

fahrrad!

Zeitschrift für das Fahrrad-
fahren in Köln

Kann Köln Fahrrad?

Kommunalwahl 2025 und
Fahrradklima-Test

Kommunalwahl Stadt Köln 2025

1



2



3



(E-) BIKES FÜR EUCH!

Wir sind euer Partner rund um's Bike

**BESTE
BERATUNG**

**BESTE
AUSWAHL**

**BESTER
SERVICE**

**BESTPREIS-
GARANTIE**

EXKLUSIV IN KÖLN*: WIR HABEN TENWAYS!

* linksrheinisch

In vier
Farben
erhältlich!

Extra leicht -
nur 16 kg!

TENWAYS



E-URBAN-BIKE 28" CG0600 PRO

360 Wh Akku, Singlespeed mit wartungsfreiem Riemenantrieb, Tektro hydr. Scheibenbremsen, integrierte LED-Lichtanlage, kompaktes OLED-Display

€ **1799**

In drei
Farben
erhältlich!

Extra leicht -
nur 19 kg!

TENWAYS



E-URBAN-BIKE 28" CG0800 S

360 Wh Akku, Singlespeed mit wartungsfreiem Riemenantrieb, Suntour Federgabel, Tektro hydraulische Scheibenbremsen, LED-Lichtanlage

€ **1899**

Radmarkt Schumacher GmbH
Robert-Perthel-Str. 53 • 50739 Köln-Longerich
Mo - Fr 10.00-18.30 Uhr • Sa 9.00-14.00 Uhr
Tel. 0221 - 9 921 9210 • www.radmarkt-schumacher.de

RADMARKT
SCHUMACHER
LONGERICH MACHT'S.

Vorwort des Vorstands

Liebe Leserinnen und Leser,

wir stehen vor wichtigen Entscheidungen in diesem Jahr. Im September wählen wir bei der Kommunalwahl die neuen Mitglieder des Stadtrats und der neun Bezirksvertretungen. Außerdem wird eine Nachfolge für Oberbürgermeisterin Reker gesucht.

Weil Verkehrsthemen zu großen Teilen hier vor Ort in unserer Stadt entschieden werden, ist es besonders wichtig, dass wir fahrradfreundliche Gremien auf Stadt- und Bezirksebene erhalten und dass auch die Verwaltung von einer Person geleitet wird, die hinter der Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt steht.

Da passt es gut, dass wir vor wenigen Wochen die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests erhalten haben. Die Umfrage ist ein bewährtes Stimmungsbarometer, aus dem wir die Zufriedenheit der Radfahrenden ablesen können.

Diese Ausgabe der fahrRAD! hat daher einen Schwerpunkt auf den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests und bietet für jeden Bezirk einen Rückblick auf die endende Legislaturperiode. Außerdem stellen wir Euch Wahlprüfsteine zur Verfügung, die ihr für Gespräche an den Wahlkampfständen nutzen könnt, um zu erfahren, wie Parteien und Kandidierende zu den Themen stehen.

Die Wahlprüfsteine sind auch gleichzeitig die Thesen unseres Wahl-o-Rad, der mit Erscheinen dieser Ausgabe online bereitgestellt wird. Im Wahl-o-Rad könnt ihr nach dem Vorbild des Wahl-o-Mat Eure Meinung mit denen der Parteien vergleichen, allerdings inhaltlich fokussiert auf den Radverkehr.

Ebenso werden wir mit den Kandidatinnen und Kandidaten für das Oberbürgermeisteramt Interviews führen, die vor der Wahl als Videos in unseren Medien bereitgestellt werden. So könnt ihr Euch ein umfassendes Bild für Eure Wahlentscheidungen machen.

Zusätzlich gibt es auch in dieser Ausgabe Tourenvorschläge und unser umfangreiches Tourenprogramm, sowie Berichte von unseren Veranstaltungen der letzten Monate.

Wir wünschen Euch (und uns!) gute Entscheidungen bei der Kommunalwahl am 14. September und bei der wahrscheinlichen OB-Stichwahl am 28. September!

Mit besten Grüßen

Christoph Schmidt und Carolin Ohlwein
Vorsitzende



Fahrrad **XXL**
FELD | 1954

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTE
AUSWAHL

Online
und
vor Ort

Fahrrad XXL Feld – dein Bike-Experte in Sankt Augustin

Ob City, Tour oder Trail – bei uns findest du das passende Fahrrad oder E-Bike für deine Leidenschaft. Seit 1954 leben wir Fahrradbegeisterung – heute mit einem der größten Sortimente Deutschlands.

- ✓ 50.000 Bikes und E-Bikes sofort verfügbar
- ✓ Über 50 Top-Fahrradmarken im Sortiment
- ✓ Umfangreiches Zubehör- und Bekleidungssortiment
- ✓ Teststrecken im Innen- und Außenbereich
- ✓ Leasing mit allen gängigen Anbietern
- ✓ Attraktive Finanzierungsangebote
- ✓ Persönliche Fachberatung und individuelle Vermessung
- ✓ Große Fachwerkstatt für Service und Reparatur

Top-Marken, starke Services, alles an einem Ort!

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

Entdecke uns
auch online:



fahrrad-xxl.de

Inhaltsverzeichnis



8

26

37

43

46

50

48

3 Vorwort

6 Köln im ADFC-Fahrradklima-Test 2024

8 Vor der Kommunalwahl –
Rückblicke aus den Bezirken auf
Fahrradklima und Legislaturperiode25 Neue Mobilität –
Eine Kolumne von Jörg Steinhaus26 Wo ist guter Radverkehr Programm?
Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 202532 Fahrradsegnung in St. Dreikönigen
in Bickendorf

33 Der 8. Spaß von Worringen

36 Vorstellung von Aktiven im ADFC

37 Eine Mülheimer Brücke für alle

38 Kölner Ride of Silence 2025 oder:
Was ist eine gute Nachricht?40 Pop-Up-Radweg in Porz-Ensen begeistert
Radfahrende

43 Besuch bei IGUS mit dem Kunststoffrad RCYL

46 Klare Kante? Bordsteine an Radwegen
bitte nicht zu eckig48 Wer fährt? Was geht?
Projekt Verkehrsmessung des ADFC Köln50 Mit dem Rad durch die Eiszeit: Der Eiszeit-
tälerradweg auf der Schwäbischen Alb

54 Einladung zur Mitgliederversammlung 2025

55 Touren und Termine

59 Der ADFC Köln im Internet und den
sozialen Medien

60 Fördermitglieder

62 ADFC-Mitgliedervorteile

64 Standorte der ADFC-Lastenräder

65 ADFC Köln Kontaktdaten

66 Impressum



Köln im ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist der bedeutendste Zufriedenheitsindex der Radfahrenden in Deutschland und eine der größten Umfragen zum Thema Radverkehr weltweit. Die Studie, die vom ADFC in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr durchgeführt wird, fand 2024 zum elften Mal statt. Der Test umfasst 27 Fragen, zu verschiedenen Aspekten der Fahrradfreundlichkeit. Die Bewertung erfolgt auf der Schulnotenskala von 1 (Sehr gut) bis 6 (Ungenügend).

Im Fahrradklimatest 2024 konnte Köln seine Note erneut verbessern und liegt mit 4,19 im Mittelfeld der zehn größten Städte. Dies ist die vierte Verbesserung in Folge, allerdings in sehr kleinen Schritten: Beim letzten Test 2022 wurde die Note 4,24 erreicht.

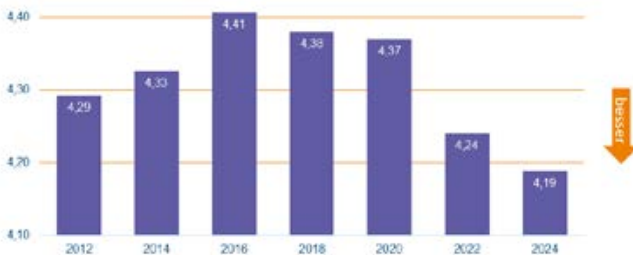
Gute Noten gibt es weiterhin neben den Leihrädern nur für die in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen (unverändert 2,3), 64% der Befragten haben dafür die Note „Gut“ oder sogar „Sehr gut“ vergeben. Um weiteres positives Feedback zu finden, muss genau hingeschaut werden:

Immerhin 39% finden, dass das Stadtzentrum gut mit dem Fahrrad zu erreichen ist – das gilt aber offenbar nicht für die Fahrt aus allen Bezirken, so dass die Gesamtbewertung bei 3,1 liegt. 30% erreichen ihre Ziele mit dem Rad zügig und direkt, aber auch hier ist das Meinungsbild gemischt (3,4).

Großer Handlungsbedarf und viele Mängel

Verschlechtert hat sich die Bewertung der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ (3,5; 2022: 3,3; 2020: 4,1). Die starke Verbesserung um eine ganze Schulnote beim letzten Test 2022 führen wir zurück auf die damalige Umsetzung der vielen Verbesserungen auf den Kölner Ringen, die der ADFC gemeinsam mit der Initiative #RingFrei durchgesetzt hat.

Entwicklung der Kölner Gesamtbewertung



Die größten Verbesserungen gab es bei der Verfügbarkeit von öffentlichen Leihrädern (2024: 2,3; 2022: 2,5), beim „Radfahren durch Jung und Alt“ (2024: 3,0; 2022: 3,2) und der Führung des Radverkehrs an Baustellen (2024: 4,7; 2022: 4,9). Alle anderen Veränderungen liegen im Bereich einer Zehntelnote.

Der Handlungsbedarf bleibt groß und die Mängelliste lang. Die schlechteste Note bekam das Ordnungsamt für die unzureichende Kontrolle des Falschparkens (5,1). Fast die Hälfte der Befragten vergeben die Note Sechs dafür, dass das Parken auf Radwegen in Köln großzügig geduldet wird – ein negativer Spitzenwert.

Die Ampelschaltungen für den Radverkehr sowie die Breite und Oberflächenqualität der Radwege bekamen eine glatte Fünf – die Unzufriedenheit liegt hier gleichauf mit der über die Häufigkeit von Fahrraddiebstählen.

Bei den Zusatzfragen zum Miteinander im Verkehr erreichte Köln Platz 9 von 15 der größten Städte. Unterdurchschnittlich wurden die Konflikte untereinander zwischen Radfahrenden bewertet (nur München und Berlin sind schlechter); überdurchschnittlich wurde honoriert, dass für rücksichtsvolles Verhalten geworben wird.

Auswertung erstmals auch für Bezirke

Erstmals konnten die Kölner Befragten das Fahrradklima nicht für ganz Köln, sondern auch für ihren Bezirk bewerten. Positiv differenzieren durch die Fahrradförderung in jüngster Zeit (Durchschnitt aller Bezirke: 4,40) konnten sich dabei die Innenstadt (3,36) und Ehrenfeld (3,56). Bei der Vorstellung der Kölner Ergebnisse wurden die beiden Bezirke für ihre ersten Plätze

von den ADFC-Vorsitzenden ausgezeichnet. Dieser erste Test auf Bezirks-Ebene sollte für die Bezirksvertretungen und die Stadtverwaltung ein Ansporn sein, die Umsetzung der nun stadtweit beschlossenen Radverkehrsnetze mit Nachdruck voranzutreiben.

Die größte negative Abweichung vom Durchschnitt hat Chorweiler für das Fehlen öffentlicher Leihräder (4,67). Das Schlusslicht Kalk bekam die schlechteste Note im gesamten Kölner Test für die Konflikte mit Falschparkern (5,62).

In Köln nahmen 3.352 Personen an der Befragung teil, was einem Anstieg von 21 % gegenüber dem vorherigen Test im Jahr 2022 (2.761 Teilnehmende) entspricht. Mehr als 1.300 Befragte haben sich die Mühe gemacht, zusätzlich ausführliche Hinweise in ihren Kommentaren zu geben. Das Ergebnis sind 170 Seiten Freitexte, die der ADFC insbesondere für seine Arbeit in den Bezirken und für Feedback zu konkreten Planungsvorhaben einsetzen wird.

Christian Hölzel



<https://kurz.adfc.koeln/fkt2024>
<https://fkt.adfc.de>



Vor der Kommunalwahl – Rückblicke aus den Bezirken auf Fahrradklima und Legislaturperiode



Die anstehende Kommunalwahl 2025 bietet den Rahmen, um auf die erfolgte Umsetzung von Fahrradpolitik und auf die weiterhin vorhandenen Mängel im Kölner Radverkehr zu blicken. Wir schauen auf den Fahrradklima-Test und wollen dabei die Bezirke zu Wort kommen lassen, um Einblicke mit Rückblicken zu verbinden.

Mit jeder Kommunalwahl zeigen sich Hoffnungen, Wünsche und Forderungen nach Veränderungen in der lokalen Kölner Politik, sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch in den Bezirken. Der Fokus des ADFC Köln liegt dabei klar auf der Entwicklung und dem Ausbau des Radverkehrs. Dabei leben die Kölner*innen in ihren Veedeln und Bezirken und nehmen dort die Veränderungen vor Ort wahr. Vieles ist in den letzten fünf Jahren passiert und weit sichtbar sind die Ergebnisse vor allem in der Innenstadt und in Ehrenfeld. Wir wagen den Blick darüber hinaus.

In den folgenden Beiträgen werden daher pro Stadtbezirk die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2024 aufgegriffen und aus Sicht der kleineren kommunalen Ebene dargestellt. Diese werden verknüpft mit der Entwicklung der Bezirke im Rahmen der nun zu Ende gehenden Legislaturperiode. Was hat sich verbessert oder verschlechtert? Was treibt die Radfahrenden in den einzelnen Bezirken um? Und was wünschen sich die Bezirke von den Abgeordneten nach der Kommunalwahl? Wir bieten damit eine umfassende Rückschau, die aber auch immer den Blick nach vorne öffnet. Es gibt auch bei teilweise positiven Ergebnissen im Fahrradklima-Test immer noch viel zu verbessern und der Austausch zum Thema Radverkehr muss in der kommenden Legislaturperiode klar fortgesetzt werden.

Jörg Steinhaus

Alles gut in der Innenstadt?

Beim Fahrradklima-Test liegt die Innenstadt klar vorn – auch wenn sie insgesamt nur eine knappe Schulnote 4 erreicht. Bei der Frage nach der Fahrradförderung in jüngster Zeit zeigt sich: Die Innenstadt schneidet eine ganze Note besser ab als die Gesamtstadt, fast zwei besser als der schlechteste Bezirk.

Das bestätigt: In der Innenstadt ist zuletzt viel passiert. Die Umgestaltung der Kölner Ringe im Projekt #RingFrei, neue Fahrradstraßen auf den Wällen und Radfahrstreifen nach „Kölner Standard“ auf Ausfallstraßen zeigen Wirkung. Auch Ampelschaltungen wurden verbessert, und selbst kleine Maßnahmen wie die optimierte Radführung von der Deutzer Brücke zur Deutzer Freiheit und zum Bahnhof werden positiv wahrgenommen.

Diese Verbesserungen kommen nicht aus dem Nichts. Sie basieren auf politischen Beschlüssen und dem Engagement der Zivilgesellschaft. Die Bezirksvertretung Innenstadt hatte ein Radverkehrskonzept beschlossen – mit konkreten Maßnahmen für einzelne Straßen. Erstmals wurden dafür auch Ressourcen im Stadthaushalt eingeplant: Budget und Personal für die Umsetzung. Die engagierten Planer*innen wurden durch zahlreiche politische Beschlüsse unterstützt, die am Runden Tisch Radverkehr mit Verwaltung, Bezirkspolitik und Verbänden zuvor abgestimmt wurden. Dass dort viele Vorhaben schon in frühen Planungsphasen diskutiert wurden, hat die späteren Beschlüsse und Umsetzungen beschleunigt.

Ist damit alles gut? Natürlich nicht. Es bleibt viel zu tun: Die Innenstadt braucht bessere Rheinquerungen und sichere Wege für Alle, auch für die Menschen, die heute noch nicht Rad fahren. Außerdem gibt es seit einem Vierteljahrhun-



dert immer noch keine Lösung für den Radverkehr am Rheinufer – durch den Tunnel oder auf einem Hochradweg.

Dazu gelten die stadtweiten Probleme selbstverständlich auf für das Zentrum. Ein funktionierendes Ordnungsamt, wirksame Verkehrsunfallprävention durch Polizei und Stadtverwaltung sowie eine sichere Radverkehrsführung an Baustellen würden das Radfahren auch in der Innenstadt erheblich sicherer und attraktiver machen.

