

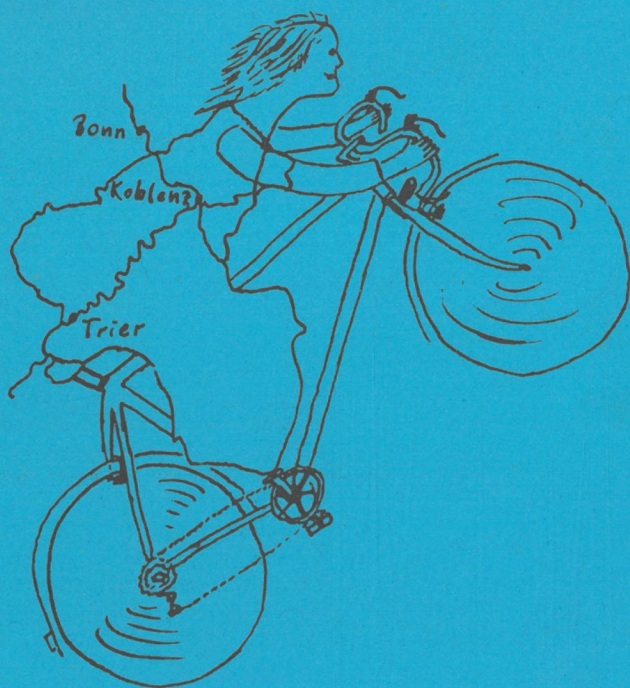
RÜCKENWIND

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

12. Jahrgang

Nr. 4/90

Z 10789 F



In Rheinland-Pfalz
geht es bergauf
mit dem ADFC:
Gründung des
Landesverbandes.



Inhalt

Aktiv werden	3
Gegenbesuch aus Potsdam	3
Mängeltelefone	3
Spätsommer 1990	4
Fahrrad im Urlaub	5
Ein Schritt in die Fahrrad Zukunft?	6
Leserbrief	8
Ortsgruppen	9
Schwerpunktaktion Radverkehr	10
Herr Länger und seine Geheimnisse	14
Offener Brief	15
Kontaktadressen	16
Termine	17
Fahrradexkursion nach Delft	19
Alpträum Auto Troisdorf	20
Buchkritik	20
Pressespiegel Troisdorf	21
Vorrang für Busse	23
ADFC-Dachgeber	24
Mitgliederversammlung Bad Godesberg ..	26
Neue ADFC-Radtourenkarte	27
Videofilmer gesucht	27
Pressespiegel Bonn	28
Kleinanzeigen/Meldungen	30

Impressum

Rückenwind: Nr.4, Dezember 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: 3000
Titelbild: die Redaktion

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

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten. Nummer 1/91 erscheint im Februar 1991. Textbeiträge werden auch gerne auf Disketten entgegengenommen (MS-DOS, jedes Format).



Das Fahrrad-Paradies

Bonn

Tel. 63 90 09

Stiftsplatz/

Ecke Kölnstraße

Aktiv werden im ADFC ? Na klar!

Die Tätigkeiten der Aktiven des ADFC Bonn sind vielfältig. Angefangen vom Versand des *Rückenwind* über die Organisation und Durchführung von Fahrradmärkten, Beratung in der Geschäftsstelle, Ortsterminen mit der Verwaltung bis zur Ausarbeitung und Führung von Radtouren haben die Vorstandsmitglieder und viele "einfache" ADFCler ständig alle Hände voll zu tun, damit die Bedingungen für den Fahrradverkehr sich endlich bessern. Eine kurzfristige Aktion scheitert allerdings manchmal daran, daß viele der Aktiven schon ziemlich ausgelastet sind. So manche gute Idee verläuft im Sande, weil einfach zu wenige Leute zu wenig Zeit haben, um eine an sich einfache Aufgabe zu erledigen.

Sind Sie nicht auch der Meinung, daß daran etwas geändert werden müßte? Haben Sie nicht selbst oft den Drang verspürt, mal auf den Putz zu hauen angesichts der miserablen Verkehrsverhältnisse? Sind Sie nicht gerade deswegen ADFC-Mitglied geworden, weil Ihnen die Mißstände auf den Straßen auf den Felsen brennen?

Womöglich haben Sie sich zuwenig Sachkenntnis zugetraut, um wirklich etwas zu unternehmen. Oder der Kampf mit dem Behördendschungel und der Blechlawine erschien Ihnen aussichtslos. Hier ist Ihre Chance: Steigen Sie ein ins *Netz der ADFC-Aktiven*. Hier kann jeder mitmachen, Voraussetzungen gibt es keine. Sie geben uns Ihre Telefonnummer, und wir rufen Sie an, wenn wir für unsere nächste Aktion noch Hilfe benötigen. Natürlich sind Sie zu nichts verpflichtet. Aber wenn Sie Zeit (und Lust) haben, können Sie mit anpacken und *Ihren* Zielen ein Stück näherkommen. Melden Sie sich einfach bei einer der im Mittelteil aufgeführten Kontaktadressen, und Sie sind dabei.

Gegenbesuch aus Potsdam

Ende März fuhren 28 Bonner ADFC-Mitglieder in die Partnerstadt Potsdam und waren dabei, als dort die erste ADFC-Gründung in der damals noch existierenden DDR erfolgte. Viele Potsdam-Fahrer halten seitdem Kontakt mit ihren dortigen Gastgebern.

Und der Potsdamer ADFC-Kreisverbandsvorsitzende Dr. Hartmut Schachtzabel ist seit seiner Wahl am 27. Mai in Bamberg auch stellvertretender Bundesvorsitzender des ADFC.

Jetzt laufen in Potsdam die ersten Vorbereitungen für einen Gegenbesuch in Bonn an. Er wird wahrscheinlich vom 7. bis 10. April stattfinden. Schon heute sei auf diesen Termin hingewiesen.

