

RÜCKENWIND

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

12. Jahrgang

Nr. 3/90

Z 10789 F



Im Regierungsviertel



Inhalt

Einladung zur Diskussionsveranstaltung	3
Landesweite Sicherheitsaktion	4
IFMA in Köln	5
Autokreuzigung statt Autobahnkreuz	6
Mobil mit und ohne Auto	7
Typisch?	8
Rad & Stadtbahn	9
Neue ADFC-Radtourenkarte	9
Meldungen	9
Täglich mindestens eine Burg ...	10
Kontaktadressen	12
Termine	13
Einmal rund um den Planeten	15
Pressespiegel	18
Einladung zum Technikkurs	21
Unterfahrschutz für Müllfahrzeuge	22
Impressum	22

RADhaus

ADFC-Geschäftsstelle

Maxstraße 73

5300 Bonn 1

☎ 0228/ 63 00 15

Öffnungszeiten:

Di. 17 - 19 Uhr Beratung und Verkauf

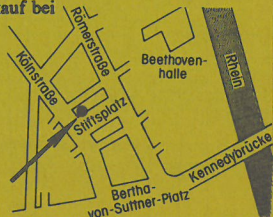
Mo, Mi, Fr 9 - 12 Uhr nur Verkauf

Für jeden das richtige Rad!

Das leistungsfähige Fahrradfachgeschäft SKAIDE, Bonn, Stiftsplatz, hat das Fahrradprogramm besonders kundenfreundlich unterteilt. Die preiswerte Einstiegsklasse um DM 400,- bietet ein Rad mit Fichtel & Sachs 3-Gang-Rücktritt-Bremsnabe oder mit positionierender 5-Gang-Kettenschaltung und ist überwiegend mit verchromten Stahlteilen komplettiert. Die Mittelklasse um DM 600,- ist mit Alu- oder Edelstahlteilen ausgestattet - also rostfrei. In der gehobenen Klasse von DM 700,- bis DM 900,- wird das Rad im ganzen hochwertiger; z.B. durch Verwendung besonders hochfester Stahllegierungen, besserer Naben, Bremsen u.a. In vielen Preisklassen bietet SKAIDE Damen- und Herrenfahrräder in verschiedenen Rahmenhöhen, so daß SKAIDE Ihnen ein Rad nach Maß liefern kann - was bei Rennfahrern und Touristikfahrern schon seit vielen Jahren eine Selbstverständlichkeit ist. SKAIDE hat preiswerte Kinderräder, robuste Alltagsräder, bequeme Seniorenräder, spritzige Rennräder, starke Mountain-Bikes sowie Radsport- und Regenbekleidung. Also - auf zum fachkundigen Radkauf bei



Meisterbetrieb
Bonn, nur Stiftsplatz
Tel. 0228/63 90 09
(Nähe Beethovenhalle)



Öffentliche Diskussion

Fußgänger und Radfahrer - Partner oder Gegner?

Der ADFC Bonn und die Offene Tür für Pensionäre und Rentner Bonn e.V. laden gemeinsam zu einer öffentlichen Diskussion ein, bei der über das oft problematische Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern gesprochen werden soll.

Woran liegt es, daß sie sich oft in die Haare kommen? Denken die einen zu wenig an die Interessen und Sicherheitsansprüche der anderen? Denkt jeder Verkehrsteilnehmer, gleichgültig wie er unterwegs ist, immer nur an sich? Stimmen die verkehrspolitischen und - technischen Rahmenbedingungen oder stimmen sie nicht? Was ist zu tun, daß es anders, nämlich besser wird?

Die öffentliche Diskussion findet statt am

Montag, dem 17. September 1990
um 19⁰⁰ Uhr (pünktlich)

im Ortszentrum Dottendorf, Dottendorfer Straße 41, Bonn, erreichbar mit den Straßenbahnlinien 61 und 62 (Endhaltestelle).

Jeder soll seine Erfahrungen und seine Meinung sagen. Zu Beginn äußern sich in kurzen Eingangsbemerkungen:

Stadt Bonn	Dieter Diekmann, Oberstadtdirektor (angefragt)
Polizei	Reinhold Hoffmann, Polizeihauptkommissar
Offene Tür	Richard Gatzweiler, Vorsitzender
ADFC	Karl-Ludwig Kelber, 1. Vorsitzender
Gesprächsleitung	Harald Siebert, Journalist

Die Veranstaltung sollte zu einem wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Bonner Verkehrsklimas werden. Dazu ist es auch notwendig, daß sich viele an der Aussprache beteiligen, um die Erkenntnisse und Ergebnisse des Gesprächs im Freundes- und Bekanntenkreis weiterzugeben und selber mit gutem Beispiel voranzugehen. Wir bitten also um regen Besuch.

Landesweite Sicherheitsaktion Radverkehr

Der ADFC-Landesverband Nordrhein-Westfalen und die Polizei führen aufgrund einer Vereinbarung zwischen Innenminister Schnoor und dem Landesvorstand im September eine landesweite Aktion zum Radverkehr durch. Im entsprechenden Erlaß des Innenministers an die Regierungspräsidenten und Polizeibehörden vom 11.7.1990 heißt es, trotz intensiver Bemühungen aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit sei es bisher nicht in wünschenswertem Maße gelungen, den Radverkehr sicherer zu machen. 1989 wurden in Nordrhein-Westfalen allein 236 Personen bei Radfahrerunfällen getötet. Das sind 29 Prozent der insgesamt 809 getöteten bundesdeutschen Radfahrer. Die Opferzahlen sind gegenüber den beiden Vorjahren gestiegen, liegen aber trotz einer starken Zunahme des Radverkehrs deutlich niedriger als zu Beginn und Mitte der 80er Jahre.

Bundesweit sind 42,9 Prozent der Unfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren, laut Polizeistatistik jeweils durch Radfahrer verursacht worden. Sehr viel häufiger jedoch waren Autofahrer die Verursacher. In beiden Fällen sagt diese Feststellung noch nichts über die strafrechtliche Schuldzuweisung aus, läßt aber gewisse Rückschlüsse zu. Im Bereich des Polizeipräsidiums Bonn lag 1989 die Verursacherquote der Radfahrer bei 43,3 Prozent und damit im Bundesrend. Auch in vielen anderen Städten in NRW wurden ähnliche Zahlen bekanntgegeben. Lediglich in Köln behauptet die Polizei, Radfahrer

seien in 78,8 Prozent der Unfälle die Verursacher gewesen. Selbst wenn dies stimmen sollte, was zu bezweifeln ist, wäre es nicht zu erklären, wie die Gesamtstatistik für NRW zu einer Radfahrer-Verursacherquote von 59,27 Prozent kommt. Hier muß ein Fehler vorliegen, der aber bislang nicht gefunden ist. Der Innenminister will eine wissenschaftliche Untersuchung darüber anregen, in welchem Verhältnis die Frage der Unfallverursachung zur tatsächlichen Schuldzuweisung steht.

Schnoor hat die Polizei angewiesen, insbesondere gemeinsam mit dem ADFC Aufklärungsveranstaltungen durchzuführen. In unserem Bereich geschieht dies in einer gemeinsamen Pressekonferenz zum Auftakt, durch Polizei-Veranstaltungen in den Schulen, durch zwei ADFC-Polizei-Informationsstände und durch die gemeinsame Veranstaltung mit der "Offenen Tür" am 17. September (siehe Seite 3). Im Straßenverkehr soll die Polizei "zunächst möglichst nur belehrend" auf die Radfahrer einwirken. Ab Mitte September soll es bei festgestellten Regelverstößen neben einer Belehrung auch eine entsprechende Ahndung geben. Dabei ist die Polizei angewiesen, in die Überwachungsmaßnahmen auch das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern einzubeziehen: "Dies gilt insbesondere für das Zuparken von Radwegen durch Pkw-Fahrer." Schließlich soll auch auf die straßenbaulichen und verkehrstechnischen Verhältnisse geachtet werden.