Christoph Schmidt

Schnellere Umsetzung in Rodenkirchen nötig



Foto: Constantin Ehrchen

Mein Stadtbezirk Rodenkirchen liegt zu meinem Erstaunen beim Fahrradklimatest stadtintern auf Platz drei mit der Note 4,21 - also knapp unter dem Stadtdurchschnitt. Besonders positiv wurden hier von 137 Teilnehmern bewertet „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ (2,3), „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ (2,8) und „Alle fahren Fahrrad“ (2,9). Gar nicht günstige bewertet wurden hier aber „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“ und „Ampelschaltungen für Radfahrer/innen“ (je 5,2), Breite der Wege für Radfahrer/innen“ (5,0), „Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen“ und „Stellenwert des Radverkehrs“ (beide 4,9). Falschparker kontrollierende Mitarbeiter des Ordnungsamts sind in Köln generell eher selten, aber im Stadtbezirk Rodenkirchen habe ich wissentlich noch nie welche gesehen. Die vorhandenen Radwege spiegeln häufig noch den Stand grauer Vorzeit wider und sind auch in einem dementsprechenden Zustand.

In der nun ausklingenden Wahlperiode hat die Bezirksvertretung (BV) ein Konzept für ein Radverkehrshauptnetz und darauf aufbauend eines für Fahrradstraßen beschlossen. Mein verstorbener Vorgänger am Runden Tisch Radverkehr, Raimund Bartella, hatte sich bei dieser Netzentwicklung intensiv eingebracht.

Priorisierung von Maßnahmen

Angeichts nur einer halben Planerstelle für den linksrheinischen Süden haben sich die Teilnehmenden des Runden Tisches auf die Umsetzung von drei priorisierten Maßnahmen verständigt. Begleitet von mehreren öffentlichen Veranstaltungen wurde die Vorgebirgstraße zwischen Südstadion und Gürtel neu gestaltet. Leider hatte die BV nicht den politischen Mut, das geduldete Kfz-Parken auf dem Mittelstreifen zu verbieten. So blieb auf der Fahrbahn nicht genügend Platz für eine ursprünglich vom ADFC geforderte Radspur, sondern es wurde ein Schutzstreifen mit einer Breite zwischen 1,65 m und 2,50 m markiert. Insbesondere um das Parken vor den Zollstockarkaden im Aufstellbereich der benachbarten Ampel gab es intensive, aber konstruktive Diskussionen beim Runden Tisch. Für die künftige RadPendlerRoute 5b nach Wesseling ist diese Achse eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und äußerem Grüngürtel.

In diesem Sommer soll dann noch auf der Goethestraße zwischen Gürtel und Südpark eine Fahrradstraße entstehen. Zusammen mit der Schillerstraße kann sich daraus eine Fahrradverbindung zwischen der Schönhauser Straße und dem südlichen Militärring ergeben, wenn noch verschiedene Lücken geschlossen werden. Damit wären im Bezirk zwei Verkehrsachsen fahrradfreundlich umgestaltet worden. Dennoch sind noch viele weitere Maßnahmen nötig, bis im Bezirk Rodenkirchen ein geschlossenes und qualitatives Radverkehrsnetz geschaffen ist.

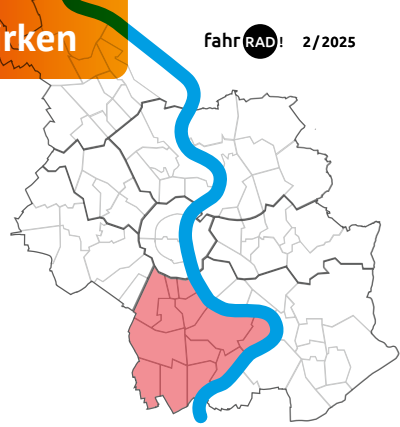




Foto: Jörg Steinhäus

Herausforderungen bei den großen Straßen

Aktuell läuft noch die komplette Neugestaltung der Bonner Straße im Zuge der Nord-Süd Stadtbahn. Der ADFC hat hier in einem Fachgespräch mit der Verwaltung auf Mängel in der zehn Jahre alten Planung aufmerksam gemacht und mit Unterstützung der Grünen Fraktion zumindest noch einige kleinere Verbesserungen erreichen können. Unsere Einwände gegen die geplanten Radwege in Mittellage fanden hingegen kein Gehör. Zum Rechtsabbiegen in die Brühler Straße warten wir noch auf die zugesagte Rückmeldung. Zur Situation auf dem Raderberggürtel forderte die BV einen Ortstermin mit Beteiligung des ADFC und von Mitarbeitenden des Deutschlandfunks, für den es aber noch keinen Terminvorschlag gibt.

Daneben hat die Stadt bestehende Radwege am Sürther Leinpfad, durch den Vorgebirgspark, an der Vorgebirgsstraße zwischen Bischofsweg und Vorgebirgstor und am Heidekaul saniert, so dass hier die Räder wieder glatt rollen können. Und schließlich hat der Landesbetrieb Straßen. NRW den Radweg entlang der L300/Industriestraße saniert, leider noch nicht durchgehend, weil gleichzeitig eine querende Wasserleitung verlegt wird. Trotzdem fährt es sich ohne Wurzelaufbrüche und Absenkungen auf dieser Verbindung nun deutlich angenehmer.

Langsame Entwicklung mangels Planungskapazitäten

Es hat sich also in den vergangenen fünf Jahren einiges getan im Stadtbezirk. Dennoch ist das Umsetzungstempo viel zu niedrig und es bleibt noch sehr viel zu tun. Die geringe personelle Ausstattung mit Planungskräften in den Bezirken spiegelt sich auch hier deutlich wider. Es bleibt abzuwarten, wie sich die bisherigen Maßnahmen bei künftigen Fahrradklimatest niederschlagen werden.

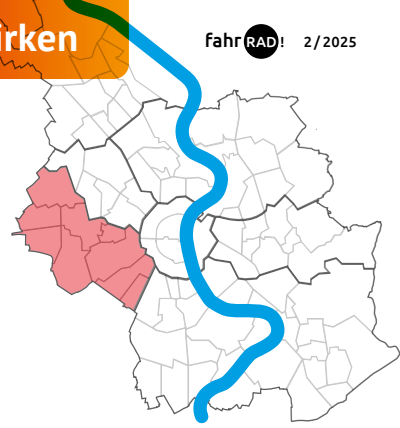
Freuen würde ich mich über weitere interessierte Mitglieder aus dem Kölner Süden, um gemeinsam die kommenden Entwicklungen begleiten und beeinflussen zu können.

Oliver Hegner

Lindenthal plant gut, aber setzt wenig um



Foto: Constantin Ehrchen



Beim Fahrradklima-Test liegt Lindenthal nur im Mittelfeld: Platz 3 in der Gesamtbewertung der Bezirke, aber weit hinter der Innenstadt bei der Bewertung der Fortschritte der letzten Jahre.

In Lindenthal wurde vieles geplant, auch mit Beteiligung der Zivilgesellschaft. Nur bei der Umsetzung hapert es immer wieder: Der Rad-schnellweg zwischen Köln und Frechen liegt auf Eis, die Berrenrather Straße wartet weiterhin auf ihre Umgestaltung und die Kitschburger Straße kann nur am Wochenende sicher von radelnden Familien befahren werden.

Aber wir wollen nicht verschweigen: Es gibt eine Menge neuer Fahrradstraßen, auf der Momm-senstraße wurden große Piktogramme aufgemalt und die Universitätsstraße hat auf einem Teilstück immerhin eine Nebenfahrbahn für den Radverkehr bekommen. Auch das Problem mit wartenden LKWs auf der Stolberger Straße wurde gelöst.

Begrüßenswert ist die gute Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik in den Runden Tischen zum Radverkehr, die regelmäßig stattfinden. Zu hoffen ist, dass auch für die Umsetzung in Zukunft ausreichend Personal bereitgestellt wird. Denn Papier ist geduldig, Baumaßnahmen brauchen Personal und Finanzierung.



Neue Fahrradstraße parallel zur Universitätsstraße



Wenig Raum für Radfahrende auf der Luxemburger Straße

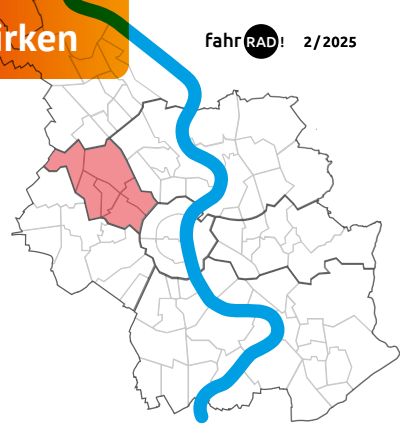
Zum 10-jährigen Jubiläum des Radverkehrskonzepts Lindenthal im Januar 2025 hat der ADFC mit Anwohnenden Bilanz gezogen (wir berichteten in Ausgabe 1/2025). Einiges ist umgesetzt, aber viel ist noch zu tun um diesen Bezirk. In Lindenthal wird schon jetzt sehr viel Rad gefahren, aber es gilt, sich an dieses geänderte und künftig noch wachsende Verkehrsverhalten anzupassen. Die Luxemburger Straße ist für Radfahrende immer noch lebensgefährlich, wie aus mehreren tödlichen Unfällen in den letzten fünf Jahren abzuleiten ist.

Henk van Liempt



Zustand der Radwege an der Universitätsstraße in Lindenthal

Fotos: Jörg Steinhaus



Rückblick auf die Wahlperiode in Ehrenfeld

Was war gut in Ehrenfeld in den letzten 5 Jahren?

Es gab immer wieder große und kleine gute Momente im Wahlbezirk 4 Ehrenfeld. Hervorzuheben sind im Umfeld des im Jahr 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld (RVKE) die verstetigten Runden Tische Radverkehr und der Umstand, dass per Beschluss in jeder Sitzung der Bezirksvertretung (BV) zum Stand des RVKE berichtet und diskutiert wird. Im besten Fall führt das zu Transparenz im Zusammenspiel von Politik und Verwaltung. Das gleichzeitig mit dem RVKE beschlossene und über 1.000 Seiten starke Maßnahmenkataster ist für Köln einzigartig, denn es begründet und beschreibt alle Maßnahmen in Wort und Bild. Es ist der Goldstandard, wenn es an die konkrete Umsetzung geht. Ein Beispiel zeigt das Dauerproblem Piusstraße. Dort kommt es nach Protesten Anwohnender und wiederholter Thematisierung in Sitzungen der BV zur Lösung durch einen Modalfilter. An der Ecke Piusstraße zur Vogelsanger Straße wird dadurch der Durchgangsverkehr blockiert. Der Erfolg in der zweiten Stufe des Verkehrsversuchs Venloer Straße mit der Einbahnstraßenregelung und dem Ende Mai 2025 gefassten Beschluss zur Verstetigung ist ebenso auf der Positivseite wie kleine aber

wirksame Maßnahmen zum Abbau oder Umbau überflüssiger oder für den Radverkehr zu enger Drängelgitter und Poller. Nicht zuletzt sei die verbesserte Kommunikation von Maßnahmen genannt. Türhänger, Infostände, Veedels-Spaziergänge und Workshops zur Beteiligung z.B. auch der Geschäftswelt haben zu mehr Akzeptanz für Fahrradthemen beigetragen.

Was war schlecht in Ehrenfeld in den letzten 5 Jahren?

Wie in anderen Bezirken führten personelle Engpässe und Vertretungsregelungen in der Verwaltung zu erheblichen Verzögerungen bei der Umsetzung des RVKE. Dies zeigte sich besonders in der lähmenden und Ressourcen bindenden ersten Phase des Verkehrsversuchs Venloer Straße mit Tempo 20 im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich. Auch dadurch ist bei den im RVKE beschriebenen sechs Radverkehrsachsen zu wenig oder schlicht nichts vorangekommen.

Was wichtig wird in Ehrenfeld in den nächsten 5 Jahren

Die Politik hat erkannt, dass Ehrenfeld mehr ist und auch mehr braucht als ein paar Hundert Meter Einbahnstraße Venloer Straße. Die-

ser Leuchtturm muss begleitet werden, durch die Ertüchtigung von parallel verlaufenden Routen für den schnellen Radverkehr, durch eine gegenläufige Einbahnstraßenregelung stadtauswärts und durch Aufstellflächen für Radfahrende. Eine Ehrenfelder Besonderheit und Herausforderung stellt die Erschließung von Nachverdichtungen und Neubau-Arealen dar. Wir begleiten so gespannt die Anbindung mit Bus und Rad für das Neubaugebiet Mühlenweg/Mathias-Brüngen-Straße. Die zweite, wichtigere Hälfte des rund 10 Jahre umfassenden Planungshorizontes des RVKE ist nun angebrochen. In der kommenden Legislaturperiode muss die Radwende daher auch über Kern-Ehrenfeld hinaus erlebbar werden.

Horst Kraus

Fotos: Jörg Steinhaus

Neu gestaltete Kreuzung der Piusstraße mit der Vogelsanger Straße



Fahrradabstellanlage am Bahnhof Ehrenfeld



Blick auf die Venloer Straße



Alle fahren Fahrrad – ein Blick auf Nippes



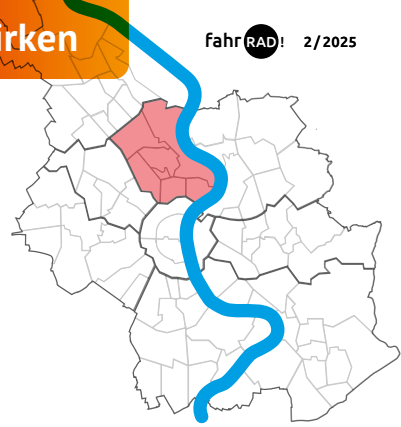
Foto: Constantin Ehrchen

Nippes schneidet im aktuellen Fahrradklimatest 2024 mit ausreichend (4,3) ab und liegt damit im Mittelfeld der kölschen Veedel. Dieses Ausreichend verdankt Nippes allerdings nicht seinen guten Radwegen, sondern dem Umstand, dass die Nippeser Bürger*innen zu Köln tapfersten Radfahrenden gehören, nur übertroffen von den Ehrenfelder*innen. Allen Widrigkeiten zum Trotz wird geradelt und somit an diesem Punkt („alle fahren Fahrrad“) eine 3+ im Test vergeben. Punkten kann bei der Infrastruktur die Öffnung der Einbahnstraßen (3+) und das Angebot an öffentlichen Leihrädern (2-). Dass man die Innenstadt gut erreichen kann (3), ist wohl eher der geographischen Lage als der guten Anbindung geschuldet. Die Hauptachsen Richtung Innenstadt gleichen mehr Autobahnen als Schnellradwegen und die Übergänge an der Inneren Kanalstraße stammen gestalterisch noch aus den 1970er Jahren.

Verwaltung bremst gewünschte Änderungen

Die Nippeser Radwege werden mit 5 als ungenügend bewertet. Sowohl die Breite (5-) der Rad-

wege und Radfahrstreifen, als auch die Oberfläche (5-) fallen in der Beurteilung glatt durch. Betrachtet man nur die Hauptachsen Kemperner, Neusser und Niehler Straße kann man dieses Urteil nachvollziehen. Wo in der Innenstadt ganze Fahrbahnen zu Radfahrstreifen umgestaltet werden, passiert hier so gut wie nichts. Seit Jahren sollen die Hauptachsen umgestaltet werden, bisher ohne erkennbaren Fortschritt. Hier und da flackert mal eine Bürgerbeteiligung auf, um danach als Thema wieder in der Versenkung zu verschwinden. So hat die Bezirksvertretung Nippes der Verwaltung mit ihrem letzten Beschluss zur Niehler Straße eine deutliche Klatsche verpasst, indem sie alle Beschlüsse der vergangenen Jahre durch den klaren Auftrag ersetzt hat, endlich einen richtigen Radweg auf der Niehler Straße zu bauen. Nippeser Radwege werden nicht nur als zu eng bewertet, sondern auch als zugeparkt und im Winter nicht geräumt. Die Arbeit von Ordnungsamt und AWB werden in diesem Punkt mit 5 bewertet. Auch das Fahren im Mischverkehr erhält eine 5 und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr scheinen an der Tagesordnung zu sein. Dementsprechend mangelt es den Nippeser Radler*innen an Sicherheitsgefühl (5+). Erstaunlicherweise wird der Spaß am Radfahren noch mit ausreichend (4-) bewertet und die Nippeser Radlerinnen haben trotz Schlaglöchern, unsinnigen Hindernissen aus Kopfsteinpflaster, Baumwurzeln und parkenden Autos subjektiv das Gefühl zügig voranzukommen (3-).



