

Rückenwind

Mitgliederzeitung des Allgemeinen Deutschen
Fahrrad-Clubs, Bezirksverein Bonn e.V.

12. Jahrgang

Nr. 2/90

0,- DM

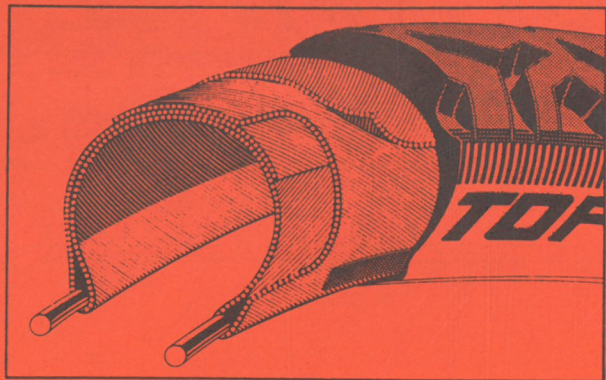


Die Glienicker
Brücke von Potsdam
nach Berlin (West).

Auch hier gibt es
seit kurzem einen
ADFC. Zur Vereins-
gründung besuchten
Radler aus Bonn die
Partnerstadt. Bericht
auf Seite 5



Der TopTouring hält und hält, was er verspricht.



**Alle Vielfahrer und
Tourenfahrer sind jetzt
richtig happy!**

Wissen doch Stadt-,
Touren- und Wanderradfahrer
endlich, was sie für unbeschwer-
tes Radfahren jetzt brauchen:
TopTouring.

Den Fahrrad-Gürtelreifen mit
extrem hohem Pannenschutz.
Schlechte Zeiten für WilliPneu,
den Pannenteufel.

**WilliPneu, der Pannen-
teufel,
ist ganz schön sauer!**

Kein Wunder, daß WilliPneu
sauer ist: Jetzt gibt's ja den
Fahrrad-Gürtelreifen mit extrem
hohem Pannenschutz: TopTouring!

**Viel zu
sicher...**



WilliPneu, der Pannenteufel,
hat keine Chance beim TopTouring.

Liefertabelle

	max. Luft- druck	max. Trag- fähigkeit
47-559 (26x1.75/2)**	4,0 bar	105 kg
37-590 (26x13/8)	5,0 bar	95 kg
32-622 (28x11/4 x 13/4)**	5,0 bar	85 kg
37-622 (28x13/8 x 15/8)**	5,0 bar	100 kg
47-622 (28x1.75)**	4,0 bar	110 kg
32-630 (27x11/4)*	5,0 bar	85 kg

* Lieferbar ab Frühjahr 1990

** auch mit Skinwall (schwarz/transparent)

Reifen – neuester Stand.

Continental

Inhalt

Editorial	4
Der ADFC klingelt jetzt auch in Potsdam ..	5
Bericht über die Mitgliederversammlung ...	6
Kreisverband Trier gegründet	7
Neu: ADFC-Ortsgruppe Hennef	7
Unfallstatistik: Wichtige Aufgabe	8
Autofrei durchs Maifeld	9
ADFC Meckenheim	10

Schlankheitskur für Fußgänger und Radfahrer?	11
Kontaktadressen	12
Termine	13
Zur Bonner Verkehrspolitik	14
Dauerbrenner Kaiserstraße	17
Fahrradfalle muß weg	20
Kleiner Umwelttip	21

Impressum

Rückenwind: Nr.2, Mai 1990,
12. Jahrgang

Herausgeber: ADFC Bonn e.V.
Postfach 180 146
5300 Bonn 1

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktion: Thomas Friebe,
Lars Sözüer (viSdP)

Satz und Layout: Hans-J. Simon
Verlag, Bonn

Druck: Eilers, Bonn

Auflage: 2500

Titelbild: Wolfgang Raps

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Die Ausgabe 3/90 erscheint im September.

Die jederzeit willkommenen Beiträge oder Leserbriefe der ADFC-Mitglieder oder Nicht-Mitglieder bitten wir an die obige Anschrift des ADFC zu senden.

Vollwert-Party-Service

Wir liefern Buffets von schlicht und lecker
bis grandios in künstlerischer Dekoration für
Betriebsfeiern, Hochzeiten, Feten,...

Kostenfreie Zustellung

AUBERGINE cc

Der Vollwert-Frischdienst für Gourmets

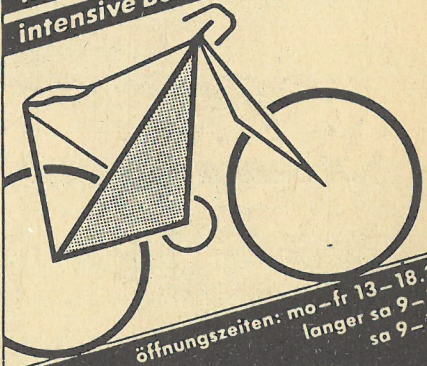
Lievelingsweg 104a · 5300 Bonn 1

☎ (0228) 67 00 57 · Fax (0228) 67 00 59

☎ 0228/694209
5300 Bonn, Breite Str. 65

Stahlroß

Fahrräder nach Maß
Kuriositäten
intensive Beratung



öffnungszeiten: mo-fr 13-18.30
langer sa 9-16
sa 9-14

Liebe Rückenwind-Leser!

wie das veränderte Titelblatt schon vermuten ließ, gibt es ein neues Redaktions-Team. Ruth Steinacker, die jahrelang für den Rückenwind geackert hat, ist jetzt als Mitarbeiterin der ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Bremen tätig. Wir hoffen, daß wir ihrer Nachfolge würdig sein werden.

Wie interessant und unterhaltsam, wie informativ und aktuell der Rückenwind wird, das hängt aber in erster Linie von seinen Lesern selbst ab. Der Untertitel sagt es: Der Rückenwind ist die Mitglieder-Zeitung des ADFC Bonn. Hier schreiben ADFCler für ADFCler. Der Rückenwind ist kein Organ des Vorstands oder der Redaktion, sondern alle können hier schreiben.

Die Radreise-Saison hat schon begonnen. Haben Sie auch schon eine Tour gemacht? Erzählen Sie mal davon! Oder basteln Sie gerne an Ihrem Rad? Jeder Fahrrad-Fan hat einige Tips und Tricks auf Lager. Rücken Sie raus damit! Und geht Ihnen nicht auch so manches auf die Nerven, brennt Ihnen auf den Nägeln, am täglichen Verkehrschaos, an fehlkonstruierten Fahrrädern,

RADhaus

ADFC-Geschäftsstelle

Maxstraße 73

5300 Bonn 1

☎ 0228/ 63 00 15

Öffnungszeiten:

Di. 17 - 19 Uhr Beratung und Verkauf

Mo, Mi, Fr 9 - 12 Uhr nur Verkauf

oder am ADFC? Machen Sie Ihrem Ärger Luft! Schreiben Sie uns, rufen Sie an, kommen Sie vorbei, wir haben ein offenes Ohr für alle Ideen. Unsere Anschriften stehen im Mittelteil, wie auch die Adressen des Vorstands und der Ortsgruppensprecher, die Ihnen bei allen Fragen rund ums Fahrrad weiterhelfen. In der Erwartung überquellender Briefkästen wünschen wir Ihnen eine unterhaltsame Lektüre.

Ihr Redaktions-Team

Thomas Friebe, Lars Sözüer

Ihr Fahrrad » nach Maß «

The advertisement features a large, stylized graphic of a bicycle frame. A ruler is positioned horizontally across the middle of the frame, with markings from 10 to 120. Below the ruler, the text 'Verkauf und Service aus Meisterhand.' is written in a bold, sans-serif font. To the right, the company name 'ZweiRad Grabner GmbH' is prominently displayed in a large, bold, sans-serif font. Below the company name, the address 'Antoniterstraße 71 5300 Bonn 2' and the phone number 'Telefon (0228) 34 73 70' are listed.

Verkauf und Service aus Meisterhand.

ZweiRad Grabner GmbH
Antoniterstraße 71
5300 Bonn 2
Telefon (0228) 34 73 70

Der ADFC klingelt jetzt auch in Potsdam

Radfahren in Potsdam? Wahrlich kein Vergnügen: Blaue Wolken aus Trabis und Wartburgs steigen in die Nase, Schlaglöcher bedrohen die Felgen, Autofahrer, stolz auf ihr teures Vehikel, hupen die Pedalritter von den Kopfsteinpflasterstraßen. Und die Zustände könnten sich weiter verschlechtern, sollte der bundesdeutsche Auto-Boom nun ungebremst auch in die DDR schwappen. Dem gilt es vorzubeugen. Potsdams Radfahrer haben sich nun organisiert und gründeten Ende März den "ADFC Potsdam".

Geburtsheifer war unser Bonner ADFC-Bezirksverein. 28 Bonner ADFCler fuhren freitags per Reisebus und mit 28 Fahrrädern im Gepäck in die Bonner Partnerstadt. Dort galt es schon am Abend in einem Saal der Pädagogischen Hochschule den ADFC Potsdam zu gründen. Und das Interesse bei den Bürgern der Havel-Stadt war enorm. Rund 120 Potsdamer waren zur Gründungsversammlung gekommen, tatkräftig unterstützt von den Bonner ADFClern und Freunden des ADFC Berlin (West). Zum ersten Vorsitzenden wählte die Gründungsversammlung den Mathematik-Dozenten an der Pädagogischen Hochschule Dr. Hartmut Schachtzabel.