Es sollte möglich sein, alle Potsdamer ADFC-Mitglieder in Privatquartieren unterzubringen. Um entsprechende Meldungen wird erst in der nächsten Rückenwind-Ausgabe gebeten. Aber überlegen sollten es sich mögliche Quartiergeber schon jetzt.

Mängeltelefone

Das Bonner Radverkehrsnetz ist von einer einigermaßen zufriedenstellenden Qualität noch weit entfernt, im Gegenteil: es hapert an allen Ecken und Enden. Es wird noch viel Schweiß vergossen werden müssen, bis sich die Einsicht durchsetzt, daß der Radverkehr aus sicherheits- und umweltpolitischen Gründen massiv gefördert werden muß. Jeder Radfahrer, der sich über die vielen Unzulänglichkeiten ärgert, kann seinem Herzen Luft machen. Auf Initiative des ADFC ist bei der Stadtverwaltung ein Mängeltelefon mit der Nummer 77 25 83 eingerichtet worden, das rund um die Uhr erreichbar ist. Hier kann man vor allem Hinweise auf bautechnische Mängel loswerden. Und wenn es sich um Verunreinigungen der Straße handelt, die das Stadtreinigungsamt beseitigen sollte, dann kann man dies unter 77 37 86 mitteilen. In beiden Fällen darf man auf Grund von Erfahrungen mit erstaunlich schnellen Reaktionen rechnen. Also noch einmal:

Mängeltelefon: ☎ 77 25 83

Reinigungstelefon: ☎ 77 37 86

Spätsommer 1990

Ich war wieder mit dem Rad unterwegs, nach Brohl, genau wie damals vor rund 45 Jahren, als mein Vater mir erklärte: Wo Remagen ist weißt du, und hinter Remagen immer am Rhein entlang liegt Brohl, und wenn du in Namedy bist, dann bist du zu weit gefahren. Du kannst dich also gar nicht verfahren.

Er erzählte mir noch, daß in Namedy der größte kalte Geysir Europas zu sehen ist, der infolge von natürlicher Kohlensäureansammlung alle sechs Stunden Wasser haushoch schleudert.

Ich wurde neugierig und nahm mir im Stillen vor, zu weit zu fahren. Du staunst, ein zwölfjähriger, der noch nicht in Brohl war? Ganz schön abgebremst, wo doch heute jedes Kleinkind auf dem Autorücksitz alle Ortschaften zwischen dem Nordkap und Gibraltar kennenlernen muß! Na ja, aus vielen Gründen war man damals nicht so mobil, und es war vernünftiger, zuhause zu bleiben, wenn man noch eins hatte.

Um von Oberkassel auf die andere Rheinseite zu kommen, das war damals kurz nach Kriegsende schwierig. Alle Rheinbrücken waren zerstört, und Fährverbindungen gab es selten. Die amerikanischen Besatzungssoldaten hatten in Höhe Niederdollendorf - Bad Godesberg eine Behelfsbrücke, die "Hodgesbridge" gebaut, die zwischen den Truppentransporten auch von der Bevölkerung genutzt werden konnte. Jeder, der auf die andere Rheinseite wollte, mußte eine

Bescheinigung über die Teilnahme an einer Entlausung vorweisen. In Niederdollendorf in einer Baracke stellte man sich an und wurde nach geduldigem Warten von amerikanischen Soldaten mit einer Art Blasebalg und weißem Pulver an allen Stellen, an denen bei einem Menschen Haare gewachsen sein könnten, sorgfältig eingestäubt. Dann erhielt man die Bescheinigung zur Brückenpassage.

Am Bad Godesberger Rheinufer, am Wendeplatz der Busse, erkennst du landeinwärts noch ein Stück der Brückenzufahrt. Der rechtsrheinische Brückenkopf war in Höhe des Niederdollendorfer Kirmesplatzes. Eine der seltenen Abbildungen dieser Brücke findest du in "Geschichte der Stadt Bonn" Band 4, Seite 632.

Schiffsverkehr gab es damals auch nicht, und die meisten Schiffe lagen als Wracks auf Grund. Diese Wracks, die teilweise aus dem Wasser ragten, nutzen wir in den Nachkriegssommern als ideale Spielmöglichkeit. Der frühere Treidelweg oder Leinpfad, auf dem streckenweise noch bis vor etwa 120 Jahren Pferde Lastkähne stromaufwärts zogen, entspricht in etwa dem heutigen Fahrradwanderweg und war damals schlecht befahrbar. Man benutzte zweckmäßig die Landstraße Köln-Koblenz. Dichte, in den Kronen zusammengewachsene Alleeebäume, überwiegend Kopfsteinpflaster aus den Basaltbrüchen der näheren Umgebung, die Begrenzungspfähle aus Säulenbasalt, die Straßenbreite in etwa wie eine heutige enge Ortsdurchfahrt, so habe ich diese Straße in Erinnerung, und so etwa war bis vor kurzem noch ein Straßenstück zwischen Bad Breisig und Brohl, bergseitig der Bundesbahn, erhalten geblieben; aber zur Zeit verlegt man hier eine Rohrleitung, und ob der alte Zustand wiederhergestellt wird? Alles Neue ist ja viel besser und schöner!

An Autoverkehr gab es außer Militärfahrzeugen wenige private LKWs, die mit Genehmigung der Militärbehörde meist zur Versorgung der Zivilbevölkerung fahren durften. Die Lkw-Motoren

Vollwert-Party-Service

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

Kostenfreie Zustellung

AUBERGINE  **co**

Der Vollwert Frischdienst für Gourmets

Lievelingsweg 104 a · 5300 Bonn 1

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

wurden aus Mangel an Flüssigtreibstoff durch ein angebautes Holzvergasergerät mit Holzgas als Treibstoff versorgt. Wir nannten diese Dinger wegen der Teerabsonderungen scherzhaft "Rotzkocher". Anstelle der heutigen Reservekanister führte man einige Säcke voll Kleinholz mit. An Bergstrecken mußte der Fahrer oft aussteigen und mal nachstocken.