Bürger*innen wollen mehr als die Politik liefert

An der im Jahr 2024 in Nippes regierenden Koalition aus Grünen, Klimafreunden und FDP lag es nicht, dass in Nippes infrastruktureller Stillstand herrscht. Insbesondere die Grünen haben bei jedem Runden Tisch durch rege Beteiligung die Fahne des Radverkehrs hochgehalten. Die SPD ließ ebenfalls Interesse bekunden, wohingegen die CDU nur einmal bei den drei Terminen anwesend war.

Die Nippeser Bürger*innen wollen Radverkehr, die amtierende Koalition aus Grünen und Klimabündnis will für die richtige Infrastruktur sorgen und doch geht es kaum voran. Die Verwaltung kann dank mangelnder Personalausstattung und aufgesplitterten Kompetenzen nicht liefern. Für den ganzen Stadtbezirk sind zwei Planer*innen zuständig. Ginge eine davon in Erziehungszeit, dann wär' es nur noch eine*r.

Man stelle sich einmal vor, was in Nippes los wäre, träfe die ungebremsste Freude der Radfahrenden auf durchgängige, breite Radwege, freie Straßen und gute Ampelschaltungen. Nippes würde wahrscheinlich Kopenhagen als fahrradfreundlichste Stadt Europas den Rang ablaufen!

Brigitte Reimers

Zum Radfahren in Nippes braucht es Mut oder Freude



Kreuzung der Neusser Straße mit der Inneren Kanalstraße



Mittelstreifen als Parkplatz an der Kempener Straße in Nippes



Verschneiter Radweg an der Neusser Straße in Nippes

Viel Potenzial für Radverkehr im Kölner Norden

Erstmals Ergebnisse für Chorweiler

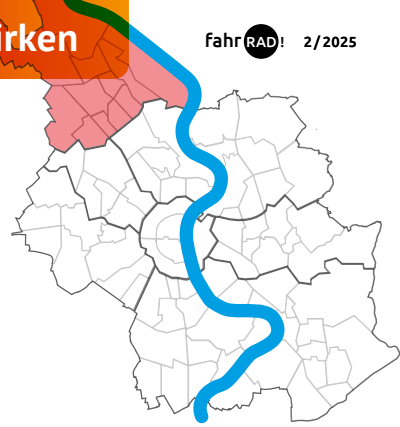
Mit dem aktuellen Fahrrad-Klimatest vom Herbst 2024 liegen erstmals explizit Rückmeldungen für die Qualität und den Stellenwert des Radverkehrs im nördlichsten Kölner Stadtbezirk vor. Bei der Betrachtung der Resultate fällt auf, dass die rechtsrheinischen sowie die linkrheinischen Stadtbezirke 1 bis 5 jeweils recht ähnlich bewertet wurden. In Chorweiler gab es hingegen je nach Kategorie sehr unterschiedliche Rückmeldungen. Insgesamt erreicht der Stadtbezirk 6 eine Schulnote von 4,47 und liegt damit genau zwischen den anderen Stadtbezirken.

Vergleichsweise gut wurde die Sicherheit beim Radfahren sowie das Miteinander im Verkehr bewertet. Durch die größere Entfernung zum Stadtzentrum und die lockere Bebauung können Verkehre öfters getrennt werden und es entstehen seltener Konflikte in Konkurrenz um

Verkehrsflächen. Dem gegenüber wird der Stellenwert des Radverkehrs besonders schlecht bewertet und auch die Radinfrastruktur wird stadtweit am schlechtesten beurteilt. Insgesamt heben sich die Antworten bei zwei Fragen besonders ab: Die Fahrradförderung in jüngster Zeit und die Verfügbarkeit öffentlicher Leihräder.

Wenig Fortschritte

Während die Entwicklung des Radverkehrs in der Innenstadt mit der Note 3,4 honoriert wurde, erhielt der Bezirk 6 nur die Note 5,2 für die aktuelle Fahrradförderung. Vorbildliche Projekte, die



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



Neuer Radweg in Merkenich parallel zur Stadtbahn 12

in letzter Zeit für den Radverkehr umgesetzt wurden, gibt es kaum. Den neuen und auch vorbildlich angelegten Radwegen am Fühlinger See (Oranjestraße) und in Merkenich (parallel zur Stadtbahnlinie 12) steht ein massiver Sanierungsstau gegenüber. Viele der meist baulich getrennten Radwege im Stadtbezirk wurden vor mehreren Jahrzehnten angelegt, haben gefährliche Bordsteinkanten zur Trennung des Fußverkehrs (Sturzgefahr) und wurden nicht unterhalten. In der Folge gibt es dort viele Schlaglöcher oder Wurzelaufbrüche.

Viele Handlungsfelder

Daher sollte die Sanierung der Radverkehrsanlagen zukünftig eine größere Rolle als in anderen Stadtbezirken spielen. Trotz der geringen Qualität werden die meisten bestehenden Radwege als ausreichend sicher wahrgenommen. Dabei gibt es weiteres und einfaches Verbesserungspotenzial, etwa der konsequente Rückbau von Umlaufsperrungen oder das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Dringend umzusetzen ist der weitere Ausbau des Leihradangebotes durch die KVB. Während das Angebot jährlich seine Nutzerzahlen steigert, wurden in Chorweiler von den 2021 durch die Bezirksvertretung beschlossenen neun Stationen der ersten Priorität bislang nur vier errichtet. Insbesondere in Zeiten eines schlechten KVB-Angebots wäre hier ein großes Potenzial für den Radverkehr vorhanden. Auf eine sichere Verbindung zwischen Roggendorf und Fühlingen entlang des Blumenbergwegs warten die Radfahrenden im Kölner Norden noch weitaus länger.

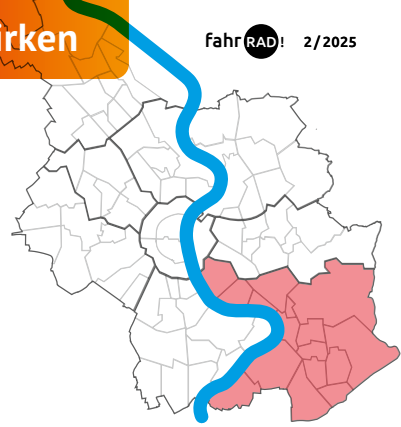
Radverkehr in der Bezirkspolitik

Bislang ist das Thema Radverkehr noch nicht oben auf der Agenda der Bezirksvertretung angekommen. Der Runde Tisch Radverkehr wurde 2020 eingerichtet, hat seitdem aber erst sieben Mal getagt. Teilweise lagen über 14 Monate zwischen den Terminen, so dass erst die Verbände auf eine Fortsetzung drängen mussten. Anfangs waren für den recht heterogenen Bezirk noch Vertreter*innen der örtlichen Bürgervereine eingeladen, nun nehmen nur noch ADFC und VCD daran teil. Daneben war auch die Teilnahme der Bezirksvertreter*innen meist überschaubar. Zuletzt wurde zwar das Radverkehrskonzept für den Bezirk und die Einrichtung erster Fahrradstraßen beschlossen, doch bis die Verbesserungen auf der Straße sichtbar werden, wird es noch einige Zeit dauern.

Wichtig für die Zukunft

Auf die neu zu wählende Bezirksvertretung warten viele Aufgaben, um den Radverkehr im Bezirk 6 attraktiver zu gestalten. Generell bietet der Kölner Norden viel Potenzial für einen höheren Radverkehrsanteil, jedoch kann dieses durch die marode Infrastruktur nun schwer aktiviert werden. Hierfür bräuchte es ein klares Bekenntnis der Bezirksvertretung, sich stärker für den Radverkehr einzusetzen. Hauptaufgaben sind dabei die Sanierung von Radwegen, das Schließen von Lücken im Radwegenetz und der Ausbau des Leihradangebotes.

Michael Klais



Für Porz ist es noch ein langer Weg

Da der Radverkehr im Stadtbezirk Porz nicht genügend Beachtung bei der Umsetzung findet, möchten wir, der ADFC Köln als ADFC-Radverkehrsgruppe in Porz versuchen, dies auf vielfältige Weise in die Wirklichkeit umzusetzen. Dies geschieht vor allem durch die Teilnahme und Durchführung von Veranstaltungen, wie etwa der Kidical Mass, einer Pop-Up-Bikelane in Ensen und durch regelmäßige Treffen.

Es ist schon erstaunlich, wie die Politik Projekte und Änderungen beim Radverkehr unnötig verzögert. Die Kölner Straße ist dafür ein unerfreuliches Beispiel. Eine Verringerung des Kfz-Verkehrs und von Staus auf den Straßen ist nur mit mehr Radverkehr und gutem, regelmäßig fahrendem öffentlichen Nahverkehr (Bus, Bahn) zu erzielen. Hierzu zählen auch genügend höherwertige, sichere Abstellanlagen an den zentralen Haltestellen wie Porz-Mitte/Rhein, Wahn und Gremberghoven.

Eine zeitnahe, sichtbare Umsetzung durch aktive Unterstützung der Politik wünschen wir uns. Der Runde Tisch Radverkehr soll hierzu beitragen und sich auch weiterhin austauschen.

Nach Anregung beim Runden Tisch wurde kurzfristig für Radfahrer die Markierung zur besseren, sicheren Einfahrt auf der kleinen Bahnhofstraße in Porz Richtung Rhein angebracht, auch die Auffahrt auf den Radweg an der Klingerstraße wurde gekennzeichnet, damit sie besser zu erkennen ist und nicht immer zugeparkt wird. Diese kleinen Schritte sind ein Anfang, der hoffentlich nach der Kommunalwahl weitergeführt und verstärkt wird.

Ute Kaufmann



Foto: Dirk Neid

Bahnhofstr. Porz Detail



Verkehrsbeunruhigung in Köln-Kalk

Ein Rückblick auf 5 Jahre kommunale Radverkehrspolitik im Bezirk Kalk

Am 8. April 2021 war ich das erste Mal für den ADFC bei einem Runden Tisch Radverkehr dabei. Für den Bezirk Kalk war das auch ein Novum, da bisher das Format ohne Verbände stattgefunden hatte. Die Zusammenarbeit zwischen einigen Mitgliedern der neu gewählten Kalker Bezirksvertretung mit der Verwaltung (Planer vom Radverkehrsbeauftragten), dem VCD und uns als ADFC fing vielversprechend an. An insgesamt 11 Terminen über die fünf Jahre verteilt wurden eine Menge Maßnahmen diskutiert, Pläne beleuchtet und Beschlüsse vorbereitet.

Auf der Straße ist davon leider wenig angekommen. Nur zwei relevante Maßnahmen wurden umgesetzt:

1. Der Radfahrstreifen entlang der Kalker Hauptstraße zwischen Walter-Pauli-Ring und Grünebergstraße
2. Die Umgestaltung eines Teils der Kalk-Mülheimer-Straße, mit mehr Platz fürs Rad und Tempo 30

Selbst diese Maßnahmen hinterlassen Probleme, vor allem tägliche Konflikte zwischen Radfahrern und illegal parkenden Autos.

Die großen Projekte des Runden Tisch existieren leider nur in Dateien und als Ideen:

- Das Radverkehrshauptnetz, zu dem wir über 60 Verbesserungen beigesteuert haben
- Ein Fahrradstraßennetz
- Die fast finalisierte Trassenführung für die Rad Pendler Route 3 (nach Rösrath)

Wer heute im Bezirk Kalk Rad fährt, merkt nichts von diesen Plänen. Dies spiegelt sich auch im Ergebnis des Fahrradklimatest wider, in dem Kalk die schlechteste Gesamtbewertung aller Kölner Bezirke erhalten hat. Nach unserer Einschätzung hat daran den größten Anteil die weiterhin katastrophale und gefährliche Situation der Kalker Hauptstraße. Statt den Beschluss der Bezirksvertretung von Mai 2021 zur weitestgehenden Befreiung vom motorisierten Verkehr zügig umzusetzen, ist hier nichts passiert. Insbesondere im Verkehrsausschuss des Rats wurde immer wieder verschleppt und ausgebrems. Selbst die erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung von 2023 mit großer und zustimmender Beteiligung wurde zuletzt im Juni 2025 ignoriert und neu angesetzt.

Die Umsetzung dieses Projekts sowie der guten Gesamtkonzepte wird unser Thema für die nächsten fünf Jahre werden. Wir hoffen wieder auf eine gute Zusammenarbeit, aber diesmal auch auf echte Verbesserungen auf den Straßen

Jörn Zaefferer

Kaum Bewegung im Bezirk Mülheim



Die letzten fünf Jahre waren für den Radverkehr in Mülheim leider vor allem verlorene Jahre. Zwar wurden mit dem Radverkehrskonzept und den RadPenderRouten wichtige Beschlüsse für die Zukunft getroffen, in die Umsetzung kam man aber nicht. Dies lag vor allem an der Blockadehaltung, die die regierende Mehrheit aus SPD, CDU und FDP in der Bezirksvertretung einnahm.

Das sehen auch die Teilnehmer*innen am Fahrradklimatest so. Mit der Schulnote 5,1 bewerteten sie die Fahrradförderung und mit 5,2 den Stellenwert des Radverkehrs im Bezirk – der schlechteste Wert für alle Bezirke in Köln.

Dabei hatte die Legislaturperiode vielversprechend begonnen mit dem Umbau der Kreuzung Clevischer Ring und Berliner Straße, an der der Radverkehr eine deutliche Aufwertung erfuhr. Das erste Jahr war darüber hinaus von regen Diskussionen über ein Radverkehrskonzept und den Verlauf der RadPenderRouten (RPR) im Bezirk geprägt. Allein 2021 fanden vier Runde Tische Radverkehr statt.

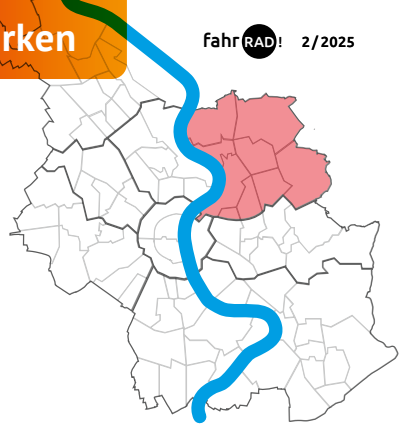
Politik verzögert die Radwende

Dieses konstruktive Klima endete allerdings, als die Koalition Ende 2021 überraschend verkündete, alle Vorschläge für eine RPR aus Bergisch Gladbach abzulehnen. Damit wurden drei Jahre intensive Gespräche mit Verwaltung, Politik, Bürgervereinen, Verbänden und Initiativen über Bord geworfen. Im Endeffekt war es dann der Verkehrsausschuss, der diese Entscheidung eigenmächtig korrigierte.

Der Runde Tische Radverkehr fand von nun an ohne Vertreter*innen aus SPD, CDU und FDP statt und schief 2024 vollends ein. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Düsseldorfer Straße wurde von der Koalition nach Kräften verzögert und zog sich allein in der Beschlussfassung über fast ein Jahr. Zum Beschluss eines Fahrradstraßennetzes konnte man sich trotz mehrfacher Anläufe nicht durchringen. Mülheim ist damit der einzige Bezirk ohne Fahrradstraßennetz.

Auch weitere wichtige Themen kamen in den letzten fünf Jahren nicht voran. So gibt es nach wie vor auf den meisten Achsen im Bezirk keine durchgehenden Fahrradwege. An den Ringen starb am 29. Februar 2025 eine Radfahrerin, auch weil der gemeinsame Rad- und Gehweg schlecht einsehbar war. Die Forderung nach Radwegen an allen Hauptstraßen wird daher in den nächsten Jahren ebenso Schwerpunkt unserer Arbeit im Bezirk bleiben wie die nach der Umwandlung einer Kfz-Spur pro Richtung auf der Mülheimer Brücke.