Der ADFC weiß, daß gerade diesem letzten Punkt eine große und leider negative Bedeutung zukommt. Aber er weiß auch, daß das Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer das allgemeine Klima zu sehr belastet. Er wehrt sich vehement dagegen, daß den Radfahrern, wie es allzu gern geschieht, der Schuh des Alleinschuldigen verpaßt wird. Dagegen sprechen schon die bloßen Zahlen. Aber er appelliert an alle Radfahrer, rück-sichtsvoll gegenüber anderen zu sein. Und ADFC-Mitglieder gehen dabei natürlich mit gutem Beispiel voran.

Vollwert-Party-Service

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

Kostenfreie Zustellung

AUBERGINE CG

Der Vollwert-Frischdienst für Gourmets

Lievelingsweg 104 a · 5300 Bonn 1

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

21.-23. September 1990:

Internationale Fahrrad- (und Motorrad-) Ausstellung in Köln

Natürlich ist der ADFC auch dieses Mal wieder auf der IFMA vertreten: Halle 14.1, Gang B.

Zum dritten Mal wird es auch einen IFMA-Tourenradler-Treff geben. Alle interessierten Radfreunde und -freundinnen sind herzlich zu dem Treffen in Halle 12.1 eingeladen.

Öffnung: Sa., 22.09. ab 11⁰⁰,
 Programm 14⁰⁰ bis 17⁰⁰;
 So., 23.09.
 Programm 14⁰⁰ bis 16⁰⁰.

Geboten werden Radreiseberichte aus aller Welt, die DDR als Radreiseland, Erfahrungen mit Touren- und Reiserädern, Erlebnisse, wie sie durch das Fahrrad als Reisemittel erst möglich wurden, sowie eine Ausstellung von Fahrradteilen, die von einer Reise erzählen können. Außerdem soll auf der IFMA der ADFC-Fachausschuß Radreisen ins Leben gerufen werden.



☎ 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

Bei allen Programmpunkten darf aktiv mitgewirkt werden! Bitte rechtzeitig vorher in Verbindung setzen mit: Wolfgang Reiche, ADFC Bremen-Unterweser, 0421/70 11 79 oder 75 890.

Am Samstag, 22.09., von 15⁰⁰ bis 17⁰⁰ findet im "Europasaal" eine Podiumsdiskussion mit Experten statt zum Thema: Mountainbike - der Umwelt zuliebe / Fahrrad - Freizeit - Naturschutz

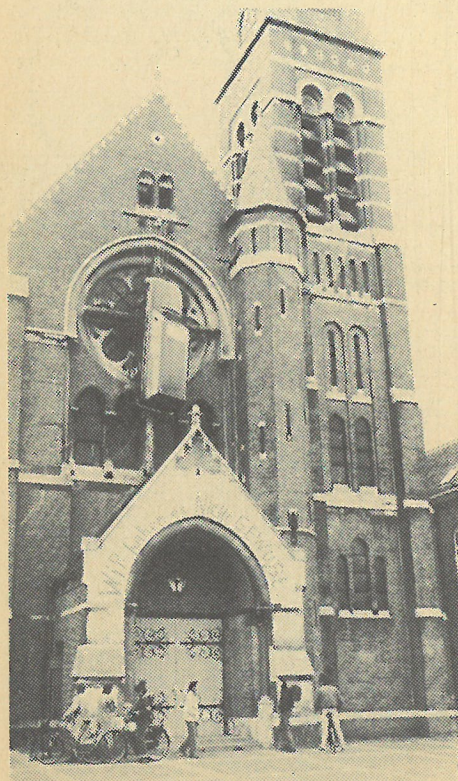
Schließlich wird am Sonntag, 23.09., um 11⁰⁰ auf dem ADFC-Stand das Fahrrad des Jahres 1991 der Öffentlichkeit präsentiert. Entgegen der Praxis in der Vergangenheit wird dieses Jahr das Fahrrad nicht vor, sondern auf der IFMA ausgewählt.

Ein Signal: Ein Künstler kreuzigt sein Auto!

Nachahmer dringend gesucht...

Am letzten Ostersonntag kreuzigte ein niederländischer Künstler sein Auto an einer Kirche. Dies ist ein Protest gegen den fortgesetzten Gebrauch und die Produktion dieser umweltverschmutzenden Maschine.

Er stellt fest, daß das Auto der neue Feind der Menschheit geworden ist, weil alle Prozesse, die mit der Produktion, dem Unterhalt und dem Gebrauch eines Autos einhergehen, die menschliche Existenz bedrohen. Nach seiner Meinung ist das Auto der moderne "Frankenstein", ein Alptraum, in dem sich die Maschine gegen ihren Erbauer wendet. Heute zerstört diese Maschine das Ökosystem ihres Erbauers.



Außerdem bemerkt er, daß sobald man die fixe Idee von der Notwendigkeit des Autos abgeworfen habe, diese ganze Illusion zusammenbricht, wie etwa im Osten die Idee von der kommunistischen Doktrin. Eine kurze Zusammenfassung seiner Äußerungen, die zu der Meinung führten, daß das Auto-Zeitalter absurd geworden ist:

- Weltweit gibt es 800 mal mehr Autos als Elefanten.
- Auf 10 Menschen kommt ein Auto.
- Das Auto hat die Welt 2000 mal schneller erobert als wir selbst.
- In den USA fahren die Leute zusammen jährlich mehr als 60 Millionen mal um die Erde.
- Aus klarer Sicht erscheint es ziemlich unsinnig, daß wir uns in einer Maschine transportieren, die mindestens 50 Pferdestärken braucht, um von A nach B zu kommen, und die 85% ihrer Energie benutzt, um Abwärme, Lärm und Abgase zu erzeugen.

Schließlich beschreibt er, daß bei einem angenommenen Verbrauch von nur einer Milchflasche Benzin täglich (ein durchschnittliches amerikanisches Auto verbraucht übrigens täglich mindestens fünfmal mehr) alle Autos auf der Welt zusammen eine Reihe von Benzin-gefüllten Milchflaschen ergeben würde, die über den Horizont hinaus auf die andere Seite der Erde und um den ganzen Planeten herumreichen, ja sogar noch 10.000 km weiter sich erstrecken würde. Täglich.

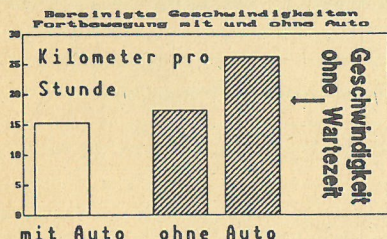
Sein Slogan lautet: Wenn ein Mensch das Rauchen aufgeben kann, dann kann er auch mit dem Autofahren aufhören. Er hofft, daß diese Auto-Kreuzigung auf der ganzen Welt Nachahmer findet.

(Anm.: In diesem Bericht werden unter "Auto" auch Lkw und Busse verstanden). Quelle: Art Society, Baronielaan 22, NL-4818 RA Breda; übersetzt von Lars Sözüer

Mobil mit und ohne Auto

Ein Computerprogramm berechnet die wahren Kosten und Folgen des Autofahrens

Das UPI - Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg - hat das Computerprogramm *Mobil mit und ohne Auto* veröffentlicht, das die Kosten, den Zeitverbrauch, die Geschwindigkeiten, die Umweltauswirkungen, die eingeatmeten Schadstoffe und andere Folgen der Mobilität ermittelt. werden 2 Fälle berechnet, die dann miteinander verglichen werden können: Mobilität mit und ohne Auto.

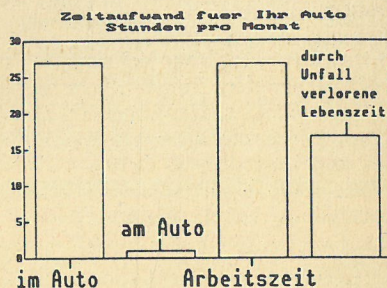


Tatsächlich bewegt sich ein Auto im Durchschnitt mit etwa 16 Stundenkilometern, wenn alle Wartezeiten durch Staus und Ampeln miteingerechnet werden. Andere Verkehrsmittel sind bei geringeren Kosten schneller.