Irgendwo vor Remagen sollten scharfe Militärkontrollen sein. Ich habe nichts bemerkt. Bis etwa Ende 1945 war bei Remagen, in dem Gebiet mit der Flurbezeichnung "Goldene Meile" ein Sammellager für deutsche Kriegsgefangene. Hier warteten über 100 000 ehemalige Wehrmachtsangehörige in Erdlöchern, teils mit Zeltplanen abgedeckt, auf ihre Entlassung. Über 1000 starben hier an Unterernährung und Krankheiten. Das war vor nur 45 Jahren. An der Straße oberhalb des Rheinweges findest du zwischen dem Allwetterbad Remagen und Kripp eine Erinnerungsstätte an dieses Lager.

Brohl liegt noch ein gutes Stück hinter Remagen. Bis Namedy bin ich damals und auch heute nicht gekommen. Namedy - schon der Name klingt geheimnisvoll, wie der einer orientalischen Bauchtänzerin. An einem schönen Sonntag im nächsten Frühjahr fahre ich bestimmt hin. Ich möchte mit ansehen, was aus der ehemaligen Rheininsel Namedy und dem Geysir geworden ist. Fährst Du mit?

Karl-Ferdinand Stähler

Fahrrad im Urlaub

Sommers auf Bornholm sind mir umherfahrende Autos aus Deutschland - ohne auf's Nummernschild schauen zu müssen - daran aufgefallen, daß sie einen Fahrradständer auf dem Dach spazierenfuhren.

Aber wo sind die Räder? Selbstredend müssen sie mit in Urlaub. Vielleicht kann man sie dort gebrauchen. Wo es doch schick ist, der Umwelt zuliebe, oder weil's sportlich wirkt, wenigstens

im Urlaub mit der Familie ein wenig radzufahren. Aber Oh Schreck, die Insel ist buckeliger als mancher dachte; zu schwierig für ein schwaches Gasgeberbein, viel zu anstrengend für ein zartes Beifahrerfüßchen. Also bleibt das Rad im Hotel, denn im Auto läßt's sich doch bequemer spazierenfahren.

Warum werden dann die unzähligen Räder über hunderte von Kilometer hin- und hergeschleppt? Etwa um sein neues, teures Bike vorzuzeigen; oder nur um sein Umweltgewissen zu beruhigen, ein Alibi für sich und die staunenden Nachbarn zu schaffen?

also vielfach nur Maskerade und Showgeschäft. Wo doch radfahren gerade im Urlaub - insbesondere auf Bornholm - so schön sein kann.

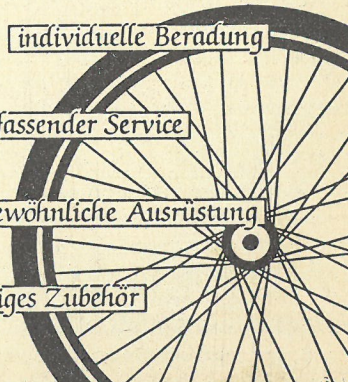
Dieter Lenk



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

Ein Schritt in die Fahrradzukunft?

Der Artikel "Eines Tages im Jahr 1997 ..." (Rückenwind 6/89) veranlaßte unser Mitglied Guido Aengenheyster, ein persönliches Erlebnis in ähnlicher Form zu schildern.

Der Augenarzt Guido A. hat am 3.10.88 einen besonderen Termin. Zu einer Demonstrationsfahrt mit dem schon etwas betagten Vector C 1 haben sich der Bürgermeister von Zell a.d. Mosel, Teamchef Gronen, ein Zeitnehmerteam und die Polizei an der Mosel eingefunden. Regen und Wind verzögern den Start der Fahrt, die zeigen soll, daß man auch mit Muskelkraft von der Stelle kommt.

Das Fahrzeug hat eine Menge Geld gekostet, aber noch mehr unbezahlte Handarbeit. Gitterrohrrahmen, aerodynamische Kevlarkarosserie mit Plexiglashaube, keine Federung, keine Kraftrückgewinnung, zwei gelenkte ungebremste Vorderräder (24 Zoll). Ein 27-Zoll-Hinterrad mit Felgenbremse. Antrieb: Muskelkraft, über Kurbeln und Kette auf das Hinterrad. Übersetzung: 90 zu 28..11.

Wie Jörg muß auch er fluchen. Die Straße will und will nicht trocken werden und bei nasser Fahrbahn spritzen die Vorderräder die gesamte Kanzel voll. Auch das Warmfahren auf seiner Rennmaschine verzögert sich durch Regen. Doch dann ist es soweit.