Gerd Riesselmann



Neu geordnete Fahrspuren an der Kreuzung Berliner Straße zum Clevischen Ring



Foto: Jörg Steinhaus

Wahl zur Nachfolge der Oberbürgermeisterin



Am 14. September wählen wir nicht nur den Stadtrat und die Bezirksvertretungen, sondern auch ein neues Stadtoberhaupt. Wir gehen aktuell davon aus, dass es am 28. September zu einer Stichwahl zwischen den beiden Erstplatzierten kommen wird.

Henriette Reker tritt nicht noch einmal an. Das Sie unterstützende Bündnis hat kein gemeinsames Projekt und keine gemeinsame Kandidatin mehr. Bei der Wahl zur Nachfolge der Kölner Oberbürgermeisterin treten daher insgesamt 13 Menschen an.

Wir haben die demokratischen Kandidatinnen und Kandidaten zum Interview zu ihrer (rad)verkehrspolitischen Ausrichtung in den ADFC eingeladen und die meisten haben diese Einladung gerne angenommen. So könnt ihr Euch ein Bild machen von den Menschen, die in den nächsten Jahren unsere Stadt repräsentieren, ein Haushaltsvolumen von etwa 6,5 Milliarden Euro verantworten und eine Verwaltung mit fast 22.000 Mitarbeitenden leiten wollen.

Alle Interviews findet ihr auf kurz.adfc.koeln/ob2025.



GLOBETROTTER



10% PREISVORTEIL BEI VORLAGE IN DER FILIALE
15% PREISVORTEIL FÜR ALLE GLOBETROTTER CLUB-MITGLIEDER

DU BIST NOCH KEIN MITGLIED? EINFACH AN DER KASSE REGISTRIEREN ODER AUF [GLOBETROTTER.DE/CLUB](https://www.globetrotter.de/club)
GEMEINSAM PLANEN, AUSTRÜSTEN, REPARIEREN IN DER RICHMODSTRASSE 10 | KÖLN



*Die Aktion ist bis zum 15.11.2025 in einer unserer 22 Filialen gültig. Pro Kund:in und Einkauf kann nur ein Gutschein dieser Aktion einmalig eingelöst und nicht mit anderen Aktionsgutscheinen oder Rabattcoupons kombiniert werden. Eine nachträgliche Einlösung ist nicht möglich. Ein Weiterverkauf ist nicht gestattet. Bei Widerruf oder Rückgabe verfällt der gewährte Nachlass und kann nicht gutgeschrieben oder für einen Folgeeinkauf/Umtausch verrechnet werden. Der Gutschein gilt nicht für Geschenkgutscheine, Bücher, Zeitschriften, Karten, Lebensmittel, GPS/Wearables, Boote, SUP-Boards, Fahrradanhänger, Dachzelte, 2nd-Hand-Ware, Fahrräder, Sonderbestellungen, Veranstaltungskarten und Serviceleistungen.

Neue Mobilität –

Eine Kolumne von Jörg Steinhaus

Die Kölner*innen lieben ihre Mitmenschen und hassen den Verkehr in ihrer Stadt. So lassen sich die Ergebnisse des **KölnCheck** vor der Kommunalwahl zusammenfassen. Aus meiner Sicht liegt die Lösung da doch auf der Hand: wir reduzieren den Verkehr und stärken das Miteinander. Der **Fastelovend** zeigt, dass es geht: selten sind die Stadtbahnen und Busse so voll und gleichzeitig so gemütlich. Wir haben uns alle lieb.

Doch was passiert, wenn man das Thema Verkehrswende ernsthaft angeht? Die Macher*innen des **Radentscheids Köln** mussten der bitteren Wahrheit ins Auge sehen, denn zwischen Mensch und Rad steht immer noch die Verwaltung der Stadt Köln. Unerbittlich lässt sie die Radfahrenden ihre Esel schieben. Über holprige schmale Wege und entlang der Abgase der vielen Autos. Eine pauschale aber klare Zusage, endlich eine ausreichende und angemessene Anzahl an Radwegen und Fahrradstraßen zu planen, will dort niemand geben. Stattdessen wird, wie so oft, nach Ausreden gesucht. Zu unspezifisch, geht nicht, wolle mer net. Dabei ist die Forderung des Radentscheids klar und einfach formuliert, so wie es das Landesrecht es vorschreibt.

Aber geht es denn auch anders? Ja, ausgerechnet das vermeintliche Bullerbü in Berlin macht es vor. Hier lässt das Verfassungsgericht des Landes einen Bürgerentscheid zu, der Konflikte geradezu provoziert. Die Forderung ist einfach: Berlin soll komplett autofrei werden, Anwohner*innen bis zu einmal pro Monat mit Sondererlaubnis, etwa für Umzüge, einfahren können. Auch dieser Antrag ist einfach und klar gestellt, auch hier wehrte sich die Verwaltung und die Rechtsprechung bestätigte die Zulässigkeit.

Die Kölner*innen wollen den Konsens. Es geht nicht darum, das Auto zu verteufeln, sondern modernen Verkehr mit anderen Stadtkonzepten zu verbinden. Köln ist eine der heißesten Städte in Deutschland und ohne Anpassungen an den Klimawandel wird die Stadt doch weniger lebenswert. Wenn uns der Verkehr schon so stört und das Vertrauen in die Politik sinkt, muss hier doch ein Zeichen kommen: mehr Grün durch weniger Versiegelung, weniger Autoverkehr im ganzen Stadtgebiet. Mehr Fahrrad wagen. Und endlich wieder positiv auf unsere Stadt blicken. Das sollte doch zu schaffen sein.



Wo ist guter Radverkehr Programm?

Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 2025



Der Wahl-o-Rad des ADFC

Für die Wahl des neuen Stadtrats und der neun Bezirksvertretungen haben wir den Parteien und Wählergruppen auf Basis unserer Wahlprüfsteine die aus Sicht des ADFC wichtigsten Fragen in Sachen Fahrrad-Verkehr gestellt. Nun könnt Ihr selbst überprüfen: Welche Partei oder Wählergruppe teilt eher meine Positionen?

Ihr könnt mit dem Wahl-o-Rad einfach und schnell Eure eigenen persönlichen Antworten auf unsere Fragen zum Thema Radverkehrspolitik mit den Positionen der Parteien und Wählergruppen abgleichen. Darüber hinaus empfehlen wir, auch die Wahlprogramme der Parteien und Wählergruppen gründlich zu lesen und weitere Informationen und Portale zu nutzen.



wahl-o-rad.de

1 Stellenwert des Radverkehrs in Köln



Das Fahrrad ist am besten dafür geeignet, kurzfristig einen Beitrag zur Lösung der Kölner Verkehrsprobleme und zum Erreichen der Klima- und Luftreinhaltungsziele zu leisten. Der Radverkehr in Köln sollte daher in besonderem Maße und in der kommenden Ratsperiode noch stärker als bisher gefördert werden.

Erläuterung: Radverkehrsprojekte sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen besonders schnell umsetzbar. Dies ist wichtig, weil Köln bis 2035 klimaneutral werden will.

2 Budget



Angesichts des großen Nachholbedarfs muss die Stadt Köln die Investitionen in den Radverkehr trotz der angespannten Haushaltslage deutlich steigern.

Erläuterung: Investitionen in den Radverkehr sind besonders günstig und schnell umzusetzen. Gerade in finanziell angespannten Zeiten ist es wichtig, die Kosten zu reduzieren, indem mehr aufs Rad gesetzt wird.

3 Radwegenetz



Das Radwegenetz muss durchgängig und flächendeckend sein, damit alle Gruppen von Radfahrenden sicher und komfortabel in der Stadt unterwegs sein können. Nur so kann der Radverkehrsanteil gesteigert werden.

Erläuterung: Wenn wir die ambitionierten Ziele beim Ausbau des Radverkehrs erreichen wollen, müssen wir vor allem auch Menschen für das Fahrrad begeistern, die heute noch nicht Rad fahren. Wir brauchen also eine einladende Infrastruktur, die attraktiv und sicher für alle Menschen ist, die Rad fahren wollen.

4 Radverkehrskonzepte



Die bereits beschlossenen Radverkehrskonzepte für die Innenstadt und Ehrenfeld müssen zeitnah umgesetzt werden. Für die anderen Bezirke mit beschlossenen Radverkehrsnetzen müssen konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschlossen werden. Die notwendigen Ressourcen für eine schnelle Umsetzung müssen bereitgestellt werden. Der Fortschritt bei der Umsetzung muss jederzeit online nachprüfbar sein.

Erläuterung: Die guten Fortschritte in der Innenstadt zeigen, was möglich ist wenn Maßnahmenpläne und Personal vorhanden sind.

5 Fahrradentscheid Köln



Der Rat muss zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Ressourcen beschließen, damit die Forderungen des Fahrradentscheids umgesetzt werden können.

- Jährlich werden auf 40 km Straßen des Gelben Netzes (Kfz-Hauptverkehrsstraßen) Radwege gebaut oder umgebaut. Die Radwege sollen in beide Richtungen mindestens 2,5 m breit sein, vom Kfz-Verkehr baulich getrennt sein und an Kreuzungen nicht von freilaufenden Kfz-Rechtsabbiegerspuren gekreuzt werden.
- Jährlich werden 30 km Straßen des Grünen Netzes (Straßen mit geringerer Kfz-Belastung) zu Fahrradstraßen.
- Die Stadt begründet jährlich in einem Bericht ihr Vorgehen bei der Umsetzung.

Erläuterung: In der Ratssitzung vom 3. Juli 2025 hat sich eine Mehrheit für die Umsetzung der Ziele des Fahrrad-Entscheids ausgesprochen, allerdings müssen zur Umsetzung auch die benötigten Ressourcen eingeplant werden.

6 Radpendler Routen



Die umliegenden Kommunen müssen durch qualitativ hochwertige Radpendler Routen (Köln-Frechen mit Radschnellwegestandard) angebunden werden, um Autopendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Fehlende Beschlüsse müssen innerhalb der nächsten zwei Jahre gefasst werden. Für die schnelle Umsetzung der Routen müssen entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden.

Erläuterung: Radpendler Routen sind durchgehende Verbindungen zu den Nachbarkommunen, die ein zügiges Pendeln mit dem Fahrrad ermöglichen sollen. Sie sind qualitativ nicht auf dem Niveau von Radschnellwegen, aber deswegen auch einfacher und schneller umzusetzen.

7 Verkehrssicherheit



Das Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr und das Radverkehrsnetz überschneiden sich in weiten Teilen. Auch dort hat selbstverständlich die sichere und komfortable Führung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (baulich getrennt vom Auto- und Lkw-Verkehr) die höchste Priorität.

Erläuterung: Der Rat hat ein Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr beschlossen. In diesem sind die Hauptachsen mit hoher Priorität für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr festgelegt. Abseits dieses Netzes soll der Fuß- und Radverkehr Priorität haben. Allerdings überschneidet sich dieses Grundnetz auch mit beschlossenen Radverkehrsnetzen.

8 Vision Zero



Der Rat muss – wie in anderen Kommunen üblich – einen auf dem Prinzip der Vision Zero basierenden Handlungsleitfaden für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs beschließen, der bei allen den Straßenverkehr betreffenden Maßnahmen berücksichtigt werden muss.

Erläuterung: Die „Vision Zero“ steht dafür, dass es keine Toten und Schwerverletzte im Straßenverkehr geben soll. Die Unversehrtheit von Menschen ist wichtiger als der Verkehrsfluss, Erhalt von Parkplätzen oder die Angst vor Stau.

9 Tempo 30



Die politischen Gremien sollen mit entsprechenden Beschlüssen dafür sorgen, dass die neuen Spielräume zur Einrichtung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet ausgeschöpft werden.

Erläuterung: Tempo 30 führt zu weniger Unfällen und weniger Schwerverletzten, weniger Lärm und höherer Aufenthaltsqualität in der Stadt. Die Straßenverkehrsordnung bietet Kommunen neue Möglichkeiten zur Temporeduzierung.

10 Falschparken



Der Verkehrsdienst sollte vom Ordnungsamt in das Verkehrsdezernat verlagert werden, damit Planung und Überwachung der Infrastruktur in einer Hand liegen und die Straßenverkehrsordnung im Bereich des ruhenden Verkehrs durchgesetzt wird.

Erläuterung: Radwege, Gehwege und Kreuzungsbereiche in Köln sind oft zugeparkt. Menschen zu Fuß und auf dem Rad werden dadurch behindert und gefährdet. Bisher wird Falschparken durch den Verkehrsdienst und die Polizei nicht konsequent genug geahndet.

11 Baustellen und Umleitungen



Bei Baustellen sind die Umleitungen für Rad- und Fußverkehr oft gar nicht vorhanden, oder nicht ausreichend breit, deutlich und sicher. Die Verwaltung muss viel häufiger Kfz-Fahrspuren in die Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr einbeziehen. Eingerichtete Baustellen müssen intensiver kontrolliert werden.

Erläuterung: Baustellen sind für alle Verkehrsteilnehmer ein Ärgernis. Für Radfahrende sind sie aber zusätzlich auch Gefahrenstellen, weil der Radverkehr häufig ungeschützt auf die Fahrbahn geleitet wird oder Radwege alternativlos enden.

12 Bevorzugung Kfz



Der Autoverkehr wurde über viele Jahrzehnte bei der Verkehrsplanung bevorzugt. Stattdessen soll der Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus & Bahn) priorisiert werden.

Erläuterung: Aktuell entsteht häufig der Eindruck, dass nur an den Radverkehr gedacht wird. Dies liegt allerdings daran, dass über lange Zeit durch die Orientierung am vermeintlichen Ideal der Autogerechten Stadt nahezu ausschließlich für den Autoverkehr geplant wurde und in jüngster Zeit der Radverkehr immer häufiger gleichberechtigt mitgeplant wird.

13 Flächengerechtigkeit



Der Querschnitt von innerstädtischen Straßen muss von außen nach innen geplant werden: Zuerst erhalten Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichend Platz, dann der Radverkehr. Was übrig bleibt, kann für Kraftfahrzeuge verwendet werden. Bei bestehenden Straßen müssen daher Verkehrsflächen umverteilt werden, auch auf Kosten von Autospuren und Autoparkplätzen.

Erläuterung: In der Verkehrsplanung wird häufig anhand der Menge des Autoverkehrs zur Spitzenstunde geplant. Die Infrastruktur wird also so ausgelegt, dass selbst in Pendlerverkehr noch ein flüssiger Autoverkehr möglich sein soll. Dem Rad- und Fußverkehr werden nur die für dieses Ziel nicht erforderlichen Restflächen zugebilligt.

14 Aktive Reduzierung des KfZ-Verkehrs



Der Rat muss – wie in anderen Kommunen üblich – einen auf dem Prinzip der Vision Zero basierenden Handlungsleitfaden für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs beschließen, der bei allen den Straßenverkehr betreffenden Maßnahmen berücksichtigt werden muss.

Erläuterung: Das Wuppertal-Institut hat in einer von der Stadt Köln beauftragten Studie berechnet, dass zur Erreichung der Klimaneutralität der Autoverkehr auf ein Drittel des Niveaus von 2020 reduziert werden muss. Dies zeigt die Größe dieser Aufgabe.

15 Fahrradparken



Trotz großer Fortschritte in den letzten Jahren gibt es weiterhin zu wenige Fahrradabstellanlagen in Köln im öffentlichen Raum, und Fahrräder stehen oft auf Gehwegen. Der Bedarf muss dadurch gedeckt werden, dass Kfz-Parkplätze zu Fahrradparkplätzen umgewandelt werden.

Erläuterung: Nur wer sein Fahrrad sicher abstellen kann, wird es auch regelmäßig nutzen. Für den Fußverkehr sind dagegen parkende Fahrräder und E-Scooter häufig ein Problem.

16 Leihrad-Angebot der KVB



Das Stationsnetz der KVB-Leihräder außerhalb der Innenstadt muss dichter werden. Es muss zusätzlich ein stadtweites Lastenradangebot geben, um eine Alternative zum PKW beim Transport von Lasten sowie für Familien mit kleinen Kindern bereitzustellen.

Erläuterung: Das KVB-Rad ist die ideale Ergänzung zum ÖPNV. Gerade in den Außenbezirken steht es aber noch nicht in der ausreichenden Dichte zur Verfügung. Vielfach endet das Stationsangebot an den Stadtbahnhaltestellen. Ein Lastenradangebot würde es noch mehr Menschen noch häufiger ermöglichen auf einen Pkw zu verzichten.