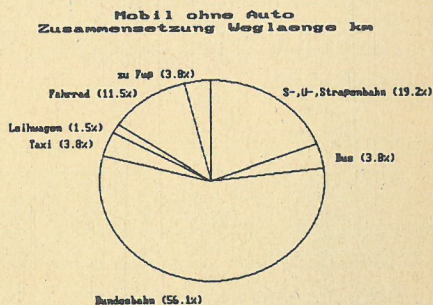
Wenn Sie Auto fahren, können Sie Ihre tatsächlichen Werte eingeben und stellen dem die Verwendung anderer Verkehrsmittel gegenüber, die Ihr Auto eventuell ersetzen könnten. Wenn Sie kein Auto fahren, können Sie Ihre Daten mit dem Bundesdurchschnitt vergleichen. Sie sehen dann, wieviel Umweltbelastungen und Kosten Sie durch Ihr Verhalten einsparen.

Sie können ausrechnen, wie die Umwelt entlastet würde, wenn ein bestimmter Prozentsatz der Autofahrer nach Ihrem errechneten Beispiel sich ebenfalls mobil ohne Auto verhalten würde. Das Programm erfordert einen IBM-kompatiblen PC mit Festplatte und Grafikkarte. Die Bedienung ist vergleichsweise leicht. Sie können verschie-

dene Modelle berechnen und ausdrucken lassen, sowie einzelne Berechnungen als Grafik auf dem Bildschirm ausgeben.



Zur Finanzierung Ihres Autos müssen Sie ebensolange arbeiten, wie Sie es benutzen können!



Das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel als Ersatz für das Auto

Das Programm ist für 60,- DM (Umweltgruppen 40,- DM) beim Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e. V. (UPI), Handschuhsheimer Landstraße 118a, 6900 Heidelberg, Tel.: 06221/473500 erhältlich.

Titus Simon

Typisch? - Ja, leider typisch!

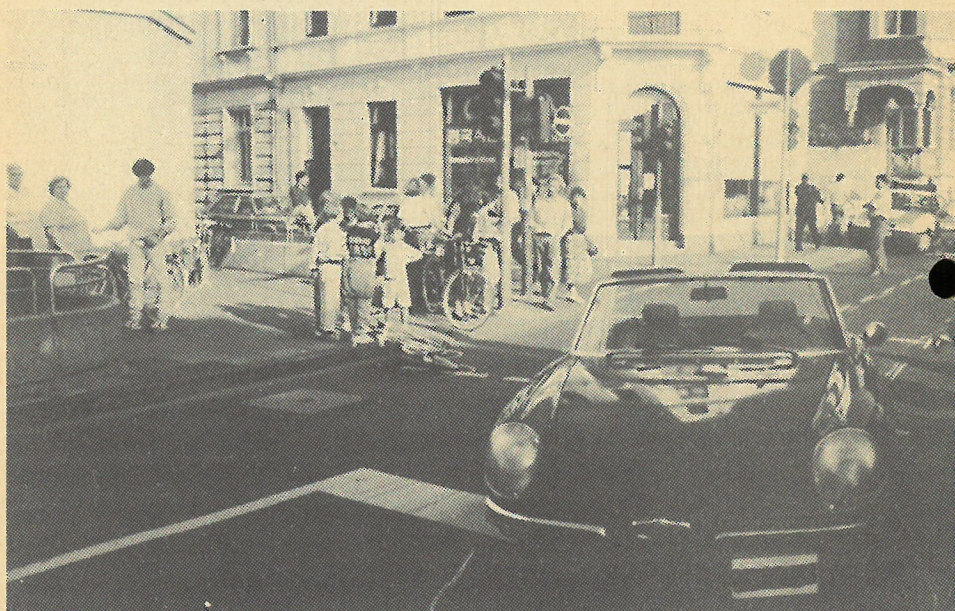
An einem Sommertag im August, 8.45 Uhr. Ich warte auf dem Berliner Platz auf Grün, um zum Stadthaus zu gelangen. Auf der anderen Seite kommt ein Radfahrer, Typ Mercedesfahrer im Freizeitlook, Mitte 50, aus der Maxstraße, bleibt kurz stehen, blickt nach links - und fährt bei Rot über den Fußgänger-Radfahrer-Überweg in die Sternstorbrücke. Ich folge ihm, ahnend, wie es weitergehen wird. Prompt biegt er auf dem Friedensplatz in Höhe des Zebrastreifens scharf rechts ab und mischt sich dort in das dichte Fußgängergedränge. Ich fahre rasch über den Platz und warte dort auf ihn, wo sich die Wege in die Sternstraße und zum Bottlerplatz teilen.

"Darf ich Sie einmal etwas fragen?" Er schaut mich verdutzt an, will weiterradeln, aber ich lasse nicht locker, und meine Frage, ruhig und freundlich vorgetragen, warum er bei Rot und im Fuß-

gängerbereich gefahren sei, beantwortet er mit der Gegenfrage, ob ich Polizist sei. Nein, erkläre ich ihm, das nicht, will aber wissen, ob er schon einmal einen der vielen Leserbriefe zur Kenntnis genommen habe, in denen darüber geklagt wird, daß Radfahrer alle Regeln mißachteten. Er brummt etwas. Dann radelt er weiter - in die Sternstraße, eine ausschließliche Fußgängerzone und gleich auch noch gegen die Einbahnstraße.

Wieder einmal finde ich eine verbreitete Beobachtung bestätigt: Unter der Minderheit rücksichtsloser Radfahrer sind die Sonntagsfahrer, die nur gelegentlich einmal das Rad benützen, die schlimmsten. Als Autofahrer dürften sie sich nicht anders benehmen.

Karl-Ludwig Kelber



Ein Kind auf dem Rad und ein Sportwagen... Donnerstag, 23. August, 17³⁰ Uhr. Tatort: Kaiserstraße/Weberstraße. Jeder Bonner Radfahrer kennt die chaotischen Verhältnisse an dieser Stelle.

Rad & Stadtbahn

Neu in Bonn: Seit Mitte Juni gibt es – zunächst versuchsweise – die Möglichkeit der Fahrrad-Mitnahme in den Stadtbahnlinien 16, 18, 63, 64 und 66. In der Zeit von 9.00 bis 15.30 Uhr und abends ab 18.30 Uhr bis Betriebsschluß kann man/frau sein Rad zum Preis von 2,40 DM im normalen Einstiegsraum mitnehmen, vorausgesetzt, daß andere Fahrgäste dadurch nicht behindert werden. An Wochenenden und Feiertagen gilt das Angebot ganztägig. Der Versuch soll zunächst für ein Jahr laufen; danach entscheidet sich je nach positiven oder negativen Erfahrungen, ob diese Möglichkeit weiter bestehen bleibt.

Thomas Friebe

Neue ADFC-Radtourenkarte

Da die bisherige Radtourenkarte des Haupka-Verlages nicht den Ansprüchen des ADFC gerecht wurde, ist ein vollkommen neues Kartenwerk in Zusammenarbeit mit der Bielefelder Verlagsanstalt konzipiert worden: Die ADFC-Radtourenkarte 1:150.000.

Als neue "offizielle Radtourenkarte des ADFC" wird sie die Haupka-Karte in den nächsten Jahren ersetzen. Sie erscheint bundesweit in zunächst 21 Blättern.

Das erste Sonderblatt "Berlin und Umgebung" liegt bereits vor (Preis 10,80 DM, ADFC-Mitglieder 8,80 DM) und kann in der Geschäftsstelle erworben werden.

Ein Herzliches Dankeschön

an unser Vorstandsmitglied Mareike Jendis, die bisher mit großem Einsatz unsere Geschäftsstelle betreut hat und uns ständig mit der neuesten Literatur versorgte, den Anwesenheitsdienst oft selbst vornahm und auch darüber hinaus immer eine große Stütze der ADFC-Arbeit war. Wir wünschen ihr in ihrer neuen Umgebung in Nordschweden viel Erfolg für ihre weitere Laufbahn.