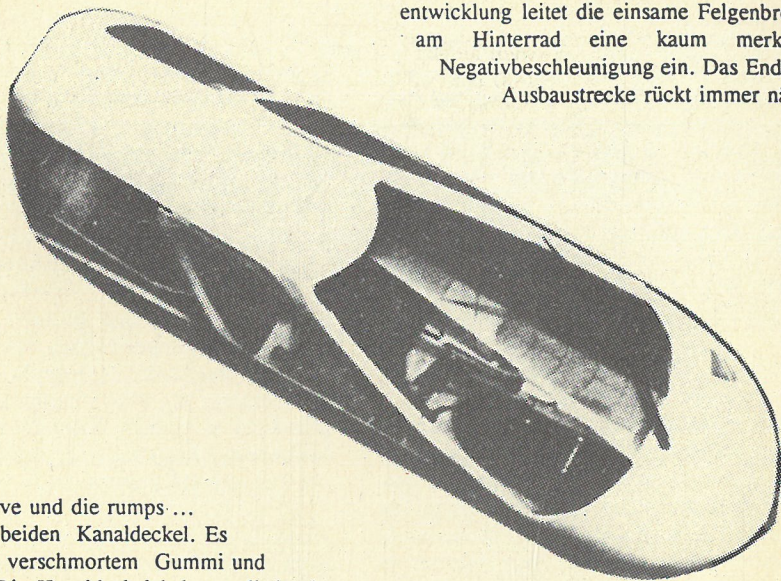
Er steigt vom schmalen Rennsattel in die körpergerecht geformte Sitzschale des Vectors um. Der Sitz der Pedale wird überprüft, die Heckhaube von Helfern aufgesetzt und befestigt. Schon beginnt bei der feucht-kalten Witterung die Plexiglaskanzel durch den vorgewärmten "Motor" anzulaufen. Die Sicht ist miserabel. Doch da das Startzeichen. Einige wuchtige Tritte im ersten Gang beschleunigen das Gefährt sanft aber gleichmäßig. Schon ist ein winziges Gefälle erreicht, auf dem die 50 km/h-Marke überschritten wird. Schon zweimal wurde die kritische Trittfrequenz von etwa 120 Umdrehungen/min. erreicht und eine entsprechende Korrektur der Übersetzung erforderlich. Aber noch ist der

Beschleunigungsvorgang nicht abgeschlossen. Kurz vor der ersten Ortschaft werden bereits 80 km/h erreicht.

Guido hört jetzt nur noch das rhythmische Raseln der 4 m langen Kette und das Poltern der mit Kunststoffscheiben abgedeckten Speichenräder. Da fällt sein Blick auf den "Tourenzähler": 182 Pulsschläge/min! Und das nach nur 2 der insgesamt 20 zu fahrenden Kilometer! "Du fährst im roten Bereich" schießt es Guido durch den Kopf, doch er fühlt sich gut. Die Atmung geht noch relativ ruhig. Die Beine sind locker. Zwei harte Schläge verkünden ihm, daß er die Überführung an der Briedeler Fähre erreicht hat. Noch wenige Meter bis zur ersten Steigung. Dort, wo er mit seiner Rennmaschine bereits auf's kleine Blatt muß, rast der Vector noch mit fast unverminderter Geschwindigkeit weiter. Erst 200-300 Meter später werden wieder Schaltvorgänge nötig. 45 km/h - wo bleibt nur die Kuppe? Mit aller Kraft stemmt sich Guido in die Pedale. Nur nicht weiter "abfallen".

Die Sicht wird immer schlechter. Nur das tanzende Blaulicht der Polizei und einige Meter Seitenstreifen dienen der Orientierung. Die Kuppe ist erreicht. Doch der Anstieg hat Körner gekostet. Nur ganz langsam klettert die Tempogabe auf dem Display wieder in die Höhe. 180 Herzschläge pro Minute -jetzt nur nicht übersäuern - das Tempo steigt wieder schneller, die Gefällstrecke beginnt. Doch dann nähert sich bedrohlich das Blaulicht der Streifenwagen. Vorsichtig lenkt Guido in die Fahrbahnmitte. "Wenn die jetzt nicht merken, daß ich komme, muß ich dran vorbei, bremsen ist nicht möglich." Doch "die" merken's! Das Tempo steigt weiter. 80 - 90 - 95 - "Wenn ich jetzt sehen könnte!" Bei einer Entfaltung von 17,30 m und 100 Kurbelumdrehungen/min. wären über 100 km/h locker drin. Aber da ist ja auch noch

Nur mühsam und mit entsetzlicher Geräuschentwicklung leitet die einsame Felgenbremse am Hinterrad eine kaum merkliche Negativbeschleunigung ein. Das Ende der Ausbaustrecke rückt immer näher.



die Linkskurve und die rumps ... rumps ... - beiden Kanaldeckel. Es riecht nach verschmortem Gummi und Kunststoff. Die Kanaldeckel haben voll durchgeschlagen und die Räder die Karosserie berührt. Die Straße ist jetzt völlig eben, die Geschwindigkeit pendelt sich bei 80 km/h und die Pulsfrequenz bei 180 ein.

Jetzt gilt es nur noch auf Tempo und auf der Straße zu bleiben. Immer noch 180 Pulsfrequenz. Wird die Kraft an der kleinen Steigung bei Traben-Trarbach reichen, um die Karre auf Schwung zu halten? 15 Minuten und 1 Sekunde Traben-Trarbach ist erreicht. Laut offiziellem Fahrplan benötigt der Linienbus auf dieser Strecke 28 Minuten. Doch die Fahrt geht weiter. Zwei weitere Querrillen in der Fahrbahn läuten sozusagen die letzte Runde ein. Die Beine werden schwerer, doch hier im Flachen läßt sich das Tempo immer noch halten. Die beiden leichten Rechtsbögen erfordern noch einmal volle Konzentration beim Steuern. Dann ist das Ziel erreicht.

Doch dann kehrt in der überhitzten Kabine Ruhe ein. Ein beißender Geruch von verschmortem Gummi erfüllt die Luft. Helfer entfernen eilig das Kabinendach und schweißtriefend entsteigt Guido der rasenden Sauna. 16 Min. 47 Sek., eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,5 km/h über 20 km wurde erreicht. Nur die Tat einiger Verrückter? Oder ein Schritt zum Delta RS 2000 des Systemanalytikers Jörg G. im Jahre 1997? Vermutlich das Erstere. Doch was ist verrückter, mit 300 Watt aus Muskelkraft 70 fahren oder mit 400 PS, ABS und Antischlupf-system, Allradantrieb und Klimaanlage im Stau stehen?