Den Kontakt zu den Potsdamer Radfahrern hatte unser Vorsitzender Karl-Ludwig Kelber über das Bonner Presseamt geknüpft. Ein Aufruf in den Potsdamer Tageszeitungen, von der Stadt Bonn vermittelt, hatte unerwartet große Resonanz, über 50 Potsdamer schrieben an den Bonner ADFC, der die Potsdamer dann miteinander in Kontakt brachte. Die Satzung des ADFC Bonn, Infos und Broschüren gingen auf die Reise nach Potsdam. Nützliche Hilfe, die die Potsdamer gerne in Anspruch nahmen.

Ihre Radler-Lobby nannten die Potsdamer ebenfalls ADFC, nicht zuletzt mit Blick auf die angestrebte Vereinigung der ADFCler in beiden deutschen Staaten. Schon jetzt sind ADFC-Landesverbände in der DDR im Entstehen, ebenso ein Dachverband.

Die Feier nach der gelungenen Gründung am Freitagabend mußte allerdings ins Wasser fallen. Zu später Stunde hat in Potsdam keine Wirtschaft mehr geöffnet. Und so wurde die Feier des Erfolges in die Familien verlagert, wo die Bonner ADFCler untergebracht waren.

Am Samstag dann wurde die Potsdamer Innenstadt von rund 500 Fahrradfahrern "lahmgelegt". Klingelnd fuhren die Radler durch die Altstadt und luden am Karl-Liebknecht-Forum zu einer Kundgebung ein. Dabei konnte der junge ADFC auf die Potsdamer Umweltorganisation ARGUS zählen. Die ARGUS-Leute hatten nicht nur die Demonstration angemeldet, sondern beteiligten sich auch zahlreich an der Radler-Demo. Auch weiterhin sollen die Kontakte zwischen ARGUS und dem ADFC eng geknüpft sein.

Bei der Rundfahrt durch Potsdam konnten die ADFCler aus Bonn auch fahrradfreundliche Regelungen finden. So gibt es in Potsdam Ampeln extra für Radfahrer, Rechtsabbiegen auch bei Rot und zahlreiche Einbahnstraßen, in denen die Radler in beiden Richtungen fahren dürfen. Sicher vorbildlich auch für Bonn, wo für jede offene Einbahnstraße noch hart gestritten werden muß.

Tatkräftig gefördert wurden die Potsdamer ADFCler übrigens auch von Bonner Fahrradhändlern. Die hatten kräftig in ihre Lager gegriffen und nützliche Zubehör wie Sättel, Schläuche und Reifen, Körbe, Schlösser, Trikots und Regenbekleidung mit auf die Reise geschickt.

"Eines ist sicher", so der ADFC-Vorsitzende Karl-Ludwig Kelber, "der ADFC Potsdam wird künftig nicht zu überhören sein."

Axel Mörer

Bericht über unsere Mitgliederversammlung am Montag, den 19. März 1990 im Ortszentrum Dottendorf

Es kamen nicht alle Mitglieder; jedoch genug, um den Saal zu füllen und lebhaft zu diskutieren. Hinsichtlich des Tätigkeitsberichtes des Vorstandes verwies der Vorsitzende auf die ausführliche Darstellung zur letzten Mitgliederversammlung (10-Jahres-Feier) im November 1989. Zusätzlich wurde bemerkt, daß der ADFC in der Öffentlichkeit als kompetenter Ratgeber anerkannt ist, wobei aber noch große Widerstände selbst bei kleinen Dingen festzustellen seien. Der ADFC Bonn entwickle sich gut; vor 2 Jahren haben wir das tausendste Mitglied begrüßt, heute haben wir bereits 1.600 Mitglieder. Eine Ortsgruppe Andernach wurde gegründet, in Hennef ist eine geplant. (Über die inzwischen erfolgte Gründung der Ortsgruppe Hennef und eines Kreisverbands Trier siehe die Berichte auf Seite 7 - Anm.d.Red.) Der Vorsitzende sprach in diesem Zusammenhang seinen Dank an die Aktiven in den Ortsgruppen aus.

Die Erweiterung der Poppelsdorfer Unterführung ist inzwischen vom Stadtrat beschlossen. Es fehlen noch weitgehend diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen. Mit den Bonner Stadtwerken sei man wegen der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln im Gespräch. Für nächstes Jahr ist ein Internationaler Fahrradkongreß in Bonn geplant; die Stadt hat ihre Unterstützung zugesagt. Bonner ADFC-Mitglieder werden nach Potsdam fahren und dort die Gründung eines Fahrradvereins unterstützen (was inzwischen geschehen ist; siehe auch gesonderten Bericht auf Seite 5). Die Mitglieder wurden gebeten, sich mit Leserbriefen in den örtlichen Zeitungen gegen die Vorwürfe gegenüber Radfahrern zu verteidigen. In diesem Zusammenhang stellt der Vorsitzende wiederum fest, daß der ADFC seine Mitglieder stets zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften auffordert.

wurde und daß sich keine Beanstandungen ergeben hätten. Es wurde Entlastung vorgeschlagen. Bei einigen Stimmenthaltungen wurde der Vorstand entlastet und der Haushalt 1990 beschlossen.

Der Vorsitzende dankte der ausscheidenden Frau Brade und Herrn Peters für ihre langjährige Mitarbeit als Kassenwartin bzw. als Referent für Stadt- und Verkehrsplanung. Das Ergebnis der Vorstandswahlen finden Sie bitte auf Seite 12 dieses Rückenwinds (Vorstandsadressen).

Die Delegierten zur diesjährigen Bundeshauptversammlung in Bamberg wurden satzungsgemäß bereits vor der Landesversammlung ADFC Nordrhein-Westfalen gewählt. Es sind dies für Bonn: der 1. Vorsitzende, Frau Jendis, die Herren Kalle, Lenk und Zocher.

Die Mitgliederversammlung schloß nach einem Referat des Mitglieds Prof.Dr. Horst Ehmke, MdB, über verkehrspolitische Konsequenzen aus dem Berliner Programm der SPD und anschließender lebhafter Diskussion.

Zum Schluß - und nicht zum Bericht über die Mitgliederversammlung gehörend - eine für manchen interessante Notiz über die Mitgliederstärke unserer einzelnen Ortsgruppen (Stand Ende April 1990):

Siegburg/Sankt Augustin:	100
Troisdorf:	82
Meckenheim/Rheinbach:	88
Vorgebirge:	58
Bad Honnef/Königswinter:	110
Mosel (Koblenz/Trier):	194
Andernach:	31
Bonn (einschl. Wachtberg, Euskirchen, rechtsrheinisch Hennef, Eitorf etc.):	990
außerhalb unseres Bezirksvereins wohnend: 7	

Mitglieder insgesamt: 1.660

Frau Brade stellte den Kassenbericht 1989 und den Haushaltsplan 1990 vor. Die Kassenprüfung ergab, daß die Kasse ordnungsgemäß geführt

Dieter Lenk

Kreisverband Trier gegründet

Dank der Initiative unserer Mitglieder Siegfried Herz und Martin Grünendieck ist es jetzt in Trier – dort und in der Umgebung gab es bereits rund 35 ADFC-Mitglieder – zur Gründung eines ADFC-Kreisverbandes gekommen. Die Versammlung war in der örtlichen Presse und mit Flugblättern angekündigt worden. So erschienen 30 Personen.

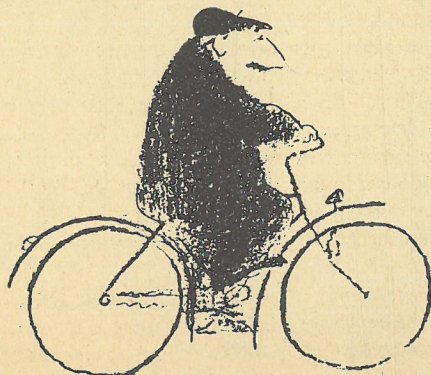
Für den Bezirksverein Bonn, der bisher und noch für kurze Zeit die Mitglieder im Raum Koblenz/Mosel betreute und betreut, waren Karl-Ludwig Kelber und Dieter Lenk erschienen. Die Anwesenden bekundeten lebhaftes Interesse am ADFC und seiner Arbeit. Es gab eine rege Diskussion über die Verkehrssituation in Trier und Umgebung, in der sich die ersten Arbeitsschwerpunkte herauschälten.

Von den 30 Erschienenen erklärten sich 20 (!) bereit, aktiv mitzuarbeiten: einmal mehr zeigte sich die Stärke des ADFC, die im hohen ehrenamtlichen Engagement seiner Mitglieder liegt. Zum vorläufigen Vorsitzenden wurde Martin Grünendieck gewählt. Seine Anschrift: Steingröverweg 2, 5500 Trier, ☎ (privat) 0651/ 2 98 71, ☎ (dienstl.) 0651/ 201 26 84.

Neu: ADFC-Ortsgruppe Hennef

Am 7.Mai kam es in Hennef auf Initiative des dortigen ADFC-Mitglieds Dietrich Lohmeyer zur Gründung einer ADFC-Ortsgruppe. Zwar waren der Einladung in die Gaststätte "Haus des Gastes" nur zehn Personen gefolgt. Doch die heftige und sachkundige Diskussion über Hennefer verkehrspolitische Defizite mündete in dem einhelligen Entschluß, aktiv zu werden und Änderungen zu bewirken. Es wurde beschlossen, mit ersten Forderungen und Vorschlägen an die Öffentlichkeit zu treten: Tempo 30 in der Frankfurter Straße mit einer auf den Radverkehr hinweisenden Beschilderung und die Aufforderung an den Stadtrat, den Antrag auf Förderung nach dem Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW zu stellen. In Angriff genommen werden eine verkehrspolitische Bestandsaufnahme und die Herausgabe eines Radfahrerstadtplans.