Um die entstandene Lücke zu schließen, sucht der ADFC Bonn jetzt ein oder mehrere Mitglieder, die sich aktiv an der Leitung der Geschäftsstelle und an der Arbeit der Stadtteilgruppe Alt-Bonn beteiligen möchten. Sie werden natürlich in die Aufgaben eingearbeitet. Interessenten oder Interessentinnen möchten sich bitte bei Gerhard Hoffmann unter Telefon 0228/65 28 30 melden.

Inspektion der Radwege in Kessenich und Dottendorf

Am 18. September wird eine Radwege-Inspektionsfahrt in den genannten Stadtteilen durchgeführt. Es wäre wichtig, schon vorher Problemstellen im Radwegenetz zu kennen oder Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr parat zu haben. Unsere Referentin für Stadt- und Verkehrsplanung, Karola Grüngen, bittet daher alle Leser um entsprechende Hinweise:

Karola Grüngen
Argelanderstraße 128
5300 Bonn 1
Tel. 0228/21 44 05

Täglich mindestens eine Burg ...

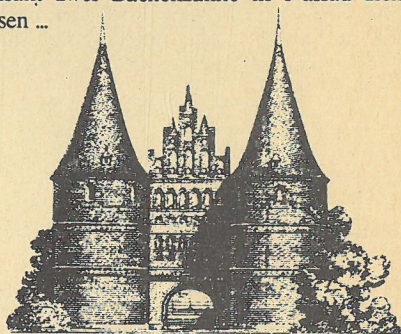
Im Westerwald und an der Lahn

Sieben muntere Radfreaks trafen sich bei strahlendem Sonnenschein und bester Laune am DB-Bahnhof Bonn-Beuel, um mit Sack und Pack zu einer viertägigen Radtour aufzubrechen, die unser charmantes Vortsandsmitglied Sigrid Schausten initiiert und meisterlich durchgeführt hat.

Ab Neuwied begann die Strampelei; zunächst am noch vertrauten Rheinufer entlang, um bald aber in für alle Teilnehmer unbekannte Regionen abzuschwenken. Früh am Morgen herrschte im lieblichen Saynbachtal noch kaum Verkehr. So konnten wir uns genussvoll auf die Westerwaldhöhen "emporschrauben", nur unterbrochen von einem Picknick im Grase. Montabaur, als Mons Tabor schon im 9. Jahrhundert erwähnt, erhielt 1291 die Stadtrechte und besitzt mit seiner weithin sichtbaren, trutzigen Burg einen großen Anziehungspunkt. Die heutige Eigentümerin, die Bank Deutscher Genossenschaften, führt dort Seminare und Schulungskurse durch – in diesem Rahmen würden wir uns auch gern "bilden" lassen... Eisschlemmend erholt – und abwärts ging es ins Gelbachtal. Dessen Reize wurden uns aber durch die Massen von Motorrädern und Autos schnell gründlich verleidet. Ohne Abstimmung, doch total einvernehmlich, schwenkten wir bei der ersten Gelegenheit ab in "unberührte" Gefilde. Toll, wie schnell die doch untereinander meist fremden Leutchen zu einer solch harmonischen Gruppe zusammenwuchsen! Selbst beim gemeinsamen Abendessen orderten fast alle "Forelle in Mandelbutter gebacken"!

Der zweite Tag begann mit dem bei Gruppenfahrten häufig bemerkbaren "gewissen Schwund an Mensch und Material": nur zu fünft ging es nach Plan weiter über eine "bremsprüfende" wilde und lange Abfahrt nach Dausenau und damit an die Lahn, lahnaufrwärts über Nassau, Kloster Arnstein, Obernhof, Balduinstein, weiter über waldige Höhen nach Diez und im großen

Bogen zum Etappenziel Limburg mit ausgiebiger Besichtigung des wundervollen romanischen Domes und der reizvoll verwinkelten Altstadt mit vielen schönen und kunstvoll restaurierten Fachwerkhäusern. Im sehr angenehmen, stillvollen Dom-Hotel warteten dann die zwei "Abgängigen"; eine davon hatte sich mal eben so passant zwei Backenzähne in Nassau ziehen lassen ...



Ersatzabbildung für den Limburger Dom

Komplett ging es am dritten Tag weiter. Unten von der Lahnbrücke genossen wir den Blick hinauf zum Dom und radelten auf stillen Wegen immer der Sonne entgegen. St. Lubentius in Dietkirchen, eindrucksvoll auf steilem Felsen über der Lahn gelegen, fast wie aus dem Naturstein erwachsend, statteten wir einen ausgiebigen Besuch ab. Mutig geworden, nutzten wir für die Weiterfahrt einen Wanderweg, der sich kurz vor Runkel in einen abenteuerlichen Vita-Parcours verwandelte. Super. Nur – wie stabil wohl der den Steilhang hoch über der Lahn sichernde Zaun im Fall eines "Falles" wohl gewesen wäre??? Eine müßige Frage, denn unsere Truppe erwies sich als schwindelfrei und geländegängig. Just um 11⁰⁰ Uhr zur Führungszeit erreichten wir die Burg Runkel und ließen uns bei einem Rundgang die Geschichte des Grafen von Wied und Fürsten von Solms anschaulich erzählen. Vom Bergfried genossen wir die weite Aussicht, wieder unten am Fluß beobachteten wir das Schleusenmanöver der vielen Paddler.

Noch risikofreudiger werdend, suchten und benutzten wir bis Weilburg nur noch den teils kaum erkennbaren, teils arg rumpeligen und erst 8 km vor diesem Zwischenziel wieder asphaltierten Leinpfad – trotz der Strapazen einmalig und idyllisch: nur die Lahn mit im Wasser sich spiegelnden Bäumen in ihren engen, bewaldeten Windungen, die sich daran anschmiegende Bahn, Wiesen und – wir. Später grüßte Weilburg mit seinem großartigen Renaissanceschloß schon von weitem. Natürlich schoben wir hinauf auf die 'Höh', ließen unsere Phantasie die Atmosphäre bei den Konzerten im stimmungsvollen Schloßhof ausmalen und labten uns ausgiebig an Eisigem und und... Bis Braunfels galt es, noch etliche Höhen zu erklimmen, uff; doch zeigten unsere Herren angesichts so vieler Burgenherrlichkeit auch all ihre ritterliche Fürsorge...

Am vierten und letzten Tag spazierten wir gelöst und entspannt zunächst durch das sonntäglich friedliche Braunfels, kletterten hoch zur Burg, bewunderten die überaus vielen, reich mit Schnitzwerk verzierten und bestens erhaltenen Fachwerkhäuser und den hübschen Marktplatz. Sausend ging es dann per Rad ein tiefes Tal hinab zur Lahn. Ein Schrei: "Anhalten". Tja, da war es denn da, das Malheur: eine Nabe kaputt, am

just reparierten Rad, irreparabel. Aber auch hier Glück im Unglück: in 5 km war zu Fuß ein Bahnhof erreichbar, an dem unser Rückzug hielt. Nur zu sechst strampelten wir also weiter durch das hier sehr weite wellige Lahntal.

Im Kloster Altenberg begrüßte uns singend ein Chor und in der Kirche musizierend eine Gruppe junger Künstler, wohl für einen Auftritt probend – sehr unserer Stimmung entsprechend. Auf kurzer Höhenfahrt mit weitem Blick auf das Tal und das majestätische Braunfels hoch oben im Hintergrund näherten wir uns Wetzlar, unserem Ziel. Unmittelbar am hochgelegenen, architektonisch äußerst interessanten Dom speisten wir noch einmal gemeinsam italienisch, um dann 13⁵⁶ Uhr mit einem brandneuen leisen Dieseltriebwagen der Bundesbahn die Heimfahrt anzutreten – speziell im Lahntal ein Genuß, der mit vielen "Da" und "Dort" begleitet wurde.