17 Mülheimer Brücke



Auf der Mülheimer Brücke sollte eine Spur je Fahrtrichtung für den Radverkehr umgewidmet und das Hochbord dem Fußverkehr überlassen werden.

Erläuterung: Bei der Sanierungsplanung wurde eine Erweiterung der Mülheimer Brücke in den Seitenbereichen nur minimal umgesetzt. Das Hochbord entspricht gerade einmal den Anforderungen des Fußverkehrs. Für einen zügigen Radverkehr und die Sicherheit der Menschen zu Fuß und auf dem Rad muss der Radverkehr daher ein getrenntes Angebot auf der Fahrbahn erhalten.

18 Venloer Straße



Die Venloer Straße muss auch vom Ehrenfeldgürtel bis zur Äußeren Kanalstraße zur Einbahnstraße werden, um den KFZ-Durchgangsverkehr noch stärker zu reduzieren.

Erläuterung: Die Einbahnstraße zwischen dem Gürtel und der Inneren Kanalstraße hat gezeigt, dass die Verkehrsberuhigung der Venloer Straße sehr erfolgreich ist. Der Radverkehr ist sicherer unterwegs und die Lebensqualität für Anwohnende und Einkaufende ist deutlich verbessert worden. Im Radverkehrskonzept Ehrenfeld ist das ebenso, allerdings in Gegenrichtung auch für den äußeren Teil der Venloer vorgesehen.

19 Luxemburger Straße



Für eine sichere Luxemburger Straße müssen diese Maßnahmen zügig umgesetzt werden: Konfliktfreie Ampelschaltungen, Tempo 30, Einrichten von Radfahrstreifen, Abbau der freilauenden Rechtsabbieger, polizeiliche Kontrollen.

Erläuterung: Der 5-Punkte-Plan der IG Lebenswerte Lux wurde bereits vom Verkehrsausschuss beschlossen: <http://lebenswerte-lux.koeln>

20 Brücken für Fuß und Rad



Im Kölner Radverkehrsnetz sind mehrere Rheinquerungen für Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Der Rat muss die entsprechenden Planungen für den Bau von Brücken vorantreiben – nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Außenbezirken.

Erläuterung: Keine der heutigen Rheinbrücken ist auf den Radverkehr ausgelegt. Dabei sind Brücken, die Wege verkürzen, einer der Erfolgsfaktoren von Fahrradstädten weltweit. Gute Querungen des Rheins und der Eisenbahnanlagen sind daher elementar für den Weg Kölns zur Fahrradstadt.



WAHL-O-RAD.DE

Fahrradsegnung in St. Dreikönigen in Bickendorf

Am Sonntag, 11. Mai, fand in der Gemeinde St. Dreikönigen in Bickendorf eine Fahrradsegnung statt. Zum gewohnten Familiengottesdienst lockte das Angebot auch Personen von außerhalb der Kirchengemeinde an. Die Segnung fand draußen unter herrlichem Maihimmel statt. Anschließend starteten von dort sowohl eine Kidical Mass als auch eine geführte Fahrradtour des ADFC.

Warum eine Fahrradsegnung in Bickendorf?

Der Stadtteil ist ein ideales „Veedel“ zur Nahversorgung. Schule, Bäckerei, Buchladen und Kirche sind meist wenige Straßenzüge entfernt. Der Weg zu körperlicher, kultureller und geistiger „Nahrung“ wird hier selbstverständlich mit dem Rad gefahren. Besonders vor Familiengottesdiensten, Konzerten und Festen werden freie Plätze an den Fahrradnadeln vor den Veranstaltungsorten dieser Gemeinde knapp. Außerdem wohnt die Kölner Fahrrad-Bürgermeisterin Anna Genser in der Gemeinde und traf auf fahrradaffine Entscheider mit ihrer Idee für eine Fahrradsegnung in Bickendorf. Aus Sicht des ADFC sind Personen in Leitung, die pro Fahrrad sind, ein wichtiger Türöffner.

Segen und Schutz

Vorweggesagt, wurden liturgisch keine Fahrräder gesegnet, sondern Menschen mit Fahrrad. Noch während im Kirchenraum der Gottesdienst lief, kamen Fahrrad-Begeisterte gezielt für die Segnung: „Schön, dass es in Köln endlich wieder eine Fahrradsegnung gibt.“ Nach einer kleinen Ansprache und Liedern stellte der Segen Radfahrende auf ihren Wegen unter den Segen und Schutz Gottes. Anwesend waren Geistliche ver-



Fahrradsegnung in Bickendorf

Fotos: Horst Kraus



schiedener Konfessionen. Für den ADFC waren wir mit dem kleinen Info-Anhänger und unserer Standluftpumpe vor Ort. Setzt der Autor wieder Hänger und Pumpe ein, so erinnert er sich gerne an die Fahrradsegnung und die anschließenden Gespräche. Dabei ging es wortwörtlich um Gott und die Welt: Glauben heute, gute Radverkehrs-Infrastruktur und alltägliche Gefahrensituationen. Die Fahrradsegnung hat gezeigt: Es gibt ein Bedürfnis nach Spiritualität bei Radfahrenden.

Horst Kraus



Der 8. Spaß von Worringen

Zum achten Mal luden der ADFC Köln und der ADFC Düsseldorf am 1. Juli 2025 zum Spaß von Worringen in den Chorweiler Grüngürtel nach Blumenberg ein. Die Kölner*innen brachten ein Fass Kölsch, aus Düsseldorf wurde ein Fass Altbier beige-steuert und zusammen mit Menschen aus weiteren ADFC-Verbänden aus dem Rheinischen und Bergischen setzte man sich gemütlich zum Picknick auf die Wiese.

Der Spaß von Worringen findet in Gedenken an die Schlacht von Worringen statt. Am 5. Juni 1288 kämpften hier neben vielen anderen der Graf von Berg (der mit dem Bergischen Land) und die Kölner Bürger auf der einen Seite gegen den Kölner Bischof Siegfried von Westerburg auf der anderen. Der Bischof verlor, und Köln wurde eine freie Reichsstadt. Außerdem erhob der Graf von Berg im Anschluss ein kleines Dorf an der Düssel zur Stadt.



Wanderpokal nun wieder in Düsseldorf

Zur Tradition des Spaßes von Worringen gehört ein Wanderpokal, der dieses Jahr mit neuen Verzierungen – darunter das Logo des Kölner Radentscheides - von Köln an Düsseldorf übergeben wurde. Wir sind gespannt, in welchem Zustand wir ihn nächstes Jahr zurückbekommen.

Erstmals gab es dieses Jahr gleich zwei Zubringer aus Köln: Einmal linksrheinisch und einmal rechtsrheinisch. Allerdings fanden dieses Jahr weniger Kölner*innen den Weg nach Worringen als in den Jahren zuvor.

Gerd Riesselmann

Sicher durch den Kölner Großstadt-Dschungel



Sichere dir jetzt deinen Smart Deal mit den limitierten Edition 5-Modell Jubiläumsmodellen.

Ca Go FS Life – Safety First



Produkt-Highlights:

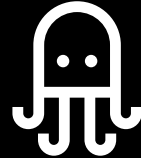
- Höchste Sicherheit durch Crash-getestete Fahrgastzelle
- Sicheres Bremsen mit Magura-Systemen
- Bestes Fahrverhalten durch tiefen Schwerpunkt
- Großer Fahrkomfort durch ergonomische Geometrien
- Perfektes Handling durch redundante Seilzuglenkung
- Volle Leistung durch Bosch-Motoren und -Akkus



Ca Go CS – Entdecke neue Möglichkeiten

Produkt-Highlights:

- Ergonomisch für fast alle Größen
- Optimale Gewichtsverteilung durch Triple Load Space
- Perfektes Handling durch Seilzuglenkung
- Starke Leistung durch Bosch-Motoren und -Akkus
- Für jeden Fahrer die richtige Schaltung
- Kompatibel mit vielen Zubehör-Marken



Bei uns findest du dein Ca Go

Erlebe vor Ort

- Kompetente Beratung
- Probefahrt
- Attraktive Edition 5 Jubiläumspreise
- Professionelle Werkstatt



Jetzt deinen
Termin für eine
Probefahrt
vereinbaren!

maybike

Maybachstraße 108-110
50670 Köln
0221 / 27078490
info@maybike.de
www.maybike.de



Ehrenamt

Jörg Steinhaus

Jörg ist unser neuer Chefredakteur der fahrRAD!, natürlich auch ehrenamtlich. Ab sofort hat er den Hut auf. Und diejenigen, die bis jetzt federführend die Erstellung der fahrRAD! gemanagt haben, sind erleichtert, einen kompetenten Nachfolger gefunden zu haben.

Wann bist du in den ADFC eingetreten bzw. seit wann engagierst du dich aktiv? Was war deine Motivation, einzutreten?

Im ADFC bin ich schon seit einigen Jahren Mitglied. Ich fand es damals gut, die Stimme des Vereins für Radfahrende zu unterstützen und gleichzeitig Vorteile als Mitglied zu haben. Insbesondere die Pannenhilfe finde ich toll, weil ich gerne auch mal auf längeren Strecken unterwegs bin. Gebraucht habe ich sie zum Glück aber noch nicht. Am Anfang war ich aber nur passives Mitglied und habe mich eher ohne

große organisatorische Bindung bei Veranstaltungen für Radfahrende engagiert, etwa als Ordner bei der Kidical Mass.

Welche Aufgabe hast du genau übernommen? Warum gerade diese?

Ganz frisch habe ich die Aufgabe des Chefredakteurs der fahrRAD! übernommen. Dabei geht es vor allem darum, die Fertigstellung einer Ausgabe organisatorisch voranzutreiben. Neben dem Schreiben von Artikeln, die weiterhin aus dem Kollektiv der Redaktion oder auch von jedem anderen Mitglied kommen, geht es um alle „Nebensachen“, die eine Zeitschrift braucht: Termine festlegen, Artikel mit den Autor:innen abstimmen und vieles mehr. Im Mittelpunkt steht dabei die Zusammenarbeit, etwa auch mit Anzeigenleitung und dem Designer – und das macht mir Spaß. Dieses Faible für Zeitungen habe ich schon lange, auch wenn ich beruflich etwas völlig anderes mache.

Was wünschst du dir, was in der näheren (Fahrrad)Zukunft und beim ADFC neues/anderes passieren sollte?

Vor allem für Köln wünsche ich mir den Mut zu mehr Veränderungen. Das geht weiter über das Fahrrad hinaus und betrifft insbesondere unsere Aufgaben angesichts des Klimawandels: mehr Grün, weniger Versiegelung, weniger CO₂-Ausstoß. Das fehlt es oft noch an Einsicht und vielleicht kann der ADFC zusammen mit anderen Verbänden noch mehr als Stimme in der Öffentlichkeit auftreten. Dabei sollten wir aber auf unseren Kern achten: das Fahrrad. Für mich das ideale Gerät, sei es zum Einkaufen und für alltäglichen Dinge, zum Sport und auch zum Reisen.

Eine Mülheimer Brücke für alle. Der ADFC war dabei

Am 11. Mai konnte man auf dem Clevischen Ring an der Auffahrt zur Mülheimer Brücke etwas Seltenes erleben: Ruhe. Zu hören waren Gespräche, etwas Musik, Kinderlachen. Es fehlten die ansonsten alles übertönenden Geräusche des Autoverkehrs.

Mehr als drei Stunden waren Brücke und Ring im Rahmen einer Demonstration für den Kfz-Verkehr gesperrt und machten Platz für die Menschen, die ansonsten an diesem Ort an den Rand gedrängt sind. Auf einer kleinen Bühne spielte Musik, Menschen saßen auf Bänken davor, und Kinder konnten an einer Geschwindigkeitstafel messen, wie schnell sie Laufen oder Fahrradfahren konnten.



Ziel der Demo

Eingeladen hatten die "Initiative Neue Mülheimer Brücke", an der auch der ADFC Köln beteiligt ist. Die Initiative fordert, die Mülheimer Brücke als Umweltbrücke zu denken und den Platz nachhaltig aufzuteilen. Sie schlägt daher breite Fußwege an beiden Seiten sowie die Umwandlung einer Fahrspur pro Richtung in einen Radstreifen vor. Sie kritisiert auch die Situation an der Auffahrt zur Brücke, wo es für den Fuß- und Radverkehr sehr eng und oft gefährlich ist.

Veedeln kamen dort zusammen. Anschließend konnten sie den Kandidierenden für das Amt der Oberbürgermeister*in der demokratischen Parteien Fragen stellen. Leider hatten nur die Grünen und die Linke ihre Kandidat*innen geschickt. Der Stand der Initiative war durchgehend gut besucht, und es wurde mit Besucher*innen und Passant*innen viel über die Vorschläge zum Umbau der Brücke und des Wiener Platzes diskutiert.

Die Kidical Mass war auch dabei

Die Kundgebung auf der Brücke war Start und Ziel einer rechtsrheinischen Kidical-Mass-Demonstration. Rund 250 Kinder und Erwachsene aus Kalk, Mülheim, Deutz, Delbrück und anderen

Webseite der Initiative Neue Mülheimer Brücke: <https://neuemelheimerbruecke.koeln/>

Gerd Riesselmann



Der ADFC auf der Demonstration für eine bessere Mülheimer Brücke



Kölner Ride of Silence 2025 oder: Was ist eine gute Nachricht?

Fotos: Marc Taube

Am 21.05.2025 fand in Köln der 9. Ride of Silence (RoS) statt. Oft ist es notwendig, beim RoS weiß lackierte Geisterräder aufzustellen für diejenigen Menschen, die im Jahresverlauf mit dem Rad tödlich verunglückten. Diesmal nicht, weil wir bei Unfällen ohne Fremdeinwirkung und auch außerhalb Kölns keine Geisterräder aufstellen.



Die gute Nachricht ist ...

„Keine neuen Geisterräder beim neunten „Ride of Silence“, so der sachlich korrekte Untertitel der Terminankündigung in der Kölnischen Rundschau. Nicht erst seit wir den Begriff von der Aufmerksamkeitsökonomie kennen, können gute Nachrichten in der Nachrichtenflut untergehen. Denn eine alte Presseregeln geht ungefähr so: „Nur eine schlechte Nachricht ist eine gute Nachricht.“

Die schlechte Nachricht ist ...

Seit dem Ride of Silence 2024 verstarben ohne Fremdeinwirkung zwei Radfahrende (89 und 66) in Köln. Einen Unfall mit Todesfolge gab es in Hürth am 18.01.2025. Der Radfahrer verstarb im Krankenhaus. Die Unfallstelle ist nahe der Grenze zu Köln; um das Geisterrad kümmert sich der ADFC Rhein-Erft. Jetzt bereits wissen wir auch um weitere Tote, derer wir beim RoS 2026 gedenken werden.



Die Stationen beim RoS 2025

Wir besuchten diesmal vier Geisterräder:

- Zuerst das Geisterrad am Friesenplatz. Am 14. Mai 2020 wurde dort eine Radfahrerin (55) bei einer Verkehrskollision lebensgefährlich verletzt. Sie verstarb noch am Unfallort.
- An der Kreuzung Innere Kanalstraße/Subbelder Straße wurde am 15. Mai 2017 ein Radfahrer (51) bei einem Zusammenstoß lebensgefährlich verletzt. Er verstarb noch am Unfallort.
- Bei einem Raserunfall am 10. Juli 2015 wurde an der Kreuzung Aachener Straße/Universitätsstraße ein Radfahrer (26) lebensgefährlich verletzt. Er verstarb am 13. Juli 2015 im Krankenhaus.
- Zuletzt hielten wir an der Kreuzung Sülzgürtel/Luxemburger Str: Dort verstarb am 9. April 2024 eine Radfahrerin (63) als sie von einem abbiegenden LKW überfahren wurde.

Innehalten und Bessermachen

An allen Stationen hielten die über hundert Teilnehmenden eine Schweigeminute ein. In kurzen Ansprachen wurde der jeweilige Unfallhergang beschrieben und auf die Verkehrsinfrastruktur

eingegangen. Die wenigen baulichen Verbesserungen an den Stationen haben wir thematisiert. An der Kreuzung Aachener Straße/Universitätsstraße wurde kürzlich ein Freilaufender Rechtsabbieger zurückgebaut, also mit Pollern für KFZ versperrt. Eine dreistellige Anzahl solch Freilaufender Rechtsabbieger steckt in der Rückbau-Warteschleife allein in Köln und stellt weiterhin ein tödliches Risiko für Menschen auf dem Rad dar.