Die Ortsgruppe will auch mit einem Fahrradmarkt und einem Infostand andere Interessenten ansprechen. Zur vorläufigen Sprecherin wurde Ursula Törkel, Löwenburgstraße 8, 5202 Hennef 1, ☎ 0 22 44/ 46 23 bestimmt. Die nächste Zusammenkunft wurde für Montag, den 5.6.1990, 20 Uhr im "Haus des Gastes", Kurhausstraße vereinbart.



Wichtige Aufgabe

Die Zahl der Radfahrerunfälle nimmt zu, wie der Bericht des Polizeipräsidiums darstellt. Allerdings ist der Anstieg deutlich geringer als die erfreuliche Zunahme des Fahrradverkehrs. Dennoch muß die Unfallentwicklung energisch bekämpft werden. Dazu bedarf es eines Bündels von Maßnahmen.

Darauf, daß die Statistik nicht einseitig interpretiert werden darf, damit es nicht zu einer weiteren Verschlechterung des Verkehrsklimas kommt, hat der ADFC im unten abgedruckten Leserbrief hingewiesen. Um gezielte verkehrspolitische Mittel gegen die Unfallrisiken einsetzen zu können, braucht man Kenntnisse über die

Unfallursachen. Im Polizeipräsidium Bonn werden alle Unfälle mit Radfahrern genau registriert. Eine Stecktafel läßt die Unfallhäufigkeit an bestimmten Stellen im Verlauf der Jahre 1988 bis 1990 immer deutlicher erkennen. Jetzt käme es darauf an, daß diese Daten wissenschaftlich ausgewertet werden – eine wichtige Aufgabe. Und ein ideales Thema für eine Diplomarbeit. Welche Studentin oder welcher Student möchte sich an dieses Thema machen? Nach einem Anruf bei Karl-Ludwig Kelber (dienstlich ☎ 21 10 78 oder privat ☎ 69 46 69) könnte ein entsprechender Kontakt zur entsprechenden Polizeibehörde geknüpft werden.

Karl-Ludwig Kelber

General-Anzeiger 5./6. Mai 1990:

Polizei stempelt Opfer zu Tätern

Betr.: Artikel „1989: 729 Radfahrerunfälle“ und „Van Schewick und Wickel für mehr Parkraum in der City“ im General-Anzeiger vom 24. und 26. April.

Niemandem besorgt der Anstieg der Radfahrerunfälle mehr als den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Doch sollte nicht übersehen werden, daß die Unfallzahl deutlich geringer zunimmt als der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr. Untersuchungen belegen eindrucksvoll: der einzelne Radfahrer ist um so sicherer, je mehr Radfahrer in einer Stadt auftreten, was wiederum für uns alle und für unsere Umwelt von großem Nutzen wäre. Dies und die von Polizeidirektor Länger genannten Hauptunfallursachen – das Übersehen der Radler durch Kfz-Fahrer – sollten eigentlich zu entsprechenden verkehrspolitischen Konsequenzen führen. Doch was geschieht stattdessen?

Die Landtagsabgeordneten van Schewick und Wickel nennen den Radverkehr besonders gefährlich, weil er lautlos ist. Welch eine – wenn man es zu Ende denkt – absurde Betrachtungsweise. Beide übersehen offenbar, welche Verkehrsteilnehmer andere töten und verletzen. Und wenn sie mit „Law-and-Order-Parolen“ Wahlkampf machen, sollten sie ihre – vom ADFC unterstützten – Forderungen nach einem rücksichtsvollen Verkehrsverhalten nicht nur an die Radfahrer, sondern an alle richten. Offenbar haben beide

Herren aber auch die längst zum Allgemeinut gewordenen Erkenntnisse übersehen, daß die Einrichtung immer noch weiterer Parkangebote in den Innenstädten keine Probleme löst, sondern das Chaos nur verschlimmert.

Polizeidirektor Längers Darstellung der Unfallstatistik und deren Wiedergabe vermitteln den Eindruck, die radfahrenden Verkehrstopfer seien letztlich die Täter. Länger richtet kein Wort des Appells an die Autofahrer, sie sollten weniger rasen, ohne Alkohol fahren, besser aufpassen, um „schwächere“ Verkehrsteilnehmer nicht in Mitleidenschaft zu ziehen, obwohl die Autofahrer ganz im Gegensatz zur rein statistischen Wahrscheinlichkeit nicht nur zu 50 Prozent Schuld haben, wenn es zum Konflikt kommt. Dabei sind Radfahrer zu 56,7 Prozent an Unfällen, die sie erleiden, nicht schuld. Und bei den von ihnen unschuldig erlittenen Unfällen tragen Kfz-Fahrer zu 84 Prozent die Verantwortung. Daraus sind Konsequenzen zu ziehen. Wer jedoch das Entscheidende zu sagen unterläßt und nur die potentiellen Opfer ermahnt, sie sollten gefälliger besser aufpassen (oder am besten gleich daheim bleiben), der vermittelt rücksichtslosen Autofahrern ungewollt das Gefühl, daß die Radfahrer letztlich selber schuld seien, wenn sie unter die Räder kommen.

Karl-Ludwig Kelber

1. Vorsitzender des ADFC-Bonn

Autofrei durchs Maifeld

Der zweite Bauabschnitt des Rad- und Wanderweges im Maifeld ist fertig. Vor fast genau einem Jahr war das erste Teilstück auf der ausgedienten Bahntrasse zwischen Polch und Münstermaifeld eingeweiht worden. Jetzt wurden die ehemaligen Haltepunkte Kerben und Nettesürsch verbunden und damit auch der Einstieg in die Weiterführung nach Ochtersendung und Mayen vollzogen. Damit steht den Radwanderern jetzt ein ca. 15 km langes Netz autofreier Wege mit sanften Steigungen und hervorragender Oberfläche zur Verfügung. Im nächsten Jahr ist mit dem Ausbau der Reststrecke zwischen Nettesürsch und Mayen zu rechnen. Die Ortsgruppe Andernach bietet eine Tour mit Test des Radwanderweges an. Abfahrt ist am Sonntag, 24. Juni, um 9 Uhr am Andernacher Freibad.

Lars Sözüer

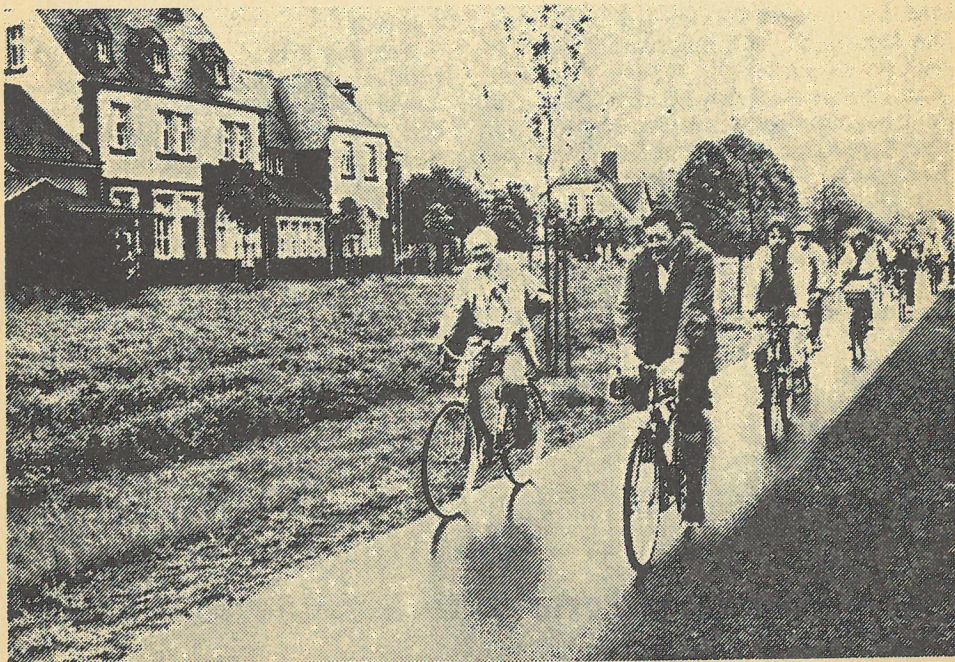
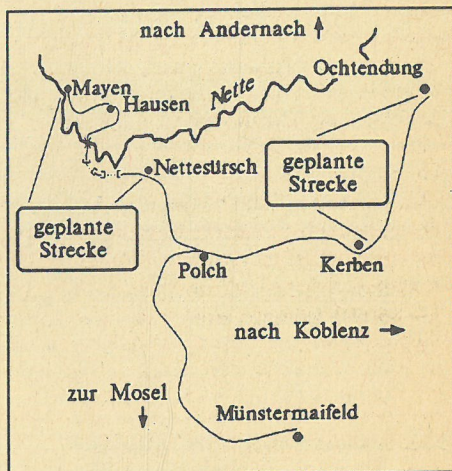


Foto: Rhein-Zeitung, Ausgabe Andernach/Mayen, vom 12. Mai 1990

Mit dem Fahrrad die Heimat erkunden

ADFC Meckenheim eröffnete die neue Saison – Gebraucht-Fahrradmarkt geplant

Von Christine Schulze

Meckenheim. Eine kleine Gruppe von Radfahrern setzte sich am Sonntag vor dem Meckenheimer Hallenbad in Bewegung, alle zuversichtlich, denn von angekündigten Regenschauern war nichts zu spüren. Und so blieb es: Die ADFC-Familientour zur Saisoneroöffnung war ein Erfolg und machte neugierig auf weitere Fahrten in die nähere Umgebung.