Guido Aengenheyster

Leserbrief

Als "Berufsradfahrer" beobachte ich die radspezifischen Verkehrsverhältnisse in Bonn sehr bewußt und letztlich hat mich gerade das Auftreten "unseres" Clubs in Bonn dazu bewogen, selbst Mitglied zu werden. Heute hatte ich wieder einmal Gelegenheit, das "besondere" Bonner Umweltbewußtsein kennenzulernen: Wurden doch am Supermarkt der Kette "Kaiser's" in Bonn-Venusberg die Fahrradständer entfernt, weil ein Anlieger wohl mit rechtlichen Schritten dies erwirkt hat.

Hintergrund: Durch Entfernen der Fahrradständer entstand Platz für einen weiteren Autoeinstellplatz auf dem Gelände des Supermarkts, wodurch wohl der streitbare Anwohner mehr Ruhe vor der eigenen Haustür erhofft. Die beiden einzigen Parkplätze auf dem Gelände, die wirklich erforderlich sind (nämlich für Behinderte) mußten auch schon dem, wie vielerorts in Bonn, engstirnig-eigensüchtigen Verhalten eines lieben Mitbürgers weichen. Da dieser Vorfall wieder einmal zeigt, daß egoistische Individualinteressen offensichtlich häufig Vorrang vor dem Wunsch vieler nach einer menschenfreundlichen und gesunden Umwelt haben, lohnt es vielleicht, solche Ereignisse einmal öffentlich an den Pranger zu stellen.

Darüber hinaus habe ich das Eintreten des Clubs für verkehrsgerechteres Verhalten vieler Rad-

fahrer sehr begrüßt, hätte mir allerdings gewünscht, wenn der Tatsache, daß immer noch mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrern durch Autofahrer verursacht werden, mehr Beachtung geschenkt würde. Insofern wünschte ich mir mehr Betonung der Partnerschaft aller Verkehrsteilnehmer.

Es kann und darf nicht sein, daß man eine Gruppe (die Radfahrer) von Verkehrsflächen verdrängt, um sie sich dann mit anderen (den Fußgängern) um den Rest rangeln zu lassen. So hat man an vielen Stellen in Bonn das Gefühl, sich als Radfahrer für seine Existenz laufend entschuldigen zu müssen. Selbst das (nicht andere behindernde) Abstellen eines Rades gerät mancherorts zum Spießrutenlaufen.

Ich denke, daß es wichtig wäre, wenn wenigstens ein Verkehrsclub einmal deutlich machte, daß Verkehrssicherheit nicht durch Erziehung nur einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern erreicht werden kann, sondern nur durch verantwortungsbewußtes Miteinander, wobei jeder bei sich selbst anzufangen hat. Man hat in der Vergangenheit schon einmal versucht, die Sicherheit auf Landstraßen durch das Abholzen von Bäumen zu erhöhen, die Folgen sind uns allen bekannt.

Detlef Niese



Für den
ärztlichen
Hausbesuch

Ortsgruppe Koblenz Einladung zur Mitgliederversammlung

Alle Mitglieder der ADFC-Ortsgruppe Koblenz sind herzlich eingeladen zur Mitgliederversammlung am Montag, den **21. Januar 1991** um **19³⁰** Uhr im Hotel-Restaurant *Im Stüffje*, Hohenzollernstraße 5-7 (Nähe Christuskirche, vom Hauptbahnhof halblinks führt die Emil-Schüller-Straße in ca. 500 m ziemlich geradlinig dahin).

Auf der Tagesordnung steht vor allem die Wahl eines neuen Ortsgruppen-Vorstands sowie der Delegierten zur Gründung des Landesverbands Rheinland-Pfalz.

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Jung

Ortsgruppe Andernach Einladung zur Mitgliederversammlung

An alle Mitglieder des ADFC im nördlichen Rheinland-Pfalz links des Rheins (also auch Remagen, Bad Neuenahr-Ahrweiler etc.): Sie sind herzlich eingeladen zur Mitgliederversammlung:

am Freitag, den **14. Dezember 1990** um **19³⁰** Uhr im *Andernacher Hof* (neben dem Bahnhof)

Als Tagesordnung möchte ich vorschlagen:

1. Wahl einer/s Versammlungsleiterin/s für Punkt 2 und 3
2. Wahl der/des Ortsgruppensprecherin/s
3. Wahl der/des Delegierten und Ersatzdelegierten für die Gründungsversammlung des Landesverbands Rheinland-Pfalz
4. Tourenprogramm 1991 und andere Veranstaltungen
5. Verkehrspolitik in unserem Gebiet

Ich hoffe, auch aus der Umgebung viele Mitglieder begrüßen zu können und bleibe
Mit fahrradfreundlichen Grüßen
Ihr Lars Sözüer

Kreisverband Trier Einladung zur Mitgliederversammlung

Alle Mitglieder des ADFC Kreisverbandes Trier werden zur Mitgliederversammlung am **15. Januar 1990** um **20⁰⁰** Uhr im Bürgerhaus Trier-Nord, Franz-Georg-Str. 36, herzlich eingeladen.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Tätigkeitsbericht und weiteres Vorgehen
3. Wahl der Delegierten für die Gründungsversammlung des Landesverbandes Rheinland-Pfalz
4. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Martin Grünendieck

Stadtteilgruppe Beuel Einladung zur Mitgliederversammlung

Hiermit lade ich zur Mitgliederversammlung der Stadtteilgruppe Beuel ein am **Donnerstag, 13. Dezember 1990** um **20⁰⁰** Uhr in der Gaststätte Zur Krone, Siegfried-Leopold-Straße 3 in Bonn-Beuel (ca. 2 Minuten zu Fuß vom Konrad-Adenauer-Platz).