Gedanken und Forderung zum Schluss

Der ADC Köln fühlt sich verantwortlich dafür, dass der RoS jährlich stattfindet. Dabei kein Geisterrad aufzustellen könnte eine gute Nachricht sein. Denn wir teilen die Vision Zero -keine toten oder schwerverletzten Radfahren- den. Politik und Verwaltung nehmen wir dafür in die Pflicht: Nicht vom Zufall hängt das Erreichen dieses Zieles ab, sondern von konsequent umgesetzter sicherer Radverkehrs-Infrastruktur und Maßnahmen wie der Einführung von Tempo 30 in der Stadt. Denn: Die Kölner Geisterräder erinnern an die Menschen, die mit dem Fahrrad im Straßenverkehr ums Leben gekommen sind. Sie sind zugleich Mahnmal dafür, dass es keine Einzelfälle sind, sondern auch Folge der jahrzehntelang an „Flüssigkeit und Leichtigkeit“ der Mobilität mit dem KFZ orientierten Verkehrspolitik. Vom Land NRW und von der Stadt Köln fordern wir daher einen konkreten und stellenwirksamen Maßnahmenplan zur Verwirklichung der Vision Zero. Auf diese gute Nachricht freuen wir uns.

Horst Kraus

Pop-Up-Radweg in Porz-Ensen begeistert Radfahrende



Groß und Klein konnten gefahrlos
auf der Köln Straße fahren

ADFC zieht positive Bilanz

Der vom ADFC Köln organisierte Pop-Up-Radweg auf der Kölner Straße in Porz-Ensen war ein voller Erfolg. Am Samstag, den 5. Juli, nutzten zahlreiche Radfahrende die temporär eingerichtete, geschützte Radspur zwischen Berliner Straße und Gremberghovener Straße – und erlebten, wie es sich anfühlen kann, sicher, bequem und stressfrei mit dem Rad durch Ensen und Westhoven zu fahren.

Kleinkinder mit ihren Eltern, Kinder, Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen – sie alle machten Gebrauch von der einmaligen Gelegenheit, ohne Risiko und ohne „mutig sein zu müssen“ die Kölner Straße per Fahrrad zu erleben.

„Genau so muss sichere Infrastruktur aussehen – nicht nur temporär, sondern dauerhaft“, fasst Christoph Schmidt für den ADFC Köln zusammen.

Sicherheit, Ruhe und Lebensqualität – auch für Anwohnende spürbar

Nicht nur Radfahrende zeigten sich begeistert – auch Anwohnende begrüßten die Aktion. Viele äußerten sich positiv über die spürbare Entschleunigung des Verkehrs, weniger Lärm, weniger Abgase und das Gefühl erhöhter Sicherheit im Straßenraum. „Endlich ist dann Schluss mit den Autorennen, die uns jede Nacht aus dem Schlaf reißen!“ bemerkte ein Anwohner begeistert. Eine Anwohnerin, die mit ihrem Rad sonst immer den eng zugeparkten Gehweg benutzt, meinte fast entschuldigend „ich traue mich nicht, auf der Straße zu fahren.“

Fotos: Christoph Obst



Der Stand des ADFC war gut besucht

Der ADFC war mit einem Infostand an der Gilgaustraße vertreten und bot Informationen rund um den Radverkehr in Köln. Zahlreiche interessierte Bürger*innen nutzten die Gelegenheit zum Gespräch – und einige wurden noch vor Ort Mitglied beim ADFC, um die Verkehrswende aktiv mitzugestalten.

Deutliches Signal an Politik und Verwaltung: Jetzt handeln!

Die Veranstaltung hat gezeigt: Der Bedarf und die Akzeptanz für sichere, breite Radwege auf der Kölner Straße sind groß. Was im Rahmen einer Demonstration möglich war, sollte nun zügig in dauerhafte Infrastruktur überführt werden. Der ADFC appelliert daher an Politik und Verwaltung, die beschlossenen Maßnahmen schnell umzusetzen.

„Der Erfolg des Pop-Up-Radwegs zeigt deutlich: Die Menschen sind bereit für den Umstieg aufs Rad – wenn die Bedingungen stimmen. Jetzt ist es an der Zeit, den Worten Taten folgen zu lassen“, so Christoph Schmidt.

Dank an alle Unterstützer

Der ADFC Köln dankt allen ehrenamtlich Engagierten und Unterstützer*innen, die zum Gelingen der Aktion beigetragen haben – sowie der Polizei Köln für die Absicherung der Demonstration. Gemeinsam wurde ein starkes Zeichen für eine fahrradfreundliche Stadt gesetzt.

Christoph Obst



LOHNT SICH: Bike-Inspektion in unserer Fachwerkstatt!

Jetzt ist die beste Zeit für eine Inspektion



FREIE TERMINE = KURZE WARTEZEIT



MOBIL + SICHER AUCH IM HERBST

**SERVICE FÜR FAHRRÄDER UND E-BIKES
GLEICH TERMIN VEREINBAREN:**

TEL.: 02241-878 99-0

E-MAIL: info@veloland-sanktaugustin.de



WIR MACHEN DEN UNTERSCHIED:



800 m² E-Bikes, Zubehör & Bekleidung



Über 1000 E-Bikes vorrätig



Unsere Leasing-Partner, z.B.:

eurorad

JOBRAD

BUSINESS



BIKELEASING.DE

Mehr als Dienstrad



Veloland
Sankt Augustin

www.veloland-sanktaugustin.de

ZWEIRAD BREUER GmbH | Am Apfelbäumchen 2 - direkt gegenüber Pflanzen Breuer | Tel.: 02241/878 99-0 | 53757 Sankt Augustin

Besuch bei IGUS mit dem Kunststoffrad RCYL

Die Firma IGUS aus Porz, Spezialist für schmierfreie Hochleistungskunststoffe, hat es sich zur Aufgabe gemacht, das erste Fahrrad komplett aus Kunststoff herzustellen. Unser Porzer Clubmitglied Bernd Reilich war neugierig und konnte mit IGUS einen Besuchstermin vereinbaren.

Professionell betreut wurden wir von Sven Terhardt, dem Produktions- und Verkaufsleiter des RCYL-Bikes. Im Showroom auf dem Firmengelände wurde die Gruppe überrascht von den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der schmierfreien Kunststoffteile, die IGUS für unterschiedlichste Produktgruppen herstellt. „Wir produzieren Hochleistungspolymere für Bewegung“, fasste es Sven Terhardt treffend zusammen. Wegen ihrer Eigenschaft „Zero Lubrication“ - also Langlebigkeit ohne Schmiermittel - sind die IGUS-Produkte in der Industrie auch bei Zweiradherstellern zu finden. In Medizin- und Lebensmittelindustrie sind sie weltweit verbreitet und erfüllen Medizin- und Hygienerichtlinien.

Showroom

Das RCYL-Bike möchte IGUS in Zukunft komplett aus recyceltem Kunststoff herstellen. Beim Antrieb klappt das aktuell noch nicht. Einzelne Fahrradkomponenten wie Schaltungsrollchen produziert man bereits für andere Fahrradhersteller. In der Zukunft möchte man lokale Produktionsstraßen mit eigenen Spritzgussmaschinen weltweit an den riesigen Müllhalden etablieren und damit den Kunststoffkreislauf schließen. „Wir möchten nicht nur den Kunststoffkreislauf schließen, sondern auch Arbeitsplätze und Mobilität in Afrika und Südamerika schaffen“, erklärte Terhardt das Ziel.



Vor der neu erstellten Produktionshalle für RCYL-Bikes konnte die Gruppe Probe fahren. Mehrere Eingang-Räder mit Riemenantrieb und mechanischen Scheibenbremsen in mittlerer Rahmengröße, wahlweise mit komfortablen Luft- oder wartungsarmen luftlosen Kunststoffreifen standen zur Verfügung. Letztere sind besonders interessant für die anvisierte Zielgruppe Hotels und Vermietung, da dort die Wartung ein wichtiges Kriterium ist. Die etwa 17 kg schweren Räder fahren sich nach einhelliger Meinung unauffällig, der relativ hohe Durchstieg machte aber Manchen Probleme. Einige vermissten eine Schaltung am RCYL-Bike. An einer Pedelec-Version wird gearbeitet, wie Terhardt auf Nachfrage bestätigte.

Der Kölner Zweiradsachverständige Anton Höffer fuhr das RCYL für die TV-Sendung Einfach-Genial. „Ich halte wartungsarme und recycelbare Räder wie das RCYL für die Vermietung sehr interessant“ ist sein Fazit. Aber auch Höffer vermisst eine Schaltung am Rad.

Stephan Behrendt

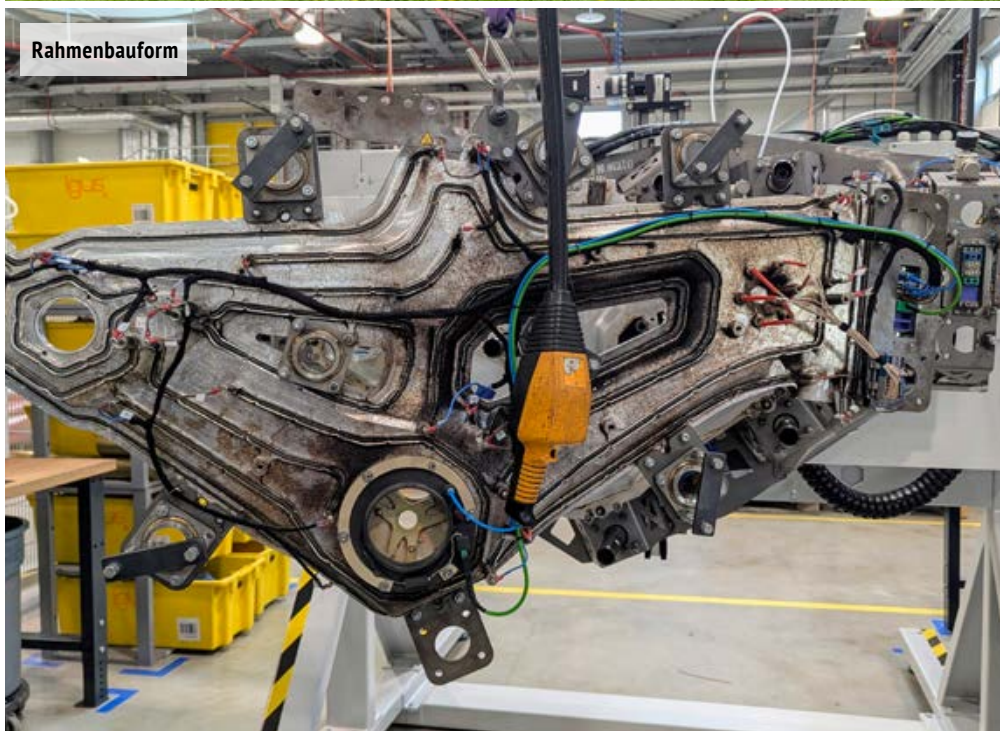


ADFC-Gruppenfoto vorm IGUS-Werk



Foto: Peter Apitz

Rahmenbauform



Klare Kante?

Bordsteine an Radwegen bitte nicht zu eckig

Bordsteine sind mehr als die mehr oder weniger unangenehmen Kanten, als die sie meist beim Radfahren erlebt werden. Trotzdem muss es nicht unkomfortabel sein, sie zu queren.

Bordsteine sind Trennungselemente zwischen einzelnen Straßenteilen. Am häufigsten bilden sie die Grenze zwischen Fahrbahn und Bürgersteig bzw. Hochbord-Radweg. Sie umfassen auch Verkehrsinseln und finden sich in abgesenkter Form häufig dort, wo Radwege über Querstraßen geführt werden. Ab und zu münden kleine Anliegerstraßen über einen abgesenkten Bordstein auf einen Radweg.

Steingewordenes Verkehrsrecht

Sie sind dabei nicht nur eine physikalische Trennung, sondern auch steingewordenes Verkehrsrecht. Trennen sie einen Bürgersteig bzw. Hochbord-Radweg von der Fahrbahn, dürfen sie von Autofahrer*innen nicht überfahren werden. Damit drücken sie ein allgemeines Parkverbot auf dem Bürgersteig bzw. Hochbordradweg aus. Sind sie an Querungshilfen abgesenkt, gilt an der abgesenkten Stelle ein Parkverbot für KFZ-Lenker*innen. Mündet eine Anliegerstraße über einen abgesenkten Bordstein auf eine Hauptstraße, dann haben Fahrzeuge auf der Hauptstraße Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen aus der Anwohnerstraße.

Sicherheitselemente

Neben dieser rechtlichen Funktion bieten Bordsteine einen eher „begrenzten“ Schutz vor dem Befahren von Geh- oder Hochbord-Radwegen durch Autofahrer*innen. „Begrenzt“, weil Bordsteine mit ausreichend Kraft und Geschwindigkeit natürlich verbotswidrig mit dem Auto überfahren werden können. Die Hemmschwelle, dies zu tun, ist allerdings höher als bei reinen Straßenmarkierungen.

Bordsteine sind auch eine Orientierungshilfe für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit und haben damit eine wichtige Sicherheitsfunktion für diese Gruppe Verkehrsteilnehmer*innen.

Gefahrenvermeidung und Fahrkomfort

Angeichts dieser Menge an Funktionen, wäre es unrealistisch, Radverkehrsinfrastruktur ganz ohne Bordsteine zu fordern. Trotzdem müssen Bordsteine an bzw. auf Radwegen so gestaltet sein, dass von ihnen keine Gefahr für Radfahrende ausgeht. Und sie sollten auch den Fahrkomfort nur so weit einschränken, wie es durch ihre Funktion unvermeidbar ist.

Köln konnte es schon besser: Gute Lösung des Bordsteinproblems an der Inneren Kanalstraße/Venloer Straße. Links Nullabsenkung für den Radweg. Rechts abgesenkter Bordstein für den Fußweg.





Neu gebaute Verkehrsinsel an der Inneren Kanalstraße/ Abzweigung Colonius-Parkplatz. Die Abschrägung für den Radverkehr ist so steil, dass sie wie eine Kante wirkt. Radfahrer vermeiden es darüber zu fahren.



So steil sind die Kanten an neu gebauten Verkehrsinseln.

Wer Rad fährt, wird selbstverständlich einen auf „Null“ abgesenkten Bordstein bevorzugen, der niveaugleich ist; also ohne Höhenunterschied zu Fahrbahn und Radweg. Dies sollte aus ADFC-Sicht auf Radverkehrsanlagen möglichst durchgehend der Fall sein.

Nicht so schön, aber akzeptabel, sind wirklich niedere abgerundete oder in sehr flachen Winkeln abgeschrägte Bordsteine. Durch sie leidet der Fahrkomfort mit dem Rad nur unwesentlich, gleichzeitig können sie ertastet werden und bieten damit Orientierung für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit. Sie sind also dort geeignet, wo im Idealfall nur ausnahmsweise Fuß- und Radverkehr auf der gleichen Fläche abgewickelt wird.

Bordsteine in Köln

Auf Kölner Radverkehrsanlagen gibt es eine wilde Mixtur verschiedenster Bordsteine. Sie reicht von Nullabsenkungen bis zu sehr hohen, sehr kantigen Bordsteinen. Zuletzt kommen auch vermehrt abgeschrägte Bordsteine hinzu. Leider plant die Stadt gerade regelmäßig Bordsteine, deren Abschrägung so steil ist, dass sie wie eine kantige Ecke wirken. Sollte das der neue Standard sein, so muss die Stadt diesbezüglich umdenken. Diese neuen Bordsteine sind nicht

nur unkomfortabel für den Radverkehr. Der ADFC wurde bei seinen Infoständen auch von Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen darauf angesprochen, dass diese neu gebauten Bordsteine für sie sehr schwer zu überwinden sind. Dass es die Stadt besser kann, zeigt die große Bandbreite von über die Jahre gebauten Bordsteinen. Sie muss sich bei neuen Planungen nur auf die gelungenen Beispiele aus der Vergangenheit besinnen.

Und wenn die Stadt einen neuen Standard entwickeln will, wäre es ratsam diesen erst einmal auf dem Bauhof zu testen, bevor er massenhaft und für viele Jahre manifestiert im Straßenraum umgesetzt wird.

Alexander Bühler

Wer fährt?



Was geht?