„In den Anfangsjahren, das war die Zeit seit 1984, bin ich manchmal mit Jürgen Zedler allein aufgebrochen“, berichtet der Gründungsvorsitzende der Meckenheimer Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), Axel Einnatz. „Manchmal mußten wir uns gegenseitig bestärken, weiterzumachen.“ Die Ausdauer hat sich gelohnt. 70 Mitglieder zählt die Meckenheimer Gruppe mitt-

lerweile. Jürgen Zedler und Axel Einnatz fahren noch immer bei jeder Tour mit: Zedler an der Spitze und Einnatz am Schluß. Allein müssen die beiden allerdings nicht mehr fahren, wenn auch die Beteiligung bei den verschiedenen Fahrten schwankt. „Manchmal fahren nur fünf Interessenten mit, manchmal 50, wie beispielsweise bei unserer Burgentour im vergangenen Sommer“, erläutert Einnatz. „Mitglied beim ADFC braucht man übrigens nicht zu sein, wenn man die Programme nutzen will. Aber die Mitgliedschaft bringt Vorteile.“

Sechsmal im Jahr gibt es kostenlos die Zeitschrift „Radfahren“ mit Berichten zur Radtouristik, Verkehrspolitik und Fahrradtechnik. Außerdem sind Mitglieder automatisch haftpflicht- und rechtsschutzversichert, sowohl als Radfahrer, Fußgänger, Bus- und Bahnbenutzer. Preisermäßigungen bei Radreisen, beim Kauf von Radwanderkarten und Reiseführern sowie bei Fachtagungen werden gewährt.

Die Meckenheimer ADFC-Gruppe ist Mitglied im Bundesverband, der 1979 in Bremen



Am Meckenheimer Hallenbad startete die Tour zur Saisoneroöffnung, zu der der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club eingeladen hatte.

Foto: Ann-Kathrin Akalin

gegründet wurde. Zu den Aufgaben des Bundesverbandes gehört es unter anderem, auf ein radfahrergerichtetes Verkehrsnetz auf Länder- und Bundesebene hinzuwirken, auf die Entwicklung besserer Fahrräder und auf die Gesetzgebung in puncto Verkehr.

Den Ortsvereinen obliegt die Arbeit vor Ort. Den Radweg zwischen Meckenheim und Rheinbach, abseits der Landstraße, verbucht der Meckenheimer ADFC ebenso als Erfolg wie eine verbesserte Winterreinigung der Radwege. Radfahrerampeln, abgesenkte Bordsteine, entschärfte Schikanen an verschiedenen Stellen und Erhöhung der städtischen Haushaltsmittel für Radverkehrsanlagen betrachtet der ADFC als Erfolge. Außerdem hat der Club sich an der Ausschreibung des Umweltschutzpreises der Stadt Meckenheim im Jahre 1988 mit einer Dokumentation beteiligt, die Schwachstellen bei den Radverkehrsanlagen in der Stadt aufzeigte. Daraufhin hat der Stadtrat beschlossen, die Vorschläge zu prüfen und so weit wie möglich umzusetzen. Dazu gehören Wegweiser für Radfahrer zu den umliegenden Ortschaften, Schließung der Lücken im Radwegenetz und weitere Fahrradabstellplätze.

Einmal in jedem Monat lädt die Ortsgruppe zu einer Radtour ein. Am Sonntag war das „Haus der Natur“ auf der Waldau in Bonn Ziel der Meckenheimer. Über eine weniger bekannte Route, durch den Kottenforst und am Waldrand entlang, ging es zunächst zum Ringwall, den Resten einer früh-mittelalterlichen Fliehbürg auf Bonner Gebiet im Wald. Über den Annaberger Hof und vorbei am Wildgehege auf dem Venusberg erreichte die Gruppe schließlich ihr Ziel. Das „Haus der Natur“ stand zur Besichtigung offen. Nach einer Kaffeepause ging es auf anderen Wegen zurück. Auch die nächste Tour, am 20. Mai, ist als „gemütliche Familientour“ konzipiert. Über Fritzdorf geht es immer sachte bergab ins Ahrtal, dann ahr-abwärts nach Linz, weiter am Rhein entlang abwärts nach Bad Godesberg. In Friesdorf müssen die Räder voraussichtlich auf die Höhe des Venusbergs geschoben werden. Wenn die Höhe erreicht ist, ist der Weg zurück nach Meckenheim nicht mehr weit.

Auch bei der Beschaffung von Fahrrädern steht der ADFC mit Rat und Tat zur Verfügung. Beim diesjährigen Gebrauchtfahrradmarkt am 5. Mai am Glockenspiel werden die Leute vom ADFC den privaten Anbietern zur Seite stehen.

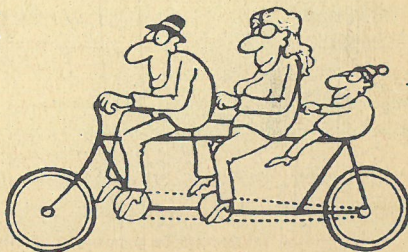
Schlankheitskur für Fußgänger und Radfahrer?

Mit den sprichwörtlichen Engelszungen – aber vergeblich – hat Ratsmitglied und Ortsgruppensprecher Axel Einnatz gegen einen Bebauungsplan opponiert. Nach dem Willen der Planer sollen Fußgänger und Radfahrer auf einen nur 2,15 m breiten gemeinsamen Weg gepfercht werden, obwohl

- genügend Platz für einen breiteren Weg, ja sogar für zwei getrennte Wege vorhanden ist,
- der Weg in Zentrumsnähe liegt und viel Fußgängerverkehr erwarten läßt,
- sich der Beschwerde-Ausschuß kurz zuvor mit den Problemen der Mischnutzung auf gemeinsamen Wegen für Fußgänger und Radfahrer beschäftigt hat.

Die Planungsabteilung legt folgende Berechnung zu Grunde: laut den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) ist ein Fußgänger mit Kind 1,30 m breit, ein Radfahrer 0,60 m, plus 25 cm Zwischenraum macht zusammen 2,15 m – so einfach ist das. Kein Gedanke daran, daß der Bewegungsraum eines normalen Radfahrers 1 m breit ist, daß es in Meckenheim Dreiräder für Behinderte gibt, die breiter als 60 cm sind, und daß man beim Vorbeiradeln an Fußgängern einen Meter Abstand halten soll.

Axel Einnatz



Kontaktadressen

Vorstand

1. Vorsitzender

Karl-Ludwig Kelber
Postfach 12 02 31
5300 Bonn 1
0228/ 21 10 78 d.
0228/ 69 46 69 p.

2. Vorsitzender

Andreas Stümer
Ließemer Straße 12 a
5307 Wachtberg
0228/ 34 87 41

Kassenwart

Klaus Zocher
Tulpenweg 6
5300 Bonn 3
0228/ 43 03 57

Schriftführung

& Mitgliederbetreuung
Dieter Lenk
Deichmanns Aue 52
5300 Bonn 2
0228/ 34 25 06

Rechtsfragen

Dr. Michael Zumpe
Behringstraße 44
5300 Bonn 2
0228/ 33 25 33 p.
0228/ 300 31 31 d.

Verkehrsplanung

Karola Grüsgen
Argelanderstraße 128
5300 Bonn 1
0228/ 21 44 05

und

Gerhard Lemm
Bachemer Straße 7 a
5300 Bonn 2
0228/ 34 57 32

Öffentlichkeitsarbeit

Axel Mörer
Kirchweg 32
5305 Alfter-Oedekoven
0228/ 64 63 35 p.
0228/ 66 88 414 d.

Technik

Louis Leprod'homme
Zedernweg 8
5300 Bonn 1
0228/ 25 63 17

Rückenwind

Thomas Friebe
Cäsariusstraße 8
5300 Bonn 2
0228/ 35 14 50

und

Lars Sözüer
Lennéstraße 3, Zimmer 6
5300 Bonn 1
0228/ 22 42 10

Radwandern

Sigrid Schausten
Am Wildpfad 3
5204 Lohmar 1
0 22 41/ 38 47 51 p.
0221/ 509 28 52 d.

Geschäftsstelle

Mareike Jendis
Kaiser-Karl-Ring 26
5300 Bonn 1
0228/ 67 61 17 p.

und

Gerhard O. Hoffmann
Weiherstraße 16
5300 Bonn 1
0228/ 65 28 30 p.
0221/ 571 32 06 d.

Orts- und Stadtteilgruppen

Bonn-Alt Bonn

Gerhard O. Hoffmann
Weiherstraße 16
5300 Bonn 1
0228/ 65 28 30 p.
0221/ 571 32 06 d.

Bad Godesberg

Gerhard Lemm
Bachemer Straße 7 a
5300 Bonn 2
0228/ 34 57 32

Treffen: Jeder 3. Donnerstag
im Monat um 20 Uhr in der
Marktschänke, Bürgerstraße 2

Beuel

Elmar Steinbach
Wehrhausweg 59
5300 Bonn 3
0228/ 46 71 63

Sankt Augustin

Ulrich Kalle
Ulmenweg 6
5205 Sankt Augustin 1
0 22 41/ 33 45 64

Treffen: Jeder 1. Dienstag im
Monat um 20 Uhr im *Haus
Mülldorf*, Bonner Straße 68
(Zugang über den alten
Schulhof)

Vorgebirge

Adolf Bost
Kirchgasse 66
5305 Alfter-Gielsdorf
0 22 22/ 6 30 41 p.
0228/ 208 42 62 d.

Meckenheim

Axel Einnatz
Uhlandstraße 17
5309 Meckenheim
0 22 25/ 1 00 66 p.
0228/ 84 64 42 d.