Als Tagesordnung stelle ich mir vor:

1. Wahl eines Sprechers der Stadtteilgruppe Beuel
2. Diskussion über die Situation der Radwege in Beuel
3. Verschiedenes

Bitte merken Sie sich den Termin vor.
Mit freundlichen Grüßen

Elmar Steinbach
(derzeit Sprecher der Stadtteilgruppe)

Fast 70 Prozent der Fahrräder haben Mängel

Polizei schlägt nach Kontrollen Alarm: Radwege werden oft in der falschen Richtung benutzt

*Von unserem Redaktionsmitglied
Dagmar Blesel*

„Bonn ist für Radfahrer nicht gemacht“, sagte Polizeidirektor Horst Länger, nachdem Beamte auf Erlaß des Innenministers im vergangenen Monat schwerpunktmäßig Radfahrer kontrolliert hatten. Während in den ersten beiden Wochen Präventivarbeit im Vordergrund stand, waren es in der zweiten Monatshälfte vornehmlich repressive Maßnahmen.

Landesweit, so Länger gestern in einem Pressegespräch, sind die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im vergangenen Jahr um acht Prozent im Vergleich zu 1988 gestiegen. Im Bereich der Kreispolizeibehörde Bonn (Stadt, linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis mit dem Städten und Gemeinden Rheinbach, Meckenheim, Bornheim, Alfter, Swisttal und Wachtberg sowie rechtsrheinisch Bad Honnef und Königswinter) verzeichnete die Polizei eine Steigerung um 17 Prozent. Die Zahl der bei Radfahrunfällen ums Leben gekommenen Menschen stieg von vier auf neun, die der Verletzten von 514 auf 607.

Im Rahmen der Aktion „Radverkehr“ führte die Bonner Polizei 52 Veranstaltungen durch. So gingen die Beamten mit Info-Ständen auf die Straße, organisierten Fahrradturniere, verteilten Handzettel und informierten in Schulen, Betrieben und Behörden.

Im Rahmen der Sonderkontrollen wurden 4 137 Radfahrer überprüft. „Davon haben wir 1 912, das sind 46,2 Prozent, wegen Fehlverhaltens oder mangelhafter Ausrüstung beanstandet“, sagte der Erste Polizeihauptkommissar Kurt Schulz. Er erläuterte die Zahl im einzelnen: Erschreckend sei die Tatsache, daß 67,7 Prozent der Fahrräder nicht in Ordnung waren. Hauptmängel zeigten Licht- und Bremsanlagen. In 37 Prozent der Fälle sei falsches Verhalten der Radfahrer Anlaß zum Einschreiten gewesen. Schulz: „Hauptursache ist das Fahren auf falschen Straßenteilen, wie zum Beispiel auf linken Radwegen und entgegen der Einbahnstraße.“ 48,8 Prozent der

Unfälle hätten Radfahrer selbst verschuldet, in 51,2 Prozent der Fälle seien Autofahrer die Verursacher gewesen.

Kontrollen gab es im gesamten Bereich der Kreispolizeibehörde, mit Ausnahme der Fußgängerzonen. „Es hat dort keinen Sinn. Obwohl ich eine Uniform trug, hätten einige mich fast über den Haufen gefahren“, kritisierte Polizeihauptkommissar Reinhold Hoffmann.

Verbessern will die Polizei die Lage, indem sie Überzeugungsarbeit leistet. „Verschärfte Kontrollen wie jetzt, die uns vorwärtsbringen, sind aus Personalgründen nicht möglich. Der Verkehrsdienst, dessen Aufgabe es in erster Linie wäre, ist zu 60 bis 70 Prozent mit hauptstadtspezifischen Aufgaben belastet“, klagte Länger.

Kontrollen seien sehr zeitaufwendig und personalintensiv. „Wenn wir Verstöße der Radfahrer ahnden, müssen wir sie in aller Regel mit zur Wache nehmen, da sie oft kein Geld und keine Papiere bei sich haben“, so der Polizeidirektor, der sich wie Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes wünscht: „Eine „Art Nummernschild wie bei Kraftfahrzeugen wäre da sehr hilfreich.“

Schwerpunktaktion "Radverkehr" der Polizei - ein Flop?

Offener Brief des ADFC-Vorsitzenden an den Polizeidirektor Horst Länger

Sehr geehrter Herr Länger,

die Bilanz, die Sie am vergangenen Freitag für die Radverkehrs-Schwerpunktaktion im September vorgelegt haben, ist für den ADFC Bonn enttäuschend. Wir sind traurig über die anhaltend hohe Zahl von Unfällen. Und wir sind enttäuscht über die Art und Weise, wie die Polizei die Aktion durchgeführt und wie sie deren Ergebnisse jetzt dargestellt hat.

Bereits bei der von uns angeregten Bonner Pressekonzferenz am 30. August ist das im Erlaß des Innenministers vom 7. Juli vorgegebene Ziel der Aktion nur unvollständig wiedergegeben worden. Die Herren Hauptkommissare Schulz und Hoffmann stellten lediglich die Absichten gegen Radfahrer, nicht jedoch die in ihrem Interesse dar. Entsprechend sah dann auch die Praxis aus. Das dritte Anliegen des Innenministers, die Polizei solle auch auf straßenbauliche und verkehrstechnische Verhältnisse achten, ist völlig unter den Tisch gefallen. Im Gegenteil, als der ADFC in einer Diskussionsveranstaltung zum Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern eine Teilschuld an den unerquicklichen Verhältnissen in Bonn der Tatsache zuschrieb, daß mehr als 55 Prozent aller Radwege niveaugleich mit Gehwegen und überwiegend für die Mischnutzung vorgesehen sind, behauptete Herr Hoffmann, das gehöre nicht zum Thema. Für die leider immer noch zu beklagende einseitige Betrachtungsweise der Polizei ist diese unzutreffende Feststellung typisch.