Ein riesiges Dankeschön an alle, die durch ihre liebenswürdige Freundlichkeit die gemeinsamen Tage erhellt haben, und vor allem herzlichen Dank an unsere Sigrid Schausten!

Renate und Lothar Gerhardt

Ihr Fahrrad » nach Maß «

Verkauf
und Service
aus
Meisterhand.

**ZweiRad
Grabner**
GmbH

Antoniterstraße 71
5300 Bonn 2
Telefon (0228) 347370

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 Grüßen
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 Frießel
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

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
Markischänke, 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.

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 19³⁰ Uhr im FIZ,
Am Bürgerhaus

Radler-Stammtisch: jeden 1.
Montag im Monat um 20⁰⁰
Uhr im *Café Ei*, Wilhelm-
Hamacher-Platz

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 *Pa-
radiesecken* (neben dem
Hallenbad)

Meckenheim

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

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

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.
Treffen: 1. und 3. Mittwoch
im Monat um 20⁰⁰ im *Bistro
Krim* in der Glockenstraße

Termine

Sa. 8. September 1990 Troisdorf

Fahrradmarkt
von 10⁰⁰ bis 14⁰⁰ rund ums Fahrradbüro

Sa. 15. September 1990 Bonn

Gemeinsame Infostände des ADFC Bonn und der Po-
lizei anlässlich der Landesweiten Sicherheitsaktion
Radverkehr (s. Seite 4) von 10⁰⁰ bis 14⁰⁰ auf dem
Münsterplatz und auf dem Theaterplatz

Sa. 15. September 1990 Andernach

Fahrradmarkt
von 10⁰⁰ bis 14⁰⁰ beim Neuen Rathaus, Läuferstraße

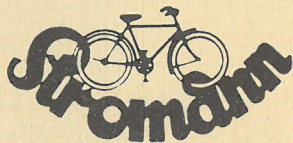
Sa. 15. September 1990 Sankt Augustin

Fahrradmarkt
von 10⁰⁰ bis 13⁰⁰ auf der Marktplatte im Zentrum von
Sankt Augustin zu den üblichen Konditionen

(Fortsetzung nächste Seite)

(Termine Fortsetzung)

- | | | |
|--|-----------------------|--|
| So. 16. September 1990 | Sankt Augustin | Umweltbazar der Stadt Sankt Augustin mit Teilnahme der ADFC-Ortsgruppe voraussichtlich von 9 ⁰⁰ bis 18 ⁰⁰ im Foyer des Rathauses |
| Mo. 17. September 1990 | Bonn | Öffentliche Diskussion: "Fußgänger und Radfahrer - Partner oder Gegner" um 19 ⁰⁰ im Ortszentrum Dottendorf (siehe auch Seite 3) |
| Fr. 21. September 1990
- So. 23. September 1990 | IFMA | mit Tourenradler-Treff, Podiumsdiskussion "Mountainbike - der Umwelt zuliebe" und Wahl des Fahrrads des Jahres 1991 (siehe auch Seite 5) |
| Fr. 12. Oktober 1990 | Bonn | Beginn des Technikkurses von 17 ⁰⁰ bis 19 ⁰⁰ in der Caritas-Fahrradbude, Mackestraße 36 (siehe auch Seite 21) |
| Sa. 20. Oktober 1990 | Bonn | Fahrradmarkt von 10 ⁰⁰ bis 13 ⁰⁰ am Regina-Pacis-Weg vor dem Uni-Hauptgebäude |
| Mo. 17. Dezember 1990 | Koblenz | Diavortrag von Carsten Voß über seine Weltreise per Fahrrad |
| Di. 18. Dezember 1990 | Andernach | Diavortrag von Carsten Voß über seine Weltreise per Fahrrad um 20 ⁰⁰ in der Hauptschule St. Thomas, Breite Straße |



**WIR SIND
PROFIS FÜR
FAHRRÄDER**

**Am Sterntor
Bottlerplatz 7
(Rückseite Hauptpost)**

63 63 09

Einmal rund um den Planeten

Carsten Voß radelte in zwei Jahren von Meckenheim nach Meckenheim

Mit einem Riesenempfang wurde Carsten Voß Mitte Juni in Meckenheim begrüßt. In den zurückliegenden zwei Jahren hatte der Dreißigjährige sich einen großen Traum erfüllt. Er war mit dem Fahrrad einmal um unseren Globus gerast. Dies ist gleichzeitig ein grandioses Abenteuer, aber auch ein Erlebnis, das sich jeder, der den Drang dazu verspürt, einmal ermöglichen sollte. Das schwierigste dabei ist wohl, wirklich loszufahren. Was einen dann erwarten kann, schildert der folgende Bericht von einer Radtour durch 29 Länder auf fünf Kontinenten:

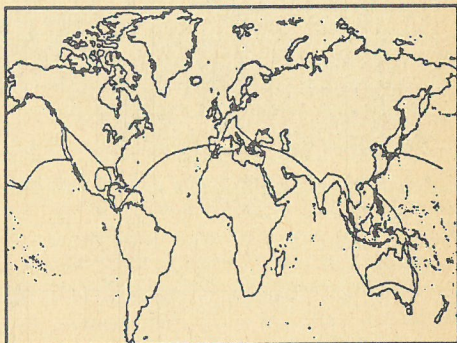
Die Idee war schon sehr alt. Bereits in seiner Kindheit fuhr Carsten Voß bei jedem Wetter sechs Kilometer mit dem Fahrrad zur Schule. Später ging es regelmäßig von Meckenheim nach Bonn zur Uni oder zum Arbeitsplatz, und auch aus fast jedem Urlaub wurde eine Radtour. Nachdem er so schon ganz Europa zwischen Island, Portugal und Griechenland vom Fahrradsattel aus kannte, war es für den Politikstudenten, der nie ein eigenes Auto besessen hatte, nur eine Frage der Zeit, wann er zu einer Weltumradlung aufbrechen würde.

Die "klassische" Strecke, auf der schon Heinz Helfgen in den fünfziger Jahren den Globus umrundet hatte, nämlich nach Osten über den Balkan, die Türkei und den Iran, war im Sommer 1988, als der Golfkrieg noch im Gange war, nicht ratsam, und so entschloß sich Carsten Voß, in umgekehrter Richtung zu starten. Vielleicht würde sich die Lage im Nahen Osten bis zu seiner Ankunft bessern.

Am 31. Juli war es soweit. Die Finanzierung der Tour war durch das Ersparnis vom letzten Job gesichert, eine Meckener Firma stellte ein erstklassiges Rad zu Verfügung, die Eltern waren als "Manager" mit den Adressen von Botschaften, an die Karten, Bücher und Reiseschecks geschickt werden sollten, eingedeckt. Die ersten vier Wochen bis nach Barcelona begleitete ihn

noch seine Freundin, die jetzt nach Studienabschluß leider nicht "aussteigen" und ganz mitkommen konnte. Und über Gibraltar war Europa dann schnell verlassen und in Marokko ein anderer Kontinent erreicht.

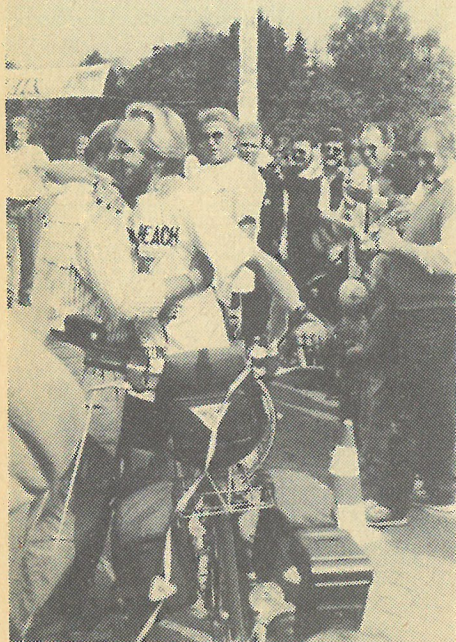
Heutzutage ist es nur noch schwer möglich, ein Schiff für eine Ozeanpassage aufzutreiben. Deshalb mußte sich Carsten für das Flugzeug entscheiden, um nach Amerika zu gelangen. In Panama City angekommen, wurde er in einem Slumviertel von vier Männern mit Messern bedroht und seiner Kamera, zwei Filmen und der Ausweispapiere beraubt. Zum Glück war ihm selbst nichts passiert, und er hatte die Erfahrung gewonnen, daß man solche Gebiete wie Slums von großen Städten, wo Kriminalität leider an der Tagesordnung ist, besser meidet.