Bad Honnef

Dr. Ulrich Bohnen
Frankenweg 53
5340 Bad Honnef
0 22 24/ 7 66 31

Treffen: Jeder letzte Freitag
im Monat um 20 Uhr im
Paradieseckchen (neben dem
Hallenbad)

Hennef

Ursula Törkel
Löwenburgstraße 8
5202 Hennef 1
0 22 44/ 46 23
Treffen: Montag, den 5.6.1990,
20 Uhr, im "Haus des Gastes",
Kurhausstraße

Troisdorf

Andreas Pooch
Heidestraße 8
5210 Troisdorf
0 22 41/ 7 53 44 p.
0 22 41/ 10 53 56 d.

Geschäftsstelle:
(Gisela Daubitz)

Am Bürgerhaus
5210 Troisdorf
0 22 41/ 7 85 15 d.

Treffen: Jeder 3. Montag im
Monat um 20 Uhr im *Café Ei*
am Wilhelm-Hamacher-Platz

Andernach

Lars Sözüer
St. Thomaser Hohl 90 c
5470 Andernach
0 26 32/ 4 58 70
Treffen: Jeder erste Montag
im Monat um 19³⁰ Uhr im
Andernacher Hof (neben dem
Bahnhof)

Koblenz/Mosel

Gerhard Jung
Vogelweide 17
5400 Koblenz
0261/ 6 93 75 p.
0261/ 49 23 46 d.

Treffen: Jeder 2. Montag im
Monat um 20 Uhr im
Wikunux, Jesuitengasse

Trier

Martin Grünendieck
Steingröverweg 2
5500 Trier
0651/ 2 98 71 p.
0651/ 201 26 84 d.

Termine

Sa. 19. Mai 1990	Sankt Augustin	Fahrradmarkt von 10 ⁰⁰ bis 13 ⁰⁰ auf der Marktplatte im Zentrum
Sa. 26. Mai 1990	Troisdorf	Technik/Pannenkurs für Anfänger
Sa. 9. Juni 1990		von 10 ⁰⁰ bis 13 ⁰⁰ im Fahrradbüro
Sa. 30. Juni 1990,	Troisdorf	Velofahrkurs
Sa. 7. Juli 1990 und		von 10 ⁰⁰ bis 13 ⁰⁰ im Fahrradbüro
Sa. 21. Juli 1990		
Sa. 11. August 1990,	Troisdorf	Technik/Pannenkurs für Fortgeschrittene
Sa. 25. August 1990		von 10 ⁰⁰ bis 13 ⁰⁰ im Fahrradbüro
Sa. 8. September 1990	Troisdorf	Fahrradmarkt
		von 10 ⁰⁰ bis 14 ⁰⁰ rund ums Fahrradbüro

Politiker zum Bonner Radverkehr

In unserer letzten Ausgabe nahm Jens Peters von den GRÜNEN Stellung zur Bonner Verkehrspolitik. Für diese Ausgabe schrieb uns Heiner Eckoldt, Stadtverordneter und Planungssprecher der SPD und Mitglied im ADFC, den folgenden Brief:

Liebe Leserinnen und Leser des Rückenwind,
liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem ADFC,

schon im Herbst 1989 wurde auf der Feier des zehnjährigen Bestehens des ADFC-Bezirksvereins Bonn Rückblick genommen, eine Bilanz gezogen und schließlich eine Prognose gewagt. Die Bilanz ist nur teilweise beruhigend, da zwar viele neue Radwege in den letzten zehn Jahren geschaffen wurden, aber letztlich an den neuralgischen Punkten keine Lösung in Sicht ist, andererseits eine durchgehende Verwirklichung eines Radweghauptnetzes vollkommen fehlt.

Die Bonner SPD hat von Anfang an die Belange des ADFC nachhaltig unterstützt. Viele Mitglieder in den kommunalpolitischen Gremien des Rates der Stadt, sei es als Stadtverordnete, Bezirksverordnete oder sachkundige Bürger, sind Mitglied des Bonner Bezirksvereins. Der Unterzeichner ist besonders stolz darauf, daß er vor einigen Jahren als einziger Sozialdemokrat wegen seines nachhaltigen Einsatzes für den Fahrradverkehr, insbesondere im Hardtberger Bereich, das Silberne Fahrrad als Auszeichnung erhielt. Doch ist es leider betrüblich festzustellen:

Wenn man nicht ständig, wie ich, alle zwei bis drei Monate dem Oberstadtdirektor einen Brief schreibt in Angelegenheiten des Fahrradverkehrs und auf Mißstände hinweist, kleine Verbesserungen erbitet, passiert in diesem Bereich praktisch kaum etwas. Schon alleine so kleine Belange, wie das Säubern der Radwege von Glassplittern, nicht nur im Bereich von Glascontainern oder von dem gestreuten Splitt im Frühjahr, zeigen wie gering doch das Fahrradbewußtsein bei der Mehrheitsfraktion und der Stadtverwaltung entwickelt ist. Sicherlich gibt es Ausnahmen, wie den früheren engagierten Planungssprecher der CDU, aber diese sind auch in der Stadtverwaltung an einer Hand letztlich abzuzählen.

Radwegservice beantragt

So einfache Anträge des Unterzeichners, wie eine Mitarbeitergruppe abzustellen, die per Fahrrad die Radwege vierzehntägig abfährt, Mißstände registriert und dann für die Abhilfe sorgt, wurden aus Kostengründen bei 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung abgelehnt. Und so sieht dann auch der durchschnittliche Radweg aus, weil, wenn es Straßenkontrolleure gibt, diese mit dem Auto fahren und den Radweg des öfteren überhaupt nicht einsehen können.

Neben diesen ganz einfachen Dingen, wie die Unterhaltung der vorhandenen Radwege, Säuberung der Ränder der Fahrbahnen usw. fehlt es natürlich an der durchgängigen Konzeption, die zwar in einem Radwegenetzprogramm enthalten ist, aber nur in ganz kleinen Schritten realisiert wird. So sind bisher nur die Radwegeteilabschnitte des Netzes gebaut worden, die wenig Probleme bereiteten, wie z.B. Abmarkierungen von überbreiten Fahrbahnen oder Neuanlage von Radwegen, wenn sowieso die Straße umgebaut wurde, wie die Kölnstraße.

Doch die Zunahme der Unfälle, in die Radfahrer verwickelt sind, sogar mit vielfach tödlichem Ausgang, sollte eigentlich allen Verantwortlichen in der Stadt vor Augen führen, daß Fahrradverkehr nicht nur in der sonntäglichen Demonstration des Familienglücks mit einer gemütlichen Fahrradtour entlang des Rheins ausreicht, sondern Radfahren muß auch im Alltag, im Berufs- und Schulverkehr sicher und zügig möglich sein.

Fahrrad schnellstes Verkehrsmittel

Und hier hapert es. Der einzig durchgehende Radweg in Nord-Süd-Achse ist entlang des

Rheins vorhanden und hier getrauen sich viele Ältere und Frauen in der Dunkelheit nicht entlangzufahren, da sie um ihre Sicherheit bangen. Deshalb müssen Radwege sozialverträglich durch die Wohnquartiere und entlang von Hauptverkehrsachsen geführt werden, damit der Radfahrer zügig vorankommt. Denn das Fahrrad ist im innerstädtischen Verkehr erwiesenermaßen das schnellste Verkehrsmittel und es ist besonders umweltfreundlich, da es keinerlei Abgase, nicht einmal Kohlendioxid produziert.

Es muß deshalb neben der jetzt dringend notwendigen Lösung der durchgehenden Radwegekonzeption in Nord-Süd und Ost-West-Achsen z.B. von Duisdorf durch Endenich in die Innenstadt oder vom Kaiserplatz vernünftig bis zum Rhein auch im Bereich der neuralgischen Punkte eine Lösung getroffen werden. Hierzu gehören besonders:

- ▶ Die Kennedybrücke. Dort muß der Autoverkehr durch eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle überwacht werden. Die mittlere Spur muß dem öffentlichen Nahverkehr und Taxis reserviert bleiben und dadurch der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sicherer werden.
- ▶ Bei der Querung der Viktoriabrücke muß der Mut aufgebracht werden, aus vier Autospuren nur noch zwei zu machen und eine breite Radwegespur offenzuhalten, da hier viele Radfahrerinnen und Radfahrer aus dem Westen von Bonn und den Vororten in die Innenstadt die Bahngleise queren.
- ▶ Die Verbreiterung der Unterführung der Bundesbahn zwischen Poppelsdorfer Allee und Kaiserplatz muß endlich vorangetrieben werden. Es reicht nicht, wenn Planungen jetzt im Haushalt 90 vorgesehen sind, sondern es muß dann auch bald eine Finanzierung gefunden werden und nicht erst ein Ausbau im Jahre 2000. Auch hier passieren Tausende von Radfahrern alleine durch den Wechsel der Vorlesungen und der Institute für die Studentinnen und Studenten zwischen dem Hauptgebäude Am Hof und den Instituten an der Nußallee in Poppelsdorf. Aber auch der Berufsradverkehr in die Innenstadt aus Poppelsdorf und Kessenich quert besonders gern an dieser Stelle.
- ▶ Die Planung und der Bau der Fahrradstation am Bonner Bahnhof sind seit vielen Jahren überfällig. Was in jeder kleineren niederländischen Stadt möglich ist – auch in Skandinavien – muß doch endlich in der Bundeshauptstadt realisierbar werden. Durch eine großzügige Aufbewahrung, Reparatur und die Möglichkeit des Mietens von Fahrrädern direkt am Bahnhof steigt auch in der Innenstadt Bonn, in der ein Autoverkehr praktisch kaum noch möglich ist, durch einen Fahrradverleih für Besucher die Möglichkeit der Erkundung.
- ▶ Die unzureichenden Fahrradständer müssen gegen solche ausgetauscht werden, die nicht nur ein ansprechendes Design bieten, sondern auch mehr Sicherheit, indem der ganze Fahrradrahmen angeschlossen werden kann und damit dem Diebstahl weniger Chancen eingeräumt werden. Hier gibt es einen Hoffnungsschimmer. Auf Grund eines Antrages des Unterzeichners und eines einstimmigen Beschlusses im Stadtplanungsausschuß und im Hauptausschuß soll nunmehr ab 1991 ein ähnliches System wie z.B. auf dem Friedensplatz und in anderen Städten eingeführt werden. Allerdings meinen Einige noch, dies sei umsonst zu haben nur über die Werbung. Die SPD ist hier bereit, entsprechende städtische Mittel einzusetzen.
- ▶ Die Radwegeverbindung vom Nordzubringer kommend über den Bahnhofsvorplatz bis zum Kaiserplatz muß möglich werden, da der Umweg über den Münsterplatz oder die Baumschulallee einfach von vielen nicht angenommen wird.