Die stolzen Zahlen, mit denen Sie aufgewartet haben - 52 Veranstaltungen - mögen richtig sein. Beim ADFC ist trotz größter Aufmerksamkeit davon kaum etwas bemerkt worden. Die zwei Infostände auf dem Münsterplatz und am Fronhof fanden auf unsere Anregung und gemeinsam mit uns statt. An einem der beiden Stände waren

die Beamten so eifrig bei der Sache, daß sie zu Beginn verabredeten, jedem Interessenten gleich mehr Prospekte in die Hand zu drücken, "damit wir früher fertig sind". Am Fronhof sauste - nach Beobachtungen Dritter - Herr Polizeihauptkommissar Hoffmann jedesmal, wenn er einen Radfahrer kommen sah, "wie von der Tarantel gestochen" hinter dem Stand hervor, um den Sünder mit großem StimmAufwand vom Sattel zu holen. Die Beinahe-Kollisionen, die er jetzt lautstark beklagt, hat er mehr herbeigeführt als die Radler. (...) In diesem Zusammenhang möchten wir Sie bitten, einmal einen Vergleich der Unfälle im Bereich Fronhof und auf den alternativen Routen um die Godesberger Fußgängerzone herum anzustellen. Der ADFC billigt die Mißachtung des Fahrverbots nicht, im Gegenteil. Aber wer die Unfallbilanz vergleicht, wird nicht mehr behaupten können, Radfahrer seien nicht sicherheitsbewußt. Und er wird das Problem von Regelverstößen nicht ausschließlich formalistisch behandeln können.

Neben diesen beiden Veranstaltungen konnten wir nur noch eine Polizei-Kontrollmaßnahme im Bereich des Beethovenplatzes feststellen, bei der das Einsatzfahrzeug - wieder einmal - auf dem Radweg abgestellt worden war.

Was wir jedoch vor allem beklagen, ist folgendes:

- Sie stellen zum wiederholten Mal den Anstieg der Radfahrer-Unfälle dar, verzichten aber darauf zu erwähnen, daß das Wachstum des Radverkehrs sehr viel höher ist.
- Bei den Beanstandungen wegen einer mangelhaften Ausrüstung werfen Sie defekte Bremsen, nicht funktionierende Scheinwerfer und fehlende Frontreflektoren offensichtlich in einen Topf, womit ein absolut

schiefes Bild entsteht, weil die einzelnen Ausrüstungsteile eine sehr unterschiedliche Bedeutung besitzen. Niemand konnte uns bis heute übrigens sagen, woher Radfahrer eigentlich wissen können oder sollen, daß sie seit dem 1. Januar Front- und Rückreflektoren haben müssen.

- Mit Ihrer Bemerkung, "eine Art Nummernschild" wäre sehr hilfreich, erwecken Sie den Eindruck, Radfahrer entzögen sich in besonderem Maße ihrer Verantwortung. Davon abgesehen, daß die Bundesregierung solche Kennzeichen aus einsehbaren Gründen ablehnt und daß ihre Einführung auch auf erhebliche praktische Schwierigkeiten stoßen würde, verweisen wir Sie auf die Zahlen aus Ihrer eigenen Statistik, wonach die Unfallflucht bei Radfahrern mit ca. acht Prozent nicht einmal halb so häufig ist wie bei Autofahrern - trotz deren Kennzeichen. (...)

Entsetzt waren und sind wir über Ihre flapsige Feststellung, Bonn sei für Radfahrer nicht gemacht. Unlängst wollten Sie noch die Innenstadt für Kraftfahrzeuge sperren. Also, was nun eigentlich? Sind Sie wirklich der Meinung, Radfahrer sollten nur auf Radwegen fahren und seien nur dort sicher? Hat es sich, obwohl es aus der Statistik abzulesen ist, bis zu Ihnen noch nicht herumgesprochen, daß Radfahrer auf Radwegen relativ viel häufiger verunglücken als anderswo? Zum Beispiel, weil diese Radwege durch Autos zugestellt sind, zu denen immer noch und immer wieder leider auch Polizeifahrzeuge gehören. Ist Ihnen wirklich unbekannt, daß Radfahrer aus Gründen ihrer Sicherheit nicht selten wählen müssen, welche von zwei Regeln der ausschließlich für den Autoverkehr gemachten Straßenverkehrsordnung sie verletzen müssen, weil beide gleichzeitig gar nicht eingehalten werden können? (...)

Wir können der Bonner Polizei leider den Vorwurf nicht ersparen, durch ihre Äußerungen den Eindruck zu erwecken, die Regelverstöße von Radfahrern und die Unfälle, in die Radfahrer verwickelt werden, stünden in einem unmittel-