Die Fahrtstrecke

Von Panama aus durchquerte er auf der Panamericana die zentralamerikanischen Länder Costa Rica, Nicaragua und Honduras. Die Freundlichkeit der Einwohner dieser Region hat Carsten besonders gefallen. Allerdings mußte er bei der Abfahrt von dem Gebirge, das Nicaragua von Honduras trennt, nochmal eine böse Überraschung erleben: Bei 40 Stundenkilometern lief ihm ein Hund direkt ins Vorderrad! Carsten

stürzte auf die Straße und schürfte sich Knie, Füße, Hände, Gesicht und Schulter auf. Die Frau des Hundehalters konnte die Wunden desinfizieren, mehr konnte man nicht unternehmen, und so mußte er die Zähne zusammenbeißen, bis nach einiger Zeit alles wieder verheilt war.



Für Kuba hätte Carsten Voß zwar ein Visum bekommen, aber es gab keinen Flug für ihn. So flog er nach New Orleans und radelte durch Louisiana und Texas, bevor ihn eine Gelbsucht, die er sich von verdorbenem Essen in Honduras zugezogen hatte, zu einer Pause zwang. Ein glücklicher Zufall war es, daß ihn sein Bruder ohnehin hier besuchen wollte, so daß er auf einer Autofahrt durch die USA genesen konnte. Mit frischen Kräften legte er nun die gesamte Pazifik-Strecke von Vancouver und Vancouver Island nach San Francisco auf Hunderten von Kilometern Radwegen zurück.

Nachdem er auf Hawaii "Urlaub vom Urlaub" genossen hatte, erwartete ihn in Südkorea wieder ein völlig fremdes Land. Hier gab es für Carsten, der auf der Tour seine Englisch-, Spanisch- und

Französisch-Kenntnisse erweitern konnte, erstmals ernsthafte Verständigungsprobleme. Allerdings lohnte es sich, in jedem Land die wichtigsten Wörter zu erfragen und zu lernen. Damit könne man seinen Respekt für das Gastland zeigen und werde gleich viel freundlicher aufgenommen.

Die folgende Fahrt durch die drei japanischen Hauptinseln und zur Insel Okinawa schräpfte die Reisekasse gewaltig. Nach einem Abstecher nach Hongkong und Macao mußte er mangels Schiffen wieder fliegen, um Australien zu erreichen. Die Durchquerung dieses Kontinents von Ost nach West war für Carsten Voß das anstrengendste Stück, waren doch 1600 Kilometer davon absolute Wüste. Im letzten Supermarkt deckte er sich für Wochen mit Müsli und Joghurt ein, und von da an wurde alles streng rationiert. Besonders das Wasser war ein Problem. An den alle paar hundert Kilometer errichteten Tankstellen konnte er meist etwas Regenwasser erbetteln, und sporadisch sind auch Auffangbehälter an der Straße aufgestellt. Einige freundliche Autofahrer halfen ihm ebenfalls gelegentlich weiter, aber sonst war er mit der Hitze, der Trockenheit und dem Gegenwind allein.

Von Singapur aus lernte Carsten Malaysia und Thailand kennen. Da eine Fahrt durch Burma immer noch nicht erlaubt ist, mußte er abermals fliegen, diesmal nach Kathmandu, wo er nach 16 Monaten auf einer Wandertour durch den Himalaya ein Wiedersehen mit seiner Freundin feiern konnte. Das Treffen mit seinem Bruder und der Besuch bei Bekannten von einer früheren Reise nach Australien erleichterten es ihm, mit der Trennung von zu Hause und der Einsamkeit auf langen Strecken zurechtzukommen. Auch hatte er ständig Briefkontakt und ließ auch mindestens alle zwei Monate telefonisch ein Lebenszeichen hören. Der WDR machte auch Interviews mit ihm über Telefon. Heute bedauert es Carsten zwar manchmal, daß er seine Erlebnisse nicht mit jemandem direkt teilen kann. Aber die Tatsache, allein unterwegs zu sein, machte ihn selbst wiederum viel offener gegenüber seinen Mitmenschen. Außerdem habe er

jetzt auf der ganzen Welt Brieffreunde gewonnen, die mit ihm einen kleinen Abschnitt seiner Erinnerungen teilen. Insgesamt müsse jeder selbst entscheiden, ob er oder sie lieber allein oder in Begleitung auf Reise geht.

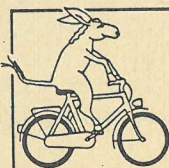
Auf der anschließenden Etappe zu den heiligen Stätten Nordindiens begleiteten ihn zwei Fernradler aus Berlin, die er auf dem Rückweg noch besuchte. Das Fahrrad hatte die Strapazen bisher einwandfrei überstanden. Lediglich das Lager der Trommelbremse war konstruktionsbedingt zweimal gebrochen. Sein Sponsor in Meckenheim schickte zwar immer gleich Ersatz, aber so mußte Carsten auch einmal mit dem Bus fahren. Dabei hatte er das Gefühl, an den Dingen nur "vorbeizurauschen" und gar nichts gesehen zu haben. Mit dem Fahrrad dagegen liege man ideal in der "Erlebnisdichte": zu Fuß ist man zu langsam, das Motorrad jagt nur vorbei, und das Auto ist erst recht wie ein Käfig – Geräusche und Gerüche werden nicht wahrgenommen, man kann nicht nach Belieben anhalten, und Unterhaltungen mit anderen Reisenden sind unterwegs auch nicht möglich. Das Fahrrad dagegen kostet auch noch so gut wie nichts, ist pflegeleicht, und in der sogenannten "Dritten Welt" ist es auch das angemessene Verkehrsmittel, um mit den Menschen am Wegesrand immer wieder in Kontakt zu kommen.

Die bedrohlichen Spannungen zwischen Indien und Pakistan versperrten nun wieder den Weg nach Westen, zumal für den Iran auch kein Visum zu bekommen war, das für eine Durchquerung des riesigen Landes ausgereicht hätte. Somit ging es wieder durch die Lüfte nach Istanbul, und mit der Bagdadbahn ein gutes Stück zurück an den letzten Zipfel des Mittelmeers im Süden der Türkei. Laut Carsten ist der schlimmste Verkehr der in den türkischen Städten, aber die Fahrt entlang der gesamten türkischen Mittelmeerküste glich das wieder aus. Die zwischenzeitliche Öffnung der Ostblockländer erleichterte die weitere Strecke durch Griechenland und Bulgarien sowie, immer der Donau folgend, durch Jugoslawien, Ungarn und Österreich nach Passau.

Von hier zog es Carsten Voß aber noch nicht gleich nach Hause. In Thailand war er von der Meldung überrascht worden, daß die innerdeutsche Grenze offen sei. Das mußte er mit eigenen Augen sehen. In der DDR nahmen ihn Radler bei sich auf, so auch in Potsdam der stellvertretende ADFC-Vorsitzende Dr. Schachtzabel. Erst nachdem Carsten auf dem Rad durch das Brandenburger Tor gefahren war, richtete er den Blick heimwärts und erreichte nach 687 Tagen den Startpunkt seiner außergewöhnlichen Fahrt.