An diesen wenigen Beispielen kann man verdeutlichen, wie wichtig es ist, den Rad-

wegeverkehr stärker zu fördern. Hier auch einmal den Mut aufzubringen, innerörtliche Straßen besonders für den Fahrradverkehr zu reservieren, wenn die Breite nicht ausreicht, lediglich noch Anliegerverkehr zuzulassen zum Be- und Entladen usw. Dazu gehört auch die Beleuchtung von unabhängig geführten Radwegen, wie entlang der Siegburger Straße (die Stadt St. Augustin hat dies vorgeführt, in Bonn fand die SPD hierfür bisher keine Mehrheit). Auch die Absenkung von Radwegen praktisch auf wenige Millimeter an Einmündungen trägt dazu bei, Radwege besser vertretbar zu machen. Ein wichtiges Ärgernis muß behoben werden. In Bonn enden viele Fahrradwege 20 – 30 m vor der Kreuzung. Dann wird der Radfahrer sich selbst überlassen und ein Stück hinter der Kreuzung fängt dann wieder der Radweg an. Das mag für einen selbstsicheren Fahrer teilweise noch angehen, aber viele Jugendliche, Schüler und Ältere haben hier Schwierigkeiten, wenn die Autos dicht anfahren oder sie im Abgasstau stehen und vermeiden dann das Radfahren ganz.

Vorbild Ausland

Wir müssen aber dafür sorgen, daß das Radfahren in der Innenstadt im innerörtlichen Bereich noch attraktiver wird. Die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer hat sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdreifacht. Gerade im engen Bonner Talkessel mit einem schlechten Klima, der zeitweisen Smoggefahr, wäre es wünschenswert, wenn viele Bürgerinnen und Bürger, wie in den Niederlanden und in Münster oder in Erlangen auf das Fahrrad umsteigen, im Berufsverkehr, im Schulverkehr usw., ihr Auto zu Hause lassen und nicht mehr auf dem Weg in die Innenstadt benutzen. Hier müssen rigorose Maßnahmen, wie z.B. in Stockholm, durch Kauf einer Monatskarte für den öffentlichen Nahverkehr, oder wie in Italien, Sperrung der gesamten Innenstadt, überlegt werden.

Radfahrer als Hauptverkehrsteilnehmer

Radfahren entlastet nicht nur die Umwelt, sondern fördert auch die Gesundheit der Rad-

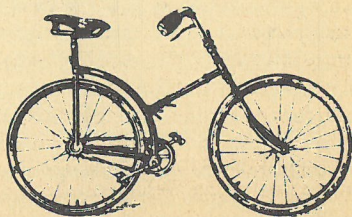
fahrer selber. Gerade diejenigen, die tagsüber im Büro oder in der Schule sitzen müssen, können hier einen sportlichen Ausgleich finden, der ihre Widerstandskraft erhöht und einen besseren Beitrag zur Kostendämpfung im Gesundheitswesen beisteuert als die Blüm'schen Reformen.

Deshalb fordert die SPD-Stadtratsfraktion eine Umkehr in der Verkehrspolitik. Nicht nur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern konsequente Förderung des Fahrradverkehrs mit breiten Radwegen zu Lasten des Autoverkehrs, Vorrang für den Radfahrer in der innenstadt, durchgehende Radwegehauptachsen, Entschärfung der neuralgischen Punkte. Kurzum ein Eingehen auf den Radfahrer als Hauptverkehrsteilnehmer im innerörtlichen Bereich nach dem Fußgänger und dafür Abschied von vielen Tunnellösungen für den Autoverkehr, die nur Milliarden den Steuerzahler kosten, auch die Bonner Steuerzahler Millionen an Unterhaltungskosten, selbst wenn die Tunnel vom Bund bezahlt würden. Diese Millionen sollten besser in den Radverkehr gesteckt werden.

Denn Vorrang und Vorfahrt für den Radfahrer bedeutet Entlastung unserer Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität für die Anwohner sowie der Gesundheit der Radfahrenden selber. Radfahren ist m.E. keine ideologische Zielvorgabe des ADFC, sondern eine bittere Notwendigkeit, wenn unsere Industriegesellschaft über das Jahr 2000 noch eine Chance haben will.

Mit freundlichen Grüßen

Heiner Eckoldt



Dauerbrenner Kaiserstraße

Die Situation in der Kaiserstraße ist nach wie vor ein öffentliches Ärgernis. Unser Vorsitzender Karl-Ludwig Kelber forderte in einem Brief an den Leitenden Städtischen Verwaltungsdirektor Peter Schmitz umgehende Maßnahmen:

Sehr geehrter Herr Schmitz,

nach wie vor wird der ständig zunehmende Fahrradverkehr entlang der Kaiserstraße, einer Hauptachse des Bonner Radverkehrsnetzes, durch Mängel behindert und sogar gefährdet. Wir wollen heute auf das Problem der baulichen Engstellen nicht eingehen; hier muß eine politische Lösung gefunden werden. Dringlich erscheint es uns jedoch, folgende Punkte zu klären:

1. Leider sind die Poller im Bereich des Hotels Residence nicht so aufgestellt worden, daß sie Falschparken auf dem Radweg und auf dem Gehweg mit einer auch dadurch verbundenen Behinderung des Rad- und Fußgängerverkehrs unterbinden. Als beim ersten Frühlingswetter der Biergarten des Hotels geöffnet wurde, waren sogleich auch wieder Kraftfahrzeuge in behindernder Weise abgestellt. Dies ließe sich mit in etwa der selben Anzahl von Pollern bei sinnvollerer Aufstellung verhindern. Den Radfahrern ist nämlich nicht damit gedient, daß vielleicht gebührenpflichtige Verwarnungen verhängt werden. Wichtig ist, daß das Falschparken unterbleibt.
2. Das gilt ebenso im Bereich der Radwegbiegung vor dem Haus Kaiserstraße 12, wo nahezu immer zwei regelwidrig geparkte Autos stehen und den Gegenrichtungsradverkehr erheblich behindern und gefährden. Dies ließe sich leicht beheben, wenn vor diesem Haus wie vor den Häusern Kaiserstraße 8 und 10 zwei Poller auf der Grenze zwischen Rad- und Gehweg gesetzt würden.
3. Es ist für uns völlig unverständlich, daß vor wenigen Tagen - und damit eineinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten der letzten StVO-Novelle - auf dem ohnehin an vielen Stellen viel zu schmalen Radweg, auf dessen linksseitiger Benutzung Ihr Amt unnachsichtig besteht, die Beschilderung "Mofas frei" vorgenommen

worden ist. Bekanntlich dürfen seit dem 1. Oktober 1988 Mofas Radwege nur noch benutzen, wenn es ausdrücklich erlaubt ist. Auf diese Regelung ist jetzt fast 18 Monate verzichtet worden, was wir begrüßt haben, weil von Mofafahrern auf diesem stark befahrenen und leider auch von Fußgängern viel benutzten Radweg eine erhebliche Unsicherheit und oft auch eine Gefährdung ausgeht.

Wir bitten Sie eindringlich, die Zusatzschilder möglichst umgehend wieder entfernen zu lassen. Wegen der Punkte 1 und 2 wäre es unserer Ansicht nach am zweckmäßigsten, bei einem gemeinsamen Ortstermin unsere praktischen Erfahrungen einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Ludwig Kelber

Die Antwort zeigt, wie ernst die Stadt den Radverkehr nimmt:

Sehr geehrter Herr Kelber,
zu den in Ihrem o.a. Schreiben vorgetragenen Beanstandungen nehme ich folgendermaßen Stellung:

- zu 1.) Der Radweg im Bereich vor dem Hotel Residence ist etwa 2,50 m breit. Diese Breite ist so großzügig, daß es Kraftfahrern mit Personenkraftfahrzeugen immer wieder gelingen wird, auf oder über diese Radwege zu fahren. Bei der auch von Ihnen immer wieder vorgetragenen erheblichen Frequentierung des Radwegs Kaiserstraße wäre nach meiner Auffassung eine Absperrung mitten im Radweg - anders wäre ein Hinterfahren gar nicht zu verhindern - eine unnötige Gefahrenstelle für die Benutzer.

zu 2.) Ihr Vorschlag, vor den Häusern Kaiserstraße 8 und 10 zwei Poller auf der Grenze zwischen Rad- und Gehweg zu setzen, sollte nicht umgesetzt werden. Dies würde nämlich das verbotene Parken oder Halten auf dem Radweg nicht nachhaltig verhindern können. Das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt hat bereits im Jahre 1989 das Tiefbauamt gebeten, daß im Haushaltsjahr 1990 Mittel für das Setzen von historischen Pfosten entlang des Radweges zur Fahrbahn hin bereitgestellt werden. Dadurch wären beide Bereiche, nämlich Radweg und Gehweg optimal geschützt.

zu 3.) Die für den Mofaverkehr freigegebenen Radwege im Stadtgebiet Bonn wurden mit den für die Verkehrsbeschilderung zuständigen Stellen abgestimmt. Durch diese Freigabe wird auch den schwachen Verkehrsteilnehmern Mofafahrern eine Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand angeboten. Im Hinblick auf mögliche Unfälle und deren Folgen ist nach übereinstimmender Auffassung das Risiko auf dem Radweg geringer als auf der Fahrbahn.

Nach meiner Auffassung kann nicht davon gesprochen werden, daß die Fußgänger den Radweg viel benutzen würden. Es ist vielmehr wohl so, daß zwischen Kaiserplatz und etwa Fritz-Tillmann-Straße der Radweg sehr häufig von Fußgängern gequert wird. Es gibt keinen Grund, warum die Radfahrer bzw. jetzt auch die Mofafahrer hierauf in ihrem Fahrverhalten nicht Rücksicht nehmen sollten. Deshalb schlage ich vor, abzuwarten, wie sich die jetzige Regelung bewährt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Schmitz
Ltd. Städt. Verwaltungsdirektor

Damit konnte sich unser Vorsitzender natürlich nicht zufrieden geben:

Sehr geehrter Herr Schmitz,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10.4., das uns leider in keinem Punkt überzeugen konnte. Dazu im einzelnen:

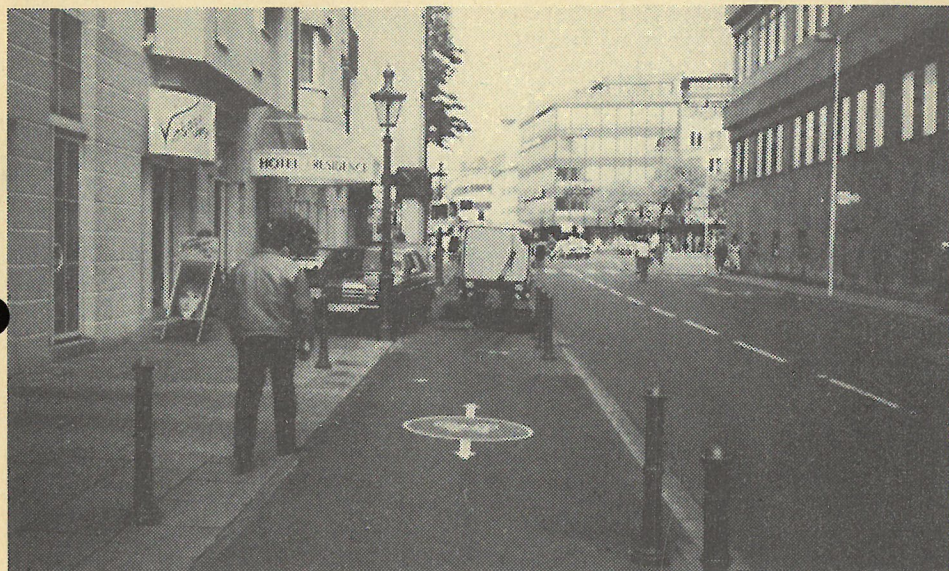
1. Von einer großzügigen Breite des Radwegs in der Kaiserstraße kann in keiner Weise die Rede sein. Vielmehr ist es so, daß er in der Regel gerade die für Zweirichtungsradwege vorgeschriebene Mindestbreite von 2,50 m aufweist, die aber an zahlreichen Stellen deutlich und zweimal sogar um nahezu 50 Prozent unterschritten wird, womit der Tatbestand der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht gegeben ist.

Ein Hinterfahren der Poller ist aus unserer Sicht sehr wohl zu verhindern. Zu diesem Zweck müßten die Absperungen nur in geeigneter Weise vorgenommen werden. Wir würden Ihnen das gern an Ort und Stelle erläutern. Auf unsere Bitte um einen gemeinsamen Ortstermin sind Sie jedoch auch diesmal nicht eingegangen.

2. Wie die von uns - allerdings auch sehr mühsam - durchgesetzte Absperungsregelung vor den Häusern Kaiserstraße 8 bis 10 beweist, könnte das Parken vor dem Haus Nr. 12 sehr wohl durch eine entsprechende Maßnahme verhindert werden. Im übrigen hatten wir gar nicht, wie Sie schreiben, um Poller vor den Häusern 8 bis 10 gebeten, wo sie längst stehen. Diese Verwechslung läßt uns vermuten, daß Ihr Amt die Angelegenheit lediglich vom Schreibtisch aus beurteilt hat. Auch hier könnte ein Ortstermin alle Unklarheiten leicht beseitigen.

3. Wir wiederholen unsere eindringliche Bitte, die Beschilderung "Mofa frei" in der Kaiserstraße wie - nachdem sie inzwischen an immer mehr anderen Stellen auftaucht - auch ganz allgemein wieder zu entfernen.

Ihre Auffassung ist durch die Absichten des Verordnungsgebers keineswegs gedeckt. Wie Sie wissen, waren bis zum 30.9.1988 Radwege generell für Mofas freigegeben, es sei denn,



Ein seltener Anblick: der Radweg in der Bonner Kaiserstraße wird gereinigt. Am Tag vor dieser Aufnahme waren nach der Sperrmüllabfuhr neben vielerlei Rückständen unzählige Glassplitter auf dem Radweg verstreut. Wie lange die Beseitigung wohl auf sich hätte warten lassen, wenn das Stadtreinigungsamt nicht telefonisch auf die Situation hingewiesen worden wäre? Nach einem entsprechenden Anruf dauerte es nur wenig mehr als 12 Stunden.

daß sie ausdrücklich ausgeschlossen wurden. Seit dem 1.10.1988 ist die Regelung umgedreht worden. Allein daraus ergibt es sich schon, daß die Zulassung von Mofas und die daraus abgeleitete Pflicht zur Benutzung des Radwegs nur die Ausnahmeregelung sein soll.

Im Fall der Kaiserstraße erscheint die getroffene Regelung nicht nur besonders unangebracht, sondern auch gefährlich. Und mit ihrer geradezu spitzfindigen Gestaltung trägt sie keineswegs zum Schutz der beteiligten Verkehrsteilnehmer bei.

Wir widersprechen Ihrer Behauptung entschieden, der Radweg in der Kaiserstraße werde nur spärlich von Fußgängern benutzt. Von der Königstraße bis zur Reuterbrücke benutzen mehr Fußgänger den Radweg als den Gehweg auf der anderen Straßenseite, weil dieser Gehweg ständig

und nur selten geahndet zur Hälfte durch Falschparker blockiert ist. Auch davon könnten Sie sich bei einem Ortstermin unschwer überzeugen.

Hinzu kommt, daß der Radweg im Bereich der Unterführungsrampe an der Kreuzung Königstraße als kombinierter Geh-Rad-Weg ausgeschildert ist. Das trifft auch für den Streckenabschnitt hinter dem Bonn-Center zu, eine Tatsache, die die amtlich ausgewiesene Nord-Süd-Hauptachse des Bonner Radverkehrsnetzes gewaltig entwertet. Pfiffigerweise haben Ihre Schilderexperten das Schild "Mofa frei" an diesen Abschnitten nicht angebracht.

Glauben Sie im Ernst, daß Mofafahrer mit ihren für einen solchen ziemlich untauglichen und eigentlich unzumutbaren Radweg viel zu hohen Geschwindigkeiten im Bereich der Unter-

führungsrampe den Radweg verlassen, die Fahrbahn benützen und dann wieder auf den Radweg auffahren?

Nein, die Regelung ist derart unhaltbar, daß sie umgehend rückgängig gemacht werden muß, wobei wir Sie dringend bitten, uns im beiderseitigen Interesse der Arbeitserleichterung ein weiteres zeitraubendes Hin und Her zu ersparen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Ludwig Kelber

Außerdem richtete Karl-Ludwig Kelber einen bislang unbeantworteten Brief an den Botschafter der Vereinigten Arabischen Emirate:

Sehr geehrter Herr Botschafter,

seit einiger Zeit ist leider zu beobachten, daß häufig Kraftfahrzeuge Ihrer Botschaft den Fuß- und Fahrradverkehr in der Kaiserstraße vor dem Hotel Residence in unzumutbarer Weise behindern. Zu verschiedenen Tageszeiten sind diese Fahrzeuge halb oder sogar ganz auf dem Radweg, auf dem Gehweg oder je zur Hälfte auf dem Geh- und Radweg abgestellt, während die Fahrer offenbar auf Angehörige Ihres Hauses oder auf Gäste warten. In manchen Fällen kommt es dabei, weil Fußgänger und Radfahrer ausweichen müssen, zu gefährlichen Verkehrssituationen.

Im Namen der Betroffenen, nämlich der Fußgänger und der Radfahrer, die diese Stelle passieren, bittet Sie der ADFC Bonn ebenso höflich wie eindringlich, dafür zu sorgen, daß dieser Mißstand beseitigt wird. Bei deutschen Staatsbürgern wird ein solches Verhalten mit Recht als Ordnungswidrigkeit verfolgt und mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung von 50,- DM belegt. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Ihre Mitarbeiter freiwillig die geltenden Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung einhalten würden und damit auch dazu beitragen würden, daß der gute Ruf Ihres Landes gewahrt bleibt.

