letzten Mittwoch 19:00-20:30 Uhr

Radverkehrsgruppe des ADFC Köln

Du ärgerst Dich über Deine täglichen Wege mit dem Rad und willst sie besser machen? Dann werde aktiv und engagiere Dich in der Radverkehrsgruppe des ADFC Köln.

Veranstaltungsort: Köln, Online- oder Präsenzveranstaltung

Jeden zweiten Donnerstag 19:00-21:00 Uhr

Radverkehrsgruppe Porz des ADFC Köln

Die Radverkehrsgruppe Porz als Teil des Kölner ADFC setzt sich in vielfältiger Weise dafür ein, dass das Radfahren in Porz für alle Altersgruppen attraktiver wird.

Veranstaltungsort: Köln, Friedrich-Ebert-Platz 3

ADFC Geschäftsstelle und Codierung

ADFC Köln Geschäftsstelle geöffnet

ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln

Jeden Mittwoch 17:00-19:00 Uhr und

Jeden ersten Samstag 11:00-13:00 Uhr

ADFC-Fahrradcodierung in Köln

Jeden vierten Mittwoch 17:00-19:00 Uhr und

Jeden ersten Samstag 11:00-13:00 Uhr

Fördermitglieder

des ADFC Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



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



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



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



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



Bikestation Köln
Weyertal 51
50937 Köln
www.bikestation-koeln.de
info@bikestation-koeln.de



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



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



Pützelfeld 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



VELOGICAL GmbH
Jan-Wellem-Str. 23
51065 Köln-Mülheim
www.velogical-engineering.com
team@velogical-engineering.com



Der Verkehrsberater
Frank Rattay
Sinnendorfer 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€

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€

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 Pannenefall unkompliziert Hilfe.

24h

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



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:innen und nicht an regelmäßige Fahrradpendler:innen.
- Radstation und Radwerkstatt Bahnhof Süd geben euch **10% Rabatt auf Reparaturdienstleistungen** (ohne Ersatzteile).

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



Beitritt

www.adfc.de/beitritt

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



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

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

Einzelmitglied

ab 27 J. (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.

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

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

Kontoinhaber

D E
IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.**

Datum

Unterschrift

Standorte der 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.

- In **Porz** steht euch das 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).



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

lastenrad.adfc.koeln

Wir suchen noch 1-2 Standorte für unsere Räder. Meldet Euch gern, wenn ihr Station werden wollt.



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.

Geschäftsführende

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@adfc.koeln

Wolfgang Knauber
wolfgang.knauber@adfc.koeln
Geschäftsstelle

Christian Hölzel
Radverkehr
christian.hoelzel@adfc.koeln

Stephan Behrendt
Technik / Verbraucher
stephan.behrendt@adfc.koeln

Gerd Riesselmann
Radtouren
gerd.riesselmann@adfc.koeln

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

Impressum

Ausgabe 2 / 2024

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

Redakteurin (Vi.S.d.P.) Inga Thiede (0172/2917482)

Redaktion Stephan Behrendt, Julia Hennen, Christian Hölzel,
Carolin Ohlwein, Hubert Schlömer, Christoph Schmidt.

Autor*innen dieser Ausgabe

Stephan Behrendt, Alexander Bühler, Fahrrad-Entscheid
Köln, Horst Kraus, Ute Kaufmann, Guido Lange,
Caroline Ohlwein, Dirk Prüter, Clemens Rott,
Christoph Schmidt, Inga Thiede

Fotos

Soweit vom jeweiligen Autor/von der jeweiligen Autorin 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

3 / 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!



30 years
part of
solution



since 1994

Stadtrad, Dein Fahrradfachgeschäft wird 30. Lass uns dieses Ereignis gemeinsam feiern!

Freu Dich mit uns über attraktive Sonderaktionen, darunter viele günstige Angebote und das, was uns schon immer ausgemacht hat:

- durchdachtes Sortiment bewährter und neuer Fahrradmarken
- freundlicher Service
- kompetente und persönliche Beratung
- Ausprobieren bis der Arzt kommt
- Leasing
- funktionale Transportlösungen
- Reparaturen, Kostenvoranschläge
- Angebote für Förderungen (z. B. Lastenrad oder Reha)
- Fahrradversicherungen
- umfangreiches nützliches Bike-Zubehör



30 Jahre Bewegung auf einem kleinen Planeten
www.stadtrad-koeln.de · info@stadtrad-koeln.de

Verkauf:

Bonner Str. 53-63
50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75

Bonner Str. 91
50677 Köln
Tel. 0221-397 877 00

Werkstatt:

Alteburger Str. 62
50678 Köln
Tel.: 0221-37 58 32

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