Die allmähliche Annäherung an die Heimat in Fahrradgeschwindigkeit hat es ihm erleichtert, sich zu Hause wieder zurechtzufinden. Der große Empfang bei seiner Rückkehr und die Tatsache, daß ihm seine Freunde nach zwei Jahren immer noch treu sind, haben ihm auch geholfen, daß es nicht zum "großen Knacks" kam. Nun ist er dabei, wieder Fuß zu fassen und sich mitzuteilen. Im Dezember wird Carsten Voß auf einigen Diavorträgen im Bonner Raum von seiner Reise erzählen, und ein Buch über seine Erlebnisse plant er auch schon.

Lars Sözüer



Mo – Fr 9⁰⁰–13⁰⁰; 15⁰⁰–18³⁰
Mi Nachmittags geschlossen
Sa 9⁰⁰–13⁰⁰; langer Sa bis 16⁰⁰

Drahtesel

der Fahrrad-Laden in Dottendorf
Kessenicher Str. 170 Bonn 1 Tel. 02 28/23 43 11

- individuelle Beratung
- umfassender Service
- aussergewöhnliche Ausrüstung
- pfiffiges Zubehör

Fahrradstation am Bahnhof: ADFC fühlt sich an der Nase herumgeführt

Abstellplätze quellen über — Bonner Radlerlobby will sich in Frankfurt beschweren

WPS Bonn. „Mit Winkelzügen und höchst sonderbaren Verhandlungsmethoden an der Nase herumgeführt“ fühlt sich der Bonner „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club“ (ADFC) durch die Deutsche Bundesbahn. Der Grund: Die Bundesbahn weigere sich seit Jahren, den mittlerweile völlig unzureichenden Abstellplatz für Fahrräder vor den Bahnsteig 1 nach Süden bis zur Poppelsdorfer Allee zu erweitern und als funktionsfähige Fahrradstation mit Bewachung, Fahrradverleih und kleiner Werkstatt auszubauen. Der Vorsitzende des ADFC, Karl-Ludwig Kelber, spricht in diesem Zusammenhang von einem „ärglichen Skandal“.

Die Interessenvertretung der Radfahrer erinnert daran, daß es nicht nur einen einstimmigen

Beschluß des Hauptausschusses zur Errichtung einer Fahrradstation mit einer Kapazität von etwa 800 Rädern gebe, sondern auch eine Finanzierungszusicherung des Landesverkehrsministeriums und die Zusage eines Bonner Unternehmens, die Station zu betreiben.

Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn, die die vorhandenen 230 Abstellplätze für ausreichend hält, führt der ADFC ins Feld, daß im unmittelbaren und näheren Bahnhofsbereich zur Zeit täglich mehr als 700 Fahrräder abgestellt sind. Tatsache sei auch, daß bereits 1983/84 in einer Diplomarbeit festgestellt wurde, daß fast 70 Prozent der im Bahnhofsbereich „parkenden“ Radler Bahnbenutzer sind. Der ADFC wirft der Bundesbahndirektion Köln vor, sich in ihrem Geltungsbereich eklatant

27.7.90

Bonner Rundschau



Die Mittel für das Dach der Fahrradstation am Bahnhof sind vorfallen; sie werden frühestens 1991 zur Verfügung stehen. Foto: Goldberg

in Widerspruch zur Werbung der Frankfurter Hauptverwaltung zu setzen, in der ein ständig verbessertes Angebot für Radfahrer angepriesen werde. Die Kölner Bundesbahndirektion sei nicht nur die einzige in der Bundesrepublik Deutschland, in deren Bereich es den Service „Fahrrad am Bahnhof“ nicht gebe; gerade am Bonner Bahnhof demonstriere die Kölner Direktion, was sie von dem „Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und Bahnverkehr“ halte: Mit nicht weniger als 30 Verbotsschildern unterbindet sie das Abstellen von Rädern im Bahnhofsbereich, obwohl nicht nur die Abstellanlage vor dem Bahnhof, sondern auch der Fahrradkeller an der Quantiusstraße ständig überquelle.

Der Bonner ADFC will die zögerliche Haltung der Bun-

desbahn und die Vertröstung auf eine Fahrradstation „eventuell irgendwann“ neben der Bundestagsvorfahrt an der Quantiusstraße nicht mehr länger hinnehmen. Sie drängt weiter auf die Realisierung der Station vor dem Bahnhof auf dem verwilderten, aber seit eh und je für Fahrradparkplätze vorgesehenen Gelände südlich des vorhandenen Abstellplatzes, der im kommenden Jahr überdacht werden soll. Bei einer geringfügigen Absenkung dieses Platzes könnten hier mühelos 800 Räder untergebracht werden. In einem „geharnischten“ Beschwerdebrief“ soll daher jetzt der für Marketing zuständige Mann im Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt, Hemjō Klein, gebeten werden, sich in Köln massiv für die Belange der Bonner Radler stark zu machen.

General-Anzeiger

9.7.1990

„Sperrung der City ist denkbar“

Aus Gründen des Umweltschutzes – Konzept geplant

Wer mit dem Auto in die Bonner Innenstadt fahren will, wird an der Mautstelle kräftig zur Kasse gebeten. Vielleicht ein Grund für viele, ihren Wagen vor den Toren der Stadt abzustellen und mit dem Bus, Fahrrad oder gar zu Fuß den Weg fortzusetzen.

Nur eine Fiktion? Für die SPD nicht, sie hält dieses Modell, wie es beispielsweise in norwegischen Städten bereits praktiziert wird, für eine Lösung, nicht nur zur Verkehrsberuhigung, sondern auch zum Wohl der Umwelt.

Denkbar wäre nach Meinung von Ratsherr Heiner Eckoldt, Planungssprecher seiner Fraktion, auch das schwedische Modell. Dort müssen die Autofahrer Monatskarten für den Öffentlichen Nahverkehr kaufen, um mit dem eigenen fahrbaren Untersatz in die Innenstadt Stockholms zu gelangen.

Italien sei sogar noch einen Schritt weiter gegangen und habe rigoros ganze Innenstädte gesperrt, um die Baudenkmäler nicht weiter durch Kohlendioxyd und -monoxyd zerstören zu lassen. Nur noch Anlieger und Anlieferern sei die Durchfahrt gestattet.

Die SPD will sich mit Blick auf eine um-

weltfreundlichere und verkehrsberuhigte Bonner City deshalb im Herbst konkret mit entsprechenden Modellen und Vorschlägen befassen. Daran mitarbeiten sollen die zuständigen Ratsmitglieder aus dem Planungsausschuß und Mitglieder der Bezirksvertretung, wobei der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unter Einbeziehung der Mitglieder des Stadtwerkeausschusses eine besondere Bedeutung erhalten soll. Das Konzept soll dann in den politischen Gremien vorgestellt und beraten werden.

„Für Bonn muß konkret festgelegt werden, für welchen Bereich dann eine solche Regelung gelten soll. Wie das ganze am Stadtrand zu regeln ist, ob Quartiersbusse angeboten werden müssen und wo entsprechende Parkplätze eingerichtet werden können. Weiter müßte dann geprüft werden, wie der Öffentliche Nahverkehr verstärkt werden kann, ob auf dem Cityring generell nur noch eine Spur für den Autoverkehr und die andere für den ÖPNV zu reservieren ist“, so Eckoldt.

Seiner Meinung nach ist Handlungsbedarf dringend geboten. Die Mehrheit des Stadtrates verschließe jedoch vor diesen Problemen teilweise immer noch die Augen, auch die Verwaltung gehe bislang relativ defensiv an dieses Problem heran, kritisiert Eckoldt. (lis)

Einladung zum

TECHNIKKURS**Oder: Wie man sein Fahrrad selber repariert**

Endlich ist der ADFC Bonn nach vielen Jahren wieder in der Lage, interessierten Mitgliedern und Nicht-Mitgliedern einen, diesmal professionellen, Kurs rings um die Fahrradtechnik anzubieten. Der Kursplan sieht so aus:

Er besteht aus sechs Doppelstunden, jeweils freitags von 17⁰⁰–19⁰⁰ Uhr in der Werkstatt der Caritas-Fahrradbude, Mackestraße 36 (ganz am Ende der Straße), 5300 Bonn 1.