Mit freundlichen Grüßen
Karl-Ludwig Kelber

Fahrradfalle muß weg

Am Bischofsplatz stellt sich für Radfahrer folgende Situation dar: ist man aus der Stockenstraße gekommen und - wie vorgeschrieben - links in die Straße "Am Hof" abgebogen, so steht man plötzlich vor dem Verkehrszeichen 254 (Verbot für Radfahrer). Das heißt Absteigen mitten auf der Fahrbahn - und wohin? Karl-Ludwig Kelber schrieb folgenden Brief an den Leiter des Ordnungs- und Straßenverkehrsamts Peter Schmitz:

Sehr geehrter Herr Schmitz,

ohne die grundsätzliche Frage der Verkehrsführung im Bereich der Rathausgasse aufwerfen zu wollen, die Radfahrer stark benachteiligt, möchten wir Sie bitten, das Zeichen 254 (Verbot für Radfahrer) an der Ecke Bischofsplatz/Stockenstraße entfernen zu lassen.

In unserem letzten Gespräch mit Herrn Oberstadtdirektor Diekmann und Herrn Beigeordneten Wimmer war Übereinstimmung erzielt worden, daß ein Verbot des Radverkehrs von dieser Kreuzung aus - wenn Radfahrer vom Stockentor her gekommen sind - bis zu der Stelle der Straße Am Hof, an der hinter der Tiefgaragenausfahrt die Busspur die Fahrbahnseite wechselt, völlig sinnlos ist und lediglich eine Behinderung des Radverkehrs darstellt. Da Busse und Radfahrer niemals gleichzeitig die etwa 50 m lange Strecke benutzen können, kann der Busverkehr auch nicht durch Radfahrer behindert werden. Insofern ist die Beschilderung mit dem Zeichen 254 überflüssig.

Mit freundlichen Grüßen

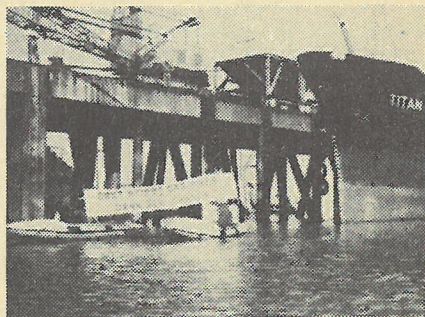
Karl-Ludwig Kelber



Kleiner Umwelttip!

Bei der Herstellung von Fahrradreifen mit weißen Rändern (Flanken) entsteht "Dünnsäure" als Abfallprodukt. Dünnsäure ist bekanntlich nicht eine - wie der Name vermuten läßt - harmlose Mischung, sondern besteht aus einem mit Schwermetallen belasteten Gemisch aus hochkonzentrierten Säuren. Die Verklappung in der deutschen Nordsee ist inzwischen eingestellt.

Die Entsorgung zu Lande ist ökologisch nicht unproblematisch. Andere Staaten verklappen Dünnsäure allerdings immer noch in die Nordsee. Dies ist sehr ärgerlich - in doppelter Hinsicht. Zum einen wird unnötig die Umwelt verschmutzt, zum anderen verschmutzen die weißen Flanken der Reifen besonders schnell und werden schneller als braune oder schwarze Flanken unansehnlich. Die Schweizer Firma Villiger verzichtet inzwischen darauf, neue Fahrräder mit solchen Reifen auszurüsten. Kaufen Sie in Zukunft nur Fahrradreifen mit

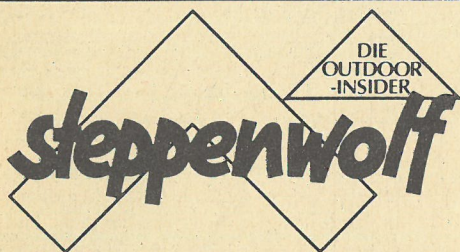


Blockade der Dünnsäure-Verklappung durch Greenpeace

schwarzen oder braunen Flanken, und bestehen Sie beim Kauf von neuen Fahrrädern auf Reifen ohne weiße Flanken, denn nur so werden diese umweltfeindlichen Produkte schnell vom Markt verschwinden.

(mit freundlicher Genehmigung des ADFC Berlin; Foto: Titus)

Rucksäcke · Schlafsäcke · Zelte · Bergsport · Kocher · Bekleidung



KATALOG 1990

Das Neueste
für Trekking, Bergsport, Wandern,
Fern- und Radreisen

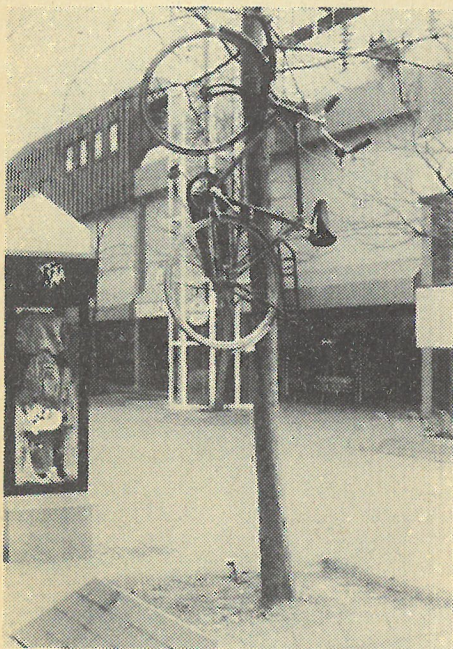
Holen Sie sich unseren neuen
132seitigen Katalog kostenlos ab.

Oxfordstr. 4 · 5300 Bonn 1 · Tel. 02 28 / 65 80 71



Goretex · Wanderschuh · Radreiszubehör · Reiseausrüstung · Verleih

Meckenheim, Neue Mitte:



Wer sein Fahrrad den zwar reichlich vorhandenen, aber als Felgenkiller gefürchteten Abstellanlagen (die Oberkanten der Bügel drücken gegen die Speichen) nicht anvertrauen möchte, kann sich auf vielfältige Weise anders behelfen – genügend Phantasie vorausgesetzt.

(Foto: Axel Einnatz)

Lukullische, vollwertige Mittagmenüs,
täglich frisch zubereitet, heiß und servierfertig
zugestellt im Porzellangeschirr. Direkt an Ihre
Betriebsadresse, Anlieferung ab 5 Essen.
Kostenlos. Täglich wechselnd.

AUBERGINE co

Der Vollwert-Frischdienst für Gourmets

Lievelingsweg 104 a · 5300 Bonn 1

☎ (0228) 670057 · Fax (0228) 670059

Kleinanzeigen

Verkaufe: Kettler-Tischtennis-Tisch, zweiteilig, mit Transportrollen, nicht wetterfest. Preis: 160,- DM. Axel Einnatz, Meckenheim, ☎ 02225/1 00 66

**Private Kleinanzeigen
sind für
ADFC-Mitglieder
kostenlos!**

Fahrradfreizeit in Süddeutschland

für Jugendliche von 14 bis 17 Jahren vom 22. Juli bis 3. August 1990. Information und Anmeldung bei: Evangelischer Kirchenkreis Wied, Kerstin Tüner, Engerser Landstraße 127a, 5450 Neuwied, ☎ 0 26 31/ 2 03 26.

Welche Vorteile bringt die Mitgliedschaft im ADFC?

- Als ADFC-Mitglied sind Sie automatisch haftpflicht- und rechtsschutzversichert – auf allen Wegen mit dem Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Für ADFC-Mitglieder gibt es eine exklusive Fahrraddiebstahl-Versicherung mit besonders günstigen Konditionen.
- Sie erhalten viermal im Jahr den *Rückenwind* und sechsmal im Jahr die Zeitschrift *RADFahren*.
- Vieles an Literatur und Radwander-Karten – in unserer Geschäftsstelle erhältlich – ist für ADFC-Mitglieder besonders preiswert.

Und nicht zuletzt – denn Service ist ja nicht alles – finden Sie im ADFC natürlich die Vertretung Ihrer ureigensten Interessen als Radfahrer/in.

Ihre Mitgliedschaft im ADFC hilft uns weiter!

Beitrittserklärung

Name: _____

Straße und Nr.: _____

PLZ und Ort: _____

(gegebenenfalls Stadtteil/Ortsteil: _____)

Beruf/Fachgebiet: _____

Geburtsjahr: _____ Telefon dienstl.: ☒ _____ / _____ privat: ☒ _____ / _____

Ich möchte dem ADFC beitreten ☐ als Einzelmitglied ☐ als Familie (Zutreffendes bitte ankreuzen)

Außerdem melde ich folgende Angehörige an:

Die Daten werden mit einer Datenverarbeitungsanlage zweckentsprechend verarbeitet und gespeichert

Jahresbeitrag 45,- DM für Einzelmitglieder oder 55,- DM für Familien.

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte einsenden an den: ADFC Bonn e.V. ■ Postfach 180 146 ■ 5300 Bonn 1

Abbuchungsermächtigung

Ich ermächtige(n) ich (wir) den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

widerruflich meinen Mitgliedsbeitrag zu Lasten

des Girokontos _____
(Kontonummer) (Name des Kontoinhabers)bei der _____
(Bankleitzahl) (Bezeichnung des Kreditinstituts)

mittels Lastschrift einzuziehen

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der kontoführenden Stelle keine Verpflichtung zur Einlösung.

Ort _____ Datum _____ Unterschrift _____

Schwalbe

»Marathon«

... Deutschlands meistgefahrtester
Allwetter- und Langlaufreifen.



SCHWALBE garantiert Ihnen die hunderttausend-
fach praxiserprobten und bewährten »MARATHON«-
Qualitätsmerkmale mit »Brief und Siegel«:

- ☉ außergewöhnliche Durchschlagfestigkeit und
damit hohe Pannensicherheit
- ☉ mindestens doppelte Laufleistung gegenüber
Standardreifen
- ☉ umweltfreundlich durch längere Lebensdauer
- ☉ optimales Fahr- und Bremsverhalten bei
trockener und nasser Fahrbahn

Von jedem verkauften »MARATHON« geht ein Betrag an den
Deutschen Bund für Vogelschutz (DBV) zur
Förderung gezielter Naturschutz-Projekte.