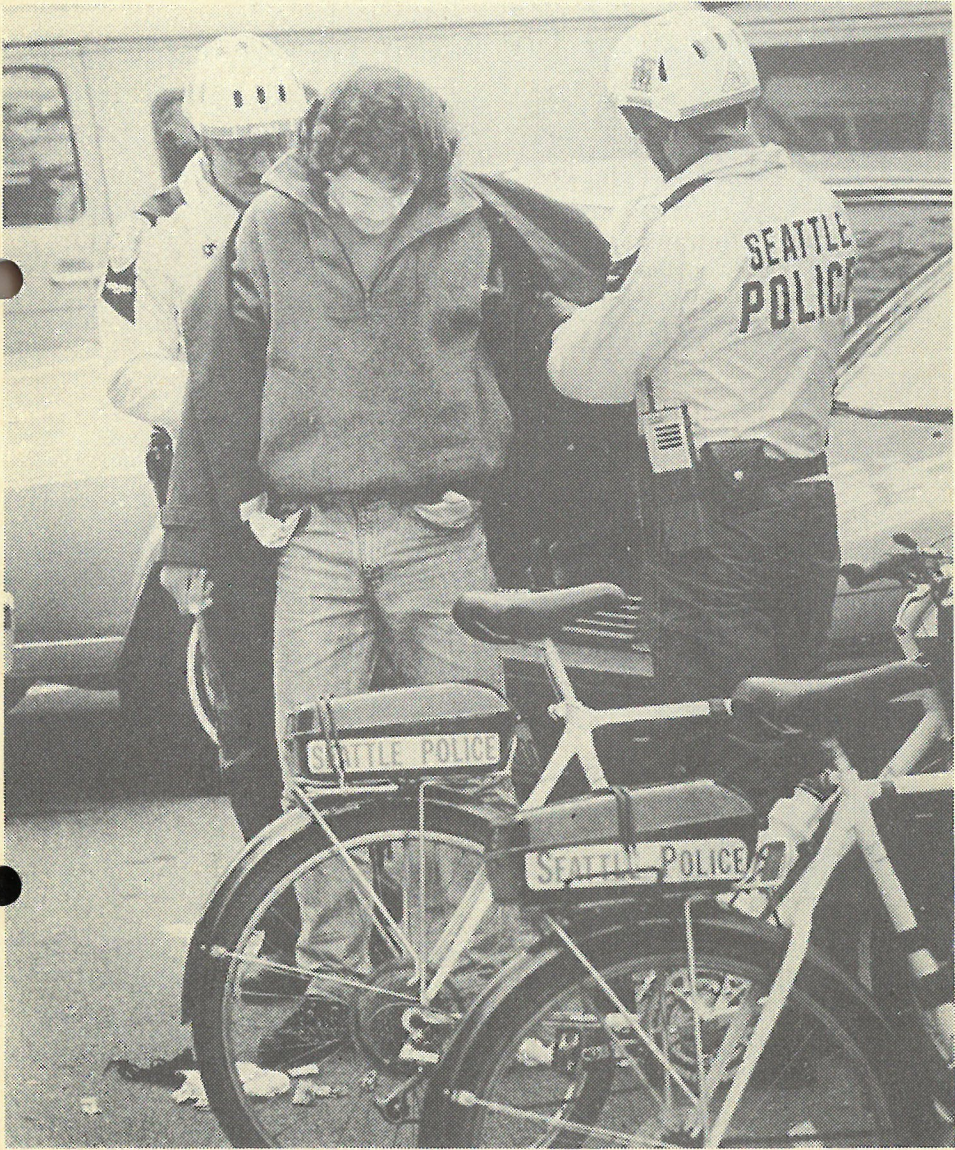
baren Kausalzusammenhang miteinander. Dabei sprechen die Zahlen eindeutig eine andere Sprache. Dennoch wird Autofahrern suggeriert, Radfahrer seien ja selber schuld; also brauche man nicht sonderlich aufzupassen.

Wir können Ihnen ferner den Vorwurf nicht ersparen, daß die Bonner Polizei das behindernde und damit gefährliche Falschparken auf Radwegen völlig ignoriert - auch das städtische Ordnungsamt teilt diese Auffassung. Nach wie vor erklären Polizeibeamte, die man fragt, warum sie in einem konkreten Fall nicht einschreiten, sie seien dafür nicht zuständig. Unterliegen wir einem totalen Irrtum, wenn wir annehmen, daß die Gründe für solche Aussagen auch bei den Vorgesetzten dieser Beamten zu suchen sind?

Schließlich: die Großzügigkeit, mit der sich Polizeibeamte über Regeln hinwegsetzen, auch wenn es ihr dienstlicher Auftrag sichtlich nicht zwingend erfordert, ist nicht gerade dazu angehtan, bei anderen Verkehrsteilnehmern das Bewußtsein für die Notwendigkeit regelgerechten Verhaltens zu stärken. Wir hätten einen Vorfall gern vergessen, sehen uns aber durch die unsensiblen Handhabung der September-Aktion veranlaßt sie doch zu erwähnen. Das letzte Mal, bei dem wir Polizeibeamte im Dienst auf den sonst vor sich hin rostenden Dienstfahrrädern gesehen haben, war anläßlich einer kleinen Demonstrationssahrt des B.U.N.D. vor vermutlich drei Jahren. Als bei Einbruch der Dämmerung mit Licht gefahren werden mußte, funktionierte bei dem einen Polizeirad das Rücklicht nicht, beim anderen brannte weder Rücklicht noch Scheinwerfer. Auf die Frage, was nun geschehen solle, kam die Antwort, in der Kaiserstraße sei das nicht weiter schlimm, die sei gut beleuchtet. So fuhren sämtliche Demonstranten mit vorschriftsmäßigem Licht, nur die beiden Polizisten nicht.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre haben wir wenig Hoffnung, daß sich an den von uns beklagten Tatbeständen etwas ändern wird.

Karl-Ludwig Kelber



Herr Länger und seine Geheimnisse oder Bonn ist nicht für Autos gemacht!

"Bonn ist nicht für die Polizei gemacht", könnte man meinen, wenn man sieht, wie die Bonner Polizei die Sorgen und Nöte der Pedaleure betrachtet. Denn für Polizeidirektor Horst Länger dürfte es in Bonn offensichtlich keine Radfahrer geben, wenn man den ersten Satz des Generalanzeiger-Artikels deuten würde. Tatsächlich wurde dies schon für die Schüler der Bonner Grundschulen auf Betreiben der Polizei umgesetzt, damit der (Auto-) Verkehr flüssiger und unge störter fahren kann.

Daß der Autoverkehr als Hauptverursacher für die desolate Unfallsituation in Bonn gilt, müßte auch seriösen Unfallstatistikern längst aufgefallen