Projekt Verkehrsmessung des ADFC Köln

Seit Herbst 2025 betreiben wir eigene Geräte zur Verkehrsmessung. Messen können wir damit viertelstündlich Anzahl, Tempo und Richtung der vier zentralen Verkehrsarten: Fahrrad-, Fuß-, KFZ- und Schwerlast-Verkehr. Bewusst ein kleiner Start. Mit dem Projekt Verkehrsmessung erheben wir gute Verkehrsdaten und wollen langsam größer werden. Mit verlässlichen Daten können wir viel besser für die Verkehrswende argumentieren und die Einrichtung von Radverkehrs-Infrastruktur begleiten. Mitglieder können sich an dem Projekt beteiligen: Ein Gerät an geeigneter Stelle aufhängen oder an unseren Treffen teilnehmen. Die Projektgruppe Verkehrszählung trifft sich in loser Reihenfolge in unserer Geschäftsstelle.

Die Technik

Die Geräte sind mit Sensoren ausgestattet. Im Gegensatz zu einer Überwachungskamera wird anonym gemessen. Fährt zum Beispiel eine Person mit dem Rad an der Messstelle vorbei, wird das Ereignis „Fahrrad von links nach rechts mit 20 km/h zwischen 7:00 und 7:15 Uhr“ registriert. Datensparsam werden weder Gesichter noch Nummernschilder erkannt. Eine eingebaute SIM-Karte überträgt die Daten per Mobilfunk an den Server. Auf einer Internet-Seite werden die Daten alle 15 Minuten aktualisiert dargestellt. Bei Dunkelheit wird im Nachtmodus gemessen. Das bedeutet, dass nicht mehr zwischen den vier Verkehrsarten unterschieden werden kann. Im Sommer ist die Datenlage zur Verteilung von Fahrrad-, Fuß-, KFZ- und Schwerlast-Verkehr also genauer.

Erste Ergebnisse

Von Beginn an sammeln wir wertvolle Erfahrungen zur optimalen Aufhängung der Geräte. Vergleiche des Modal Split (Aufteilung der Verkehrsarten) an unterschiedlichen Standorten sind möglich. Auch ein Überblick über nur eine Verkehrsart (Das Fahrrad!), die Nutzung zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen an unseren Standorten ist gut machbar. Wir finden: Das Projekt hat sich bereits jetzt gelohnt. Daten und Fakten zum Verkehr vor unserer Haustür – und zukünftig weiteren Haustüren – sind wichtig und lehrreich zugleich. Bisher hat die Projektgruppe an jedem Standort mindestens eine echte Überraschung erlebt. Einige Beispiele:

Sommerzeit = Fahrradzeit. Im Sommer sind die Tage „länger“ und wärmer; die hellen



Tagesstunden locken mehr Menschen auf das Rad. Unsere Messstellen in der Altstadt und in Bickendorf registrieren nun vermehrt Tage, an denen pro Tag mehr Radfahrende als KFZ unterwegs sind. – Wie auf den Ringen und der Venloer Straße wie die Stadt berichtet hat.

Eindrucksvoll sind an einem Standort die vielen Menschen, die zu Schul- und Kita-Zeiten mit dem Rad unterwegs sind. Zwischen 7:00 und 9:00 Uhr und 15:00 und 17:00 Uhr. Dort haben wir vorher die Durchschnitts-Geschwindigkeit der KFZ geschätzt. Gemessen wird, dass KFZ im Schnitt eindeutig langsamer fahren als geschätzt. Ein Zusammenhang kann vermutet werden zwischen der allein zahlenmäßigen Sichtbarkeit, ja: Dominanz des Radverkehrs und der angepassten Geschwindigkeit der KFZ.

Ein Gerät hängt dauerhaft im Schaufenster der Geschäftsstelle. Siehe Foto. Davon sind die Messergebnisse online auf <https://kurz.adfc.koeln/telraam> abrufbar.

Mitmessen erwünscht

Ausleihen, Aufhängen und Anschließen der Geräte ist einfach und wir helfen gerne dabei. Ein guter Ort zum Aufhängen ist

- in einem Fenster in Nähe einer Steckdose
- im 1. Stock
- mit freier Sicht auf die Fahrbahn

Das Wichtigste der Anlass der Verkehrszählung. Zum Beispiel die bevorstehende Einrichtung einer Fahrradstraße, ein Unfallschwerpunkt oder auch ein laufender Bürgerantrag.

Horst Kraus





Gut ausgeschildert

Mit dem Rad durch die Eiszeit

Der Eiszeittäler-Radweg auf der Schwäbischen Alb



Höhle Hohe Fels

Bereits vor 43.000 Jahren, also während der letzten Eiszeit, haben Menschen in den Höhlen auf der Schwäbischen Alb gelebt. Und sie haben Kunstwerke hinterlassen, die für das Verständnis der damaligen Menschheitsgeschichte einzigartig sind. Deshalb wurden die „Höhlen und Eiszeitkunst der Schwäbischen Alb“ 2017 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen.

Mitten durch dieses Welterbe führt der Eiszeittäler-Radweg. Er schlängelt sich durch unberührte Natur und malerische Landschaften des Ach- und Lonetals. Hier schufen vor über 40.000 Jahren Eiszeitkünstler*innen die ersten figürlichen Kunstwerke und Musikinstrumente der Menschheit. Nirgendwo auf der Welt wurden bisher ältere Belege der Eiszeitkunst gefunden. Auf einer rund 75 km langen Strecke können die einzigartigen Höhlen und Spuren unserer Vorfahren entdeckt werden. Der Eiszeittäler-Radweg verbindet Radvergnügen und Erlebnis pur.

Der offizielle Einstieg erfolgt in Schelklingen, der Ort ist auch mit der Bahn gut zu erreichen. Zunächst führt der Radweg durch das wunder-

schöne Aichtal mit einem ersten Stopp an der Höhle „Hohle Fels“. Sie liegt direkt am Radweg. Die Höhle beeindruckt nicht nur durch ihre Größe von rund 500 qm, sondern vor allen Dingen durch ihre spektakulären Funde von fast 300 Schmuckstücken aus Mammutelfenbein, Tierzähnen und Knochen. Darunter befindet sich auch die „Venus vom Hohle Fels“, die bislang älteste bekannte, von Menschenhand geschaffene Frauenfigur, etwa 40.000 Jahre alt. Kurz dahinter liegen die Höhlen „Geißenklösterle“ und „Sirgenstein“. In beiden wurden ebenfalls spektakuläre Funde gemacht, z.B. Steinwerkzeuge und Flöten, die zu den ältesten Musikinstrumenten überhaupt gehören. Auf dem idyllischen Radweg geht es weiter bis Blaubeuren. Hier lohnt

ein geführter Rundgang, u.a. zum Blautopf, der Karstquelle der Blau, der je nach Lichteinfall eine mehr oder weniger intensive blaue Färbung seines Wassers hat und ins urgeschichtliche Museum, „URMU“, wo all die Kostbarkeiten und originalen Funde zu sehen sind. Im Museumscafé lässt sich der Tag gut ausklingen.

Entlang der Blau geht es am nächsten Tag schön flach bis Blaustein. Ein Stopp im Steinzeitdorf Ehrenstein macht die Zeit vor 6.000 Jahren sichtbar und erlebbar. Nicht weit entfernt wartet bereits Ulm. Hier fließt die Blau gleich hinterm Fischerviertel in die Donau. Der Radweg führt direkt zum Museum, wo ein berühmtes Figürchen hinter Glas steht. 31 cm hoch genießt es als „Löwenmensch“ weltweite Bekanntheit. Dieses Mischwesen wurde ebenfalls vor rund 40.000 Jahren kunstvoll aus Mammut-Elfenbein geschnitzt und ist wohl mit die älteste menschliche Darstellung. Der Fundort dieses Sensationsfundes wird erst gegen Ende der gesamten Tour erreicht.



Blaubeuren



Blautopf mit Wassermühle

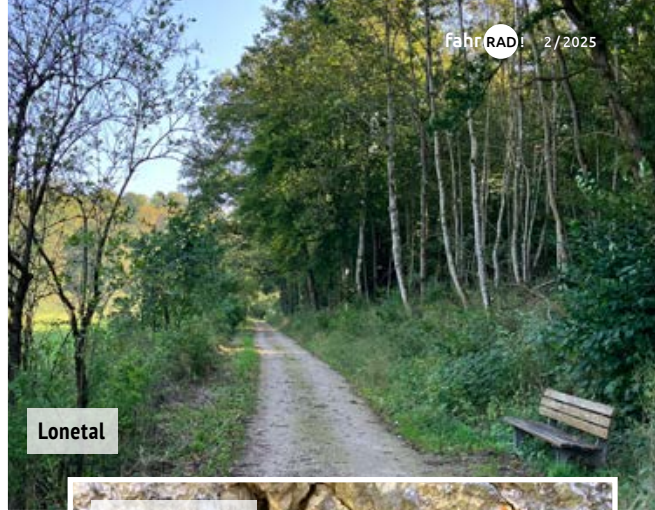


Höhle Geißenklösterle



Entlang der Blau

Ist die Strecke bislang flach und gut zu bewältigen, kommt jetzt eine sportliche Herausforderung oder bedarf einer stärkeren E-Bike-Unterstützung. Der Radweg wechselt vom Ach- ins Lonetal und das geht nur über einen Berg. Landschaftlich mit schönen Abschnitten durch Laubwälder geht es ab Beimersteten wieder bergab Richtung Lonetal. An der häufig kaum sichtbaren Lone zieht sich der Radweg idyllisch und flach entlang. Straßen und Autos sind nicht zu sehen.



wartet dann einer der Höhepunkte. Die Höhlen Bockstein und Höhlenstein. Bereits die Neandertaler genossen von hier den Ausblick auf das unter ihnen liegende Tal und die durchziehenden Tierherden. Die Funde von zahlreichen Tierknochen zeugen von erfolgreichen Jagden. Dieser Höhlenkomplex gehört zu den bedeutendsten Fundstellen aus der Zeit der Neandertaler. Ein paar Radminuten weiter wird das Felsmassiv Hohlenstein mit der Stadel-Höhle und der Bärenhöhle erreicht. Hier in der Stadel-Höhle wurde neben vielen Werkzeugen der Neandertaler das weltbekannte Kunstwerk „Löwenmensch“ gefunden. Den Abschluss der Radtour bildet die Vogelherdhöhle. Die Höhle ist die Fundstelle mit der größten Anzahl an eiszeitlichen Figuren. Am bekanntesten sind die Figuren eines Wildpferdes und eines kleinen Mammuts aus Mammutelfenbein.

Der Eiszeittäler-Radweg führt von Schelklingen über Ulm nach Niederstotzingen, alle Orte sind mit der Bahn bequem erreichbar und wegen der vielen Entdeckungen empfiehlt sich eine Mehrtages-Tour.

Ein Hinweis: Das Innere einiger Höhlen kann nicht bzw. nur mit Führung betreten werden, um den Welterbestatus nicht zu gefährden.

Wilfried Kochner

Information

www.weltkultursprung.de

Unverbindliche Hotelempfehlung:

Ulm: Hotel Goldenes Rad

Ehingen: Hotel Adler

Blaubeuren: Hotel Ochsen

Bernstadt: Landgasthof Waldhorn

Niederstotzingen: Lonetalhotel Zum Mohren



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



 **biketeam**
Radreisen

www.biketeam-radreisen.de

Einladung zur Mitgliederversammlung 2025 des ADFC Köln

Samstag, 08. November 2025 ab 16:00 Uhr

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

Liebe Mitglieder,

wir laden Euch alle zur Mitgliederversammlung 2025 ein. Diese findet am Samstag den 8. November 2025 ab 16 Uhr wieder im Kapitelsaal der In Via in der Stolzestraße 1 statt.

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Köln herzlich dazu ein. Als Mitglied zählen auch Familienmitglieder. Alle Mitglieder die das 12. Lebensjahr vollendet haben, haben Sitz und Stimme in der Mitgliederversammlung. Bitte den ADFC-Mitgliedsausweis oder Personalausweis nicht vergessen.

Als vorläufige Tagesordnung schlagen wir vor:

- | | |
|--|---|
| 1. Begrüßung durch den Vorstand | 7. Berichte der Arbeitsgruppen |
| 2. Wahl von Versammlungsleitung und Protokollanten | 8. Rückfragen Aussprache |
| 3. Feststellung der Beschlussfähigkeit durch die Versammlungsleitung | 9. Entlastung des Vorstands |
| 4. Beschluss über die endgültige Tagesordnung | 10. Ausblick auf 2026 |
| 5. Berichte der Vorstände | 12. Vorstellung Haushaltsplanung 2026 und Beschluss |
| 6. Bericht des Schatzmeisters und der Rechnungsprüfer | 13. Behandlung der Anträge |
| | 14. Sonstiges |
| | 15. Verabschiedung |

Anträge zur Tagesordnung müssen bis spätestens 31. August 2024 per E-Mail an den Vorstand geschickt werden: vorstand@adfc.koeln

Mit freundlichen Grüßen
Carolin Ohlwein und Christoph Schmidt
Vorsitzende

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**. 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 05.09. 11:30 - 18:00 Uhr

Rund um Rheinbach

5 Burgen, und ein Schloß sowie Glasbläserkunst und Keramik. Burg Münchhausen, Burg Adendorf, Burg Gudenau, Burg Lüftelberg, Burg Morenhoven, Schloß Miel und Burg Odendorf

Leitung: Werner Rollmann (015170061157)

Treffpunkt: Rheinbach, Bahnhofstraße 37



51 km, 240 hm

So 07.09. 08:30 - 18:30 Uhr

Zum Jazzkonzert auf Schloss Paffendorf

Bei freien Eintritt genießen wir das Jazzkonzert im Innenhof des Schlosses bei Swing und Jazz sowie den großen Schlosspark mit seinen ausgedehnten Wasserflächen und zahlreichen markanten Einzelbäumen.

Leitung: Bernd Reilich

Treffpunkt: Bergheim, Burggasse



68 km, 270 hm

Fr 12.09. 13:30 - 18:00 Uhr

**Kaffeehaus-Tour / zum Café FRANCK
Neu-Ehrenfeld**

Von Porz rechtsrheinisch zum Café FRANCK in Neu-Ehrenfeld und durch den inneren Grüngürtel linksrheinisch am Rhein bis Weiss dort Fährübersetzung nach Zündorf und zurück zum Bezirksrathaus

Leitung: Werner Rollmann (015170061157)

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe

■ ■ □ □ □ 30 km, 120 hm

Di 16.09. 09:00 - 18:30 Uhr

R(h)ein in den Herbst

Eine Radtour am Rhein entlang bis Bad Honnef, Fahrradtour nach Rolandseck. Ab Bonn mit dem KD-Schiff nach Porz.

Leitung: Bernd Reilich

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe, am Anleger der Köln-Düsseldorfer Schiffe

■ ■ □ □ □ 60 km, 100 hm

Do 25.09. 19:00 - 21:00 Uhr

Feierabendtour rechtsrheinisch

Kleine rechtsrheinische Radtour (20-25 km) ins Grüne bei mäßiger Geschwindigkeit. Dauer etwa zwei Stunden. Start in Holweide ab der Haltestelle Vischeringstraße (Linien 3, 13, 18), vor dem Kiosk.

Leitung: Gerd Riesselmann

Treffpunkt: Köln, Haltestelle Vischeringstraße, vor dem Kiosk

■ ■ □ □ □ 20 km, 0 hm

Fr 10.10. 13:30 - 18:00 Uhr

**Kaffeehaus-Tour / zum Café BASTIANS Innen-
stadt**

Von Porz rechtsrheinisch zum Café BASTIANS in der Innenstadt und durch Riehl zur Mülheimer Brücke weiter durch Buchforst, Merheim, Rath und Eil zurück zum Bezirksrathaus Porz

Leitung: Werner Rollmann (015170061157)

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe

■ ■ □ □ □ 45 km, 140 hm

Mi 29.10. 11:00 - 16:30 Uhr

**„Herbstblüte“ Führung im Forstbotanischen
Garten**

Was blüht im Herbst? Radtour zu Themaabhängigen qualifizierten Führung im Forstbotanischen Garten. Die Tour ist wetterabhängig.