Der Kurs ist nicht als günstige Gelegenheit gedacht, sein Fahrrad preiswert reparieren zu lassen, sondern als Chance, die wichtigsten Reparaturen selber ausführen zu lernen. Das eigene Fahrrad soll aber mitgebracht werden, was ja ohnehin geschieht, wenn man es als Verkehrsmittel benützt.

Kursleitung: Fahrrad-Mechanikermeister Erich Ockenfels
Organisation: Thomas Friebe

Termine:

12.10.90	I. Reifen flicken	2.11.90	IV. Gangschaltung
19.10.90	II. Achter/Speichenbruch	9.11.90	V. Gerissene Seile
26.10.90	III. Kettenprobleme	16.11.90	VI. Beleuchtung

Teilnehmer: 15 maximal. Es entscheidet die Reihenfolge der Anmeldung.

Kosten: Je Doppelstunde 10 DM, ADFC-Mitglieder 5 DM. Pauschalpreis für den gesamten Kurs 58 DM, ADFC-Mitglieder 28 DM.

Die Anmeldung möge bitte schriftlich erfolgen an

ADFC Bonn, Postfach 180 146, 5300 Bonn 1

unter Angabe von Name, Vorname, Anschrift, ggf. ADFC-Mitgliedsnummer und der belegten Doppelstunde (römische Ziffern) bzw. der Pauschalbelegung.

Es erfolgt schriftliche Teilnahmebestätigung mit näheren Kursunterlagen. Gehen mehr Anmeldungen ein, als angenommen werden können, so wird eine Warteliste für den/die nächste(n) Kurs(e) angelegt, über deren Veranstaltung entsprechend den Erfahrungen im ersten Kurs entschieden wird. Wir rechnen mit einem regen Interesse. Und wünschen schon jetzt allen Teilnehmern viel Erfolg.

Stadt Bonn rüstet Müllfahrzeuge mit Unterfahrschutz aus

Daß es aus der Bonner Verkehrspolitik auch Erfreuliches zu berichten gibt, geht aus dem folgenden Brief hervor, den der ADFC an das Amt für Stadtreinigung und Abfallwirtschaft richtete:

Der ADFC Bonn begrüßt es – und bedankt sich bei Ihnen für Ihr entsprechendes Engagement –, daß Sie Zug um Zug die städtischen Müllfahrzeuge mit einem seitlichen Unterfahrschutz ausrüsten. Wir haben heute gern von Ihnen gehört, daß inzwischen bereits zwei Neufahrzeuge mit den jeweils 5.000 bis 7.000 DM teuren Vorrichtungen im Einsatz sind, daß fünf weitere in Kürze dazukommen und daß spätestens 1991 noch einmal 15 solche Neufahrzeuge in Dienst gestellt werden. Damit ist Ihr Amt der Neuregelung in der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung weit voraus, die den seitlichen Unterfahrschutz bei

neuen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen erst vom 1. Mai 1991 an vorschreibt.

Mit Genugtuung ist festzustellen, daß bisher kein einziges Fahrzeug Ihres Amtes an einem der schweren und auch in den letzten Jahren mehrmals tödlichen Unfälle beteiligt war. Der ADFC hat lange dafür kämpfen müssen, daß der Unterfahrschutz, dessen Fehlen allein in der Bundesrepublik jährlich rund 70 Radfahrer das Leben kostet, endlich auf europäischer Ebene durchgesetzt und in nationales Recht übernommen wurde. Wir hoffen, daß möglichst viele Betreiber von Nutzfahrzeugen Ihrem Beispiel folgen und bereits jetzt nur noch Lkw mit dieser wichtigen Schutzvorrichtung in Betrieb nehmen.

Impressum

Rückenwind: Nr.3, September 1990
 Herausgeber: ADFC Bonn e.V.
 Postfach 180 146
 5300 Bonn 1
 Erscheint: vierteljährlich
 Redaktion: Thomas Friebe
 Lars Sözüer (ViSdP)
 Satz: Hans-J. Simon Verlag, Bonn
 Druck: Eilers, Bonn
 Auflage: 2500
 Titelbild: Karl-Ludwig Kelber

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten. Nummer 4/90 erscheint im Dezember 1990.

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.

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

AUBERGINE et c.

Der Vollwert-Frischdienst für Gourmets

Lievelingsweg 104 a • 5300 Bonn 1

☎ (0228) 670057 • Fax (0228) 670059

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

Hiermit 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

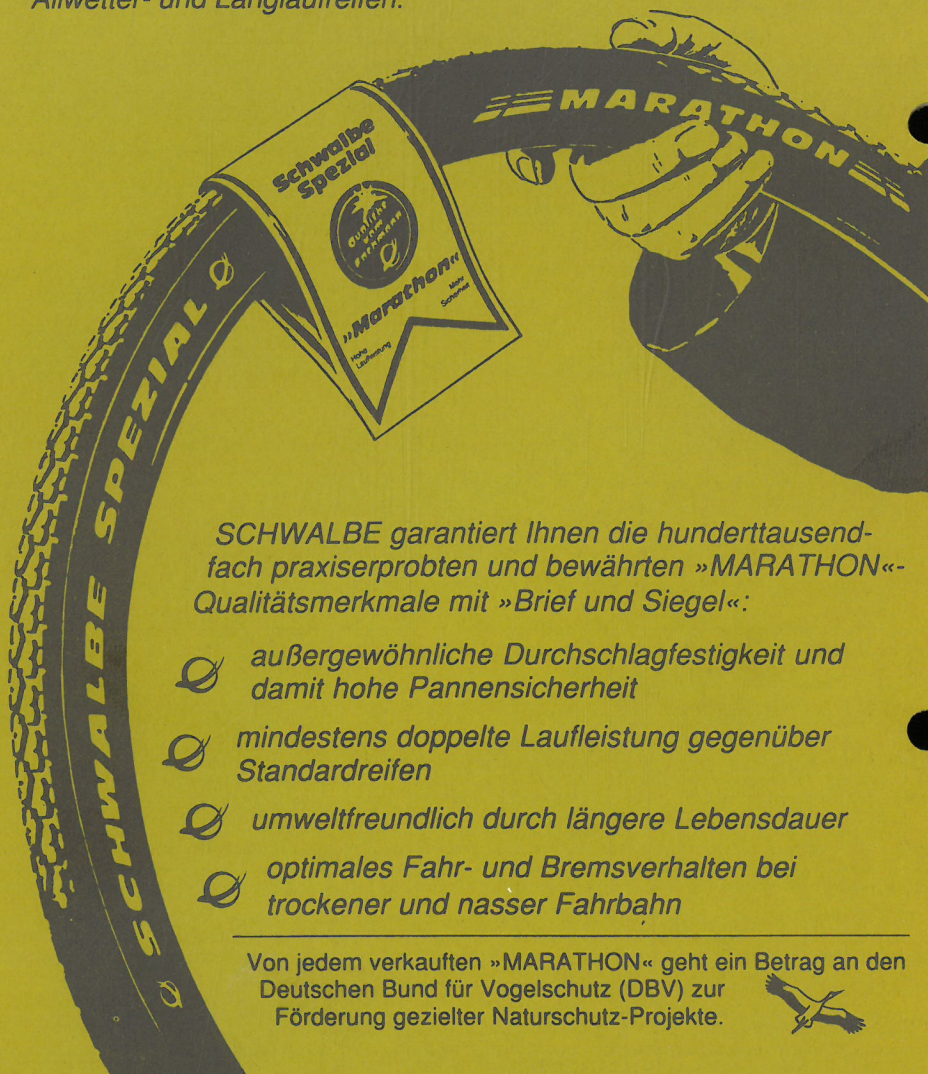
Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der kontoführenden Stelle
keine Verpflichtung zur Einlösung.

Ort _____ Datum _____ Unterschrift _____

Schwalbe

»Marathon«

... Deutschlands meistgefahrtester
Allwetter- und Langlaufreifen.



SCHWALBE garantiert Ihnen die hunderttausendfach 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.