Leitung: Bernd Reilich

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe am Schiffsanleger der KD

■ ■ □ □ □ 28 km, 60 hm

Fr 14.11. 13:30 - 17:30 Uhr

Kaffeehaus-Tour / zum Café REICHARD am Dom

Von Porz durch den rechtsrheinischen Grüngürtel bis Zoo-Brücke und weiter linksrheinisch am Rhein bis zum Café BASTIANS. Rückweg über Südstadt, Zollstock Rodenkirchen zurück nach Porz.

Leitung: Werner Rollmann (015170061157)

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe

■ ■ □ □ □ 41 km, 130 hm

Fr 12.12. 13:30 - 18:00 Uhr

Kaffeehaus-Tour / zum Café PRINTEN SCHMITZ

Von Porz rechtsrheinisch über Deutzer Brücke zum Café PRINTEN SCHMITZ im Neumarktviertel und zurück über Hohenzollernbrücke durch Humboldt, Gremberg, Rath, Heumar Gremgel nach Porz zurück.

Leitung: Werner Rollmann (015170061157)

Treffpunkt: Köln, Porzer Rathhaustreppe

■ ■ □ □ □ 45 km, 140 hm

Termine

Do 04.09. 19:30 - 21:00 Uhr

Radreisevortrag „Wer radelt, der findet“

Pfarrer Gereon Alter berichtet von seinen Radreisen auf allen Kontinenten.

Veranstaltungsort: Pfarrzentrum zum HL Geist, 50969 Köln

So 14.09. 08:00 - 18:00 Uhr

Kommunalwahl

Geh wählen! Deine Stimme für einen fahrradfreundlichen Stadtrat und die Verkehrswende in den neun Stadtbezirken!

Veranstaltungsort: Köln, Ganz Köln

Mi 17.09. 19:00 - 21:00 Uhr

ADFC Köln trifft die Stadtverwaltung

Einblicke in die Planung von Straßen, Wegen und Plätzen der Stadt Köln.

Wie werden Straßen- und Verkehrswege in Köln geplant und weiterentwickelt? Nach welchen Kriterien wird entschieden.

Veranstaltungsort: Köln, Mauritiussteinweg 11

Mi 24.09. 19:00 - 20:30 Uhr

Radverkehrsgruppe des ADFC Köln

Monatliches Arbeitstreffen der Radverkehrsgruppe des ADFC Köln am letzten Mittwoch des Monats

Veranstaltungsort: Köln, ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11

Mi 01.10. 19:00 - 21:00 Uhr

Filmvorführung: „Cycling without Age“

Filmvorführung „Cycling without Age“ + Vortrag „Radeln ohne Alter Köln“ + anschließende Diskussion

Veranstaltungsort: Köln, Mauritiussteinweg 11

Mi 15.10. 19:00-21:00 Uhr

ADFC trifft die Stadtreinigung der AWB

Wie plant AWB die Einsätze? Wofür ist AWB zuständig und wofür nicht? Das sind nur einige der Themen die im Rahmen der Veranstaltung behandelt werden.

Veranstaltungsort: Köln, Mauritiussteinweg 11

Mi 22.10. 19:00 - 21:00 Uhr

Reise-Vortrag Marokko

Dirk Prüter war 9 Wochen mit dem Fahrrad in Marokko unterwegs.

Veranstaltungsort: Köln, Mauritiussteinweg 11

Mi 05.11. 19:00 - 21:00 Uhr

ADFC trifft den Fahrradbeauftragten der Stadt Köln

Was macht eigentlich der Fahrradbeauftragte der Stadt?

Der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln kommt zu Besuch und gibt uns spannende Einblicke in seine Arbeit und die Aufgaben seines Teams.

Veranstaltungsort: Köln, Mauritiussteinweg 11

Jeden zweiten Mittwoch 19:00-21:00 Uhr

Radlertreff Bunte Speiche & Goldener Sattel

Wir laden herzlich ein zu einem zwanglosen Beisammensein in der ADFC-Geschäftsstelle. Ausfall bei zeitgleicher Veranstaltung / Vortrag.

Veranstaltungsort: ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln

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 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, Hahnenort, Rudolfplatz

Jeden Mittwoch 17:00-19:00 Uhr und jeden ersten Samstag 11:00-13:00 Uhr geöffnet

ADFC Geschäftsstelle

ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln



Jeden vierten Mittwoch 17:00-19:00 Uhr und jeden ersten Samstag 11:00-13:00 Uhr

ADFC-Fahrradcodierung in Köln

ADFC Köln, Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln



Weitere Informationen und Anmeldung unter:
codierung.adfc-koeln.de und codierung@adfc-koeln.de

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.



Über den Kurznachrichtendienst Mastodon im sogenannten Fediverse gibt es bei uns aktuelle Nachrichten rund um den Radverkehr in Köln.

[@ADFCKoeln@social.cologne](https://social.cologne/@ADFCKoeln)



In Facebook findet ihr zahlreiche Artikel und Stellungnahmen zu aktuellen verkehrspolitischen Themen.

facebook.com/adfckoeln



In Instagram findet ihr Fotos aus dem Vereinsleben und neuen Verkehrsprojekten. Außerdem bringen wir dort auch immer wieder Infografiken zu verschiedenen Themen.

instagram.com/adfckoeln/



In LinkedIn erreichen wir primär Menschen aus Politik, Wirtschaft und Medien

linkedin.com/company/adfc-koeln



Über den Kurznachrichtendienst Bluesky gibt es bei uns aktuelle Nachrichten rund um den Radverkehr in Köln.

bsky.app/profile/adfc-koeln.de

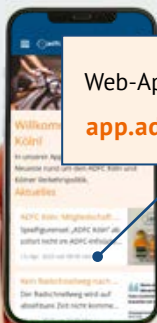


In Threads spiegeln wir die Wesentlichen Inhalte aus den Kurznachrichtendiensten Bluesky und Mastodon.

threads.com/@adfckoeln

Web-App fürs Smartphone

app.adfc-koeln.de



Fördermitglieder

des ADFC Köln

Der ADFC Köln dankt seinen Fördermitgliedern für die Unterstützung.



Bikestation Köln

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



Colonia Aktiv

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



Cosmos Bikes & More GmbH

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



E-Bike-Erlebnis-Center Nr. 1

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



Fahrrad-Diebstahlschutz.com

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



Faltradr Ritter

Gereonswall 66
50670 Köln
www.faltradr Ritter.de
info@faltradr Ritter.de



Sachverständigenbüro Höffer

Fahrradgutachten
Neusser Straße 337
50733 Köln
www.fahrrad-gutachten.de
bike@fahrrad-gutachten.de



messageconcept GmbH

Große Witschgasse 17
50676 Köln
www.messageconcept.com



Perpedalo- Riksha gut ankommen

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

**Portz am Ring**

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

**Pützfeld GmbH**

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

**Radlager Nirala Fahrradladen GmbH**

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

**Radstation Köln**

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

**Schneider Radsport Köln**

Stephanstr. 15
50676 Köln
www.fahrradwerkstatt-koeln.de
info@fahrradwerkstatt-koeln.de

**Radmarkt Schumacher**

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

**Stadt Köln****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**VELOGICAL GmbH**

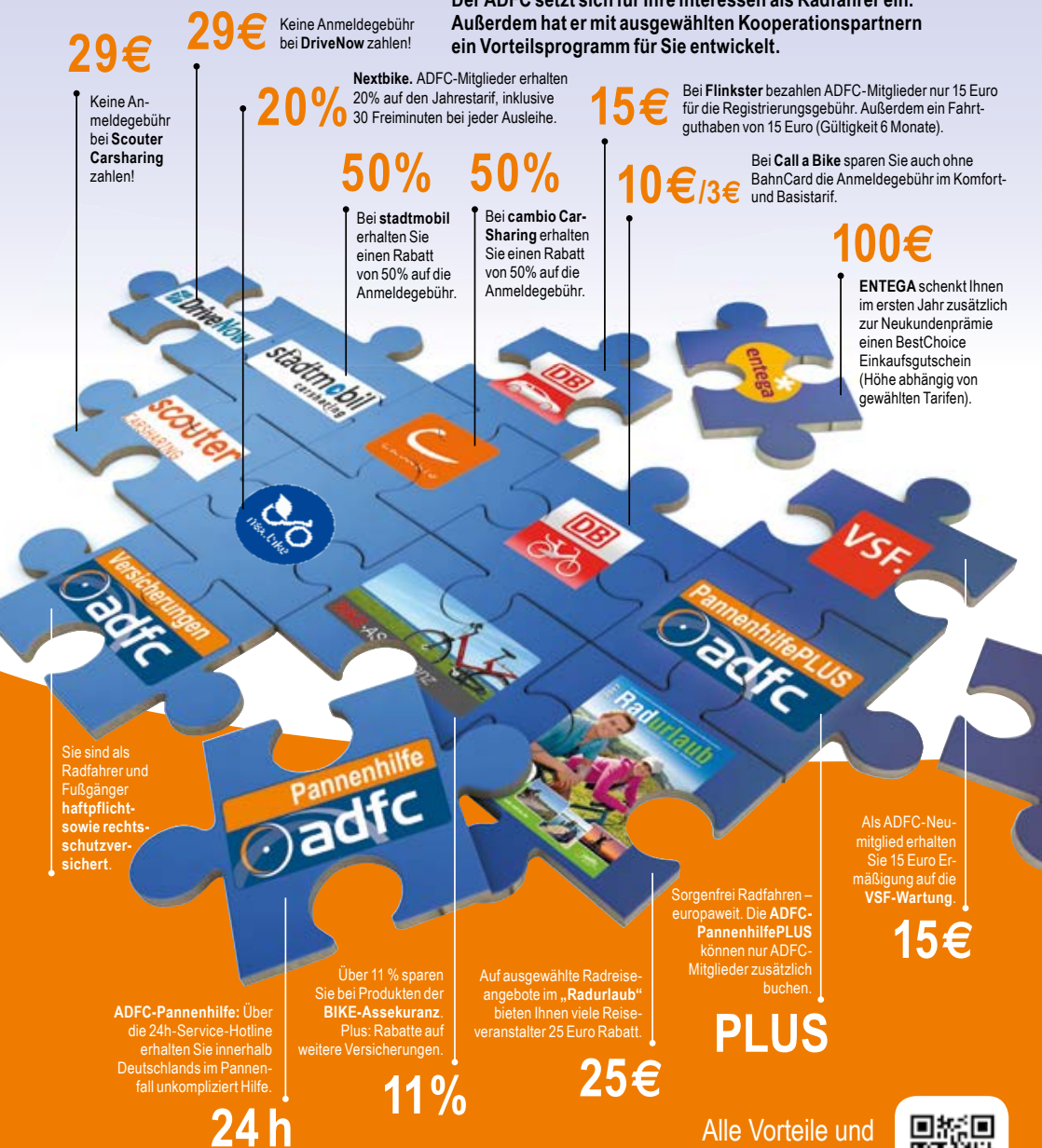
Jan-Wellem-Str. 23
51065 Köln-Mülheim
www.velogical-engineering.com
team@velogical-engineering.com

**Planungsbüro VIA e.G.**

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

Mitgliedervorteile auf einen Blick

Der ADFC setzt sich für Ihre Interessen als Radfahrer ein. Außerdem hat er mit ausgewählten Kooperationspartnern ein Vorteilsprogramm für Sie entwickelt.



29€ Keine Anmeldegebühr bei **Scouter Carsharing** zahlen!

29€ Keine Anmeldegebühr bei **DriveNow** zahlen!

20% **Nextbike.** ADFC-Mitglieder erhalten 20% auf den Jahrestarif, inklusive 30 Freiminuten bei jeder Ausleihe.

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).

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

PLUS

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

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

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

15€ Sorgenfrei Radfahren – europaweit. Die **ADFC-PannenhilfePLUS** können nur ADFC-Mitglieder zusätzlich buchen.

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)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

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

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

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

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

☐ Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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

Einzelmitglied

☐ ab 27 J. (66 €) ☐ 18–26 J. (33 €)

☐ unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

☐ ab 27 J. (78 €) ☐ 18–26 J. (33 €)

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

☐ **Zusätzliche jährliche Spende:**

€

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.

- Das Mariechen steht in **Holweide** und ist zur Mitnahme von Kindern geeignet.
- In **Porz** steht euch das Lastenrad Moritz zur Verfügung. Es ist 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 immer mal wieder Standorte für unsere Räder. Meldet Euch gern, wenn ihr Station werden wollt.



ADFC Köln Kontaktdaten

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.

Geschäftsführender Vorstand

Christoph Schmidt
Vorsitzender / Pressesprecher
christoph.schmidt@adfc.koeln

Carolyn Ohlwein
Stellv. Vorsitzende /
Veranstaltungen
carolin.ohlwein@adfc.koeln

Frederik Lübbers
Schatzmeister / Finanzen
frederik.luebbers@adfc.koeln

Weitere Ansprechpartner

Mareike Riewe
Geschäftsstelle
mareike.riewe@adfc.koeln

Wolfgang Knauber
Geschäftsstelle
wolfgang.knauber@adfc.koeln

Christian Hölzel
Radverkehr
christian.hoelzel@adfc.koeln

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

Gerd Riesselmann
Mitglieder / Radtouren
gerd.riesselmann@adfc.koeln

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

Brit Feyen
Ehrenamtlich Aktive
brit.feyen@adfc.koeln

Kathrin Poser
Ehrenamtlich Aktive
kathrin.poser@adfc.koeln

Horst Kraus
Geisterradpatenschaften
horst.kraus@adfc.de

Barbara Aldag
Newsletter-Redaktion
newsletter@adfc.koeln



Schreibt uns eure Meinung

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

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

Deshalb unsere Bitte an euch:

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

Schreibt einfach eine E-Mail an:

info@adfc.koeln

Wir freuen uns auf eure Post!
Euer ADFC Köln



Impressum

Ausgabe 2 / 2025

Auflage 5.000 Exemplare

Herausgeber ADFC Kreisverband Köln e.V.
Mauritiussteinweg 11, 50676 Köln

Bankverbindung

Sparda-Bank West eG
IBAN DE39 3706 0590 0004 8836 08
BIC GENODED1SPK
PayPal paypal@adfc-koeln.de

Finanzamt

Köln Altstadt Steuernummer 214/5859/2460

Verantwortlicher Redakteur: Jörg Steinhaus
Redaktion Stephan Behrendt, Christian Hölzel,
Carolin Ohlwein, Hubert Schlömer, Christoph Schmidt

Autor*innen dieser Ausgabe

Stephan Behrendt, Alexander Bühler, Oliver Hegner,
Christian Hölzel, Ute Kaufmann, Michael Klais, Wilfried
Kochner, Horst Kraus, Henk van Liempt, Christoph Obst,
Brigitte Reimers, Gerd Riesselmann, Christoph Schmidt,
Jörg Steinhaus, Jörn Zaefferer

Fotos

Soweit vom jeweiligen Autor/von der jeweiligen Autorin nicht anders angegeben, stammen die Fotos vom jeweiligen Autor.

Titelbild TAUBE-DESIGN / Foto: verana fotografiert

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 / 2025

Hinweis

Die Verfasser der Artikel und Leserbriefes 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.

30 years
part of
solution



30 Jahre Stadtrad – 30 Jahre Freude am Fahrrad!

Unser Ziel: gute & schöne Räder für Dich, damit Du mobil bist und Dein Rad perfekt läuft.

Das bringt dich weiter:

- das richtige Rad für Deine Anforderungen
vielseitige Auswahl, starke Marken
- erstklassiger Werkstattservice
- hochwertiges Fahrradzubehör
- Probefahren, Probeleihen
- Fahrradleasing

- VSF - Fahrradmanufaktur
- Contoura
- Brompton
- Conway
- QiO
- i:SY
- Hase Bikes
- und viele mehr ...

Schau gerne bei uns vorbei: www.stadtrad-koeln.de

Verkauf

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

Showroom

Bonner Str. 91
50677 Köln
0221-397 877 00

Werkstatt

Alteburger Str. 62
50678 Köln
0221-37 58 32



E-Bikes | Fahrräder | Zubehör | Fahrradladen | Werkstatt

Radlager

FAHRRÄDER FÜR ALLE!

www.radlager.de

Aktuell
15%
auf lagernde E-Bikes
für ADFC-
Mitglieder!



RADLAGER Fahrradladen
Sechzigstraße 6
50733 Köln

TEL 02 21 - 73 46 40
[instagram.com/radlager_koeln](https://www.instagram.com/radlager_koeln)
WWW.RADLAGER.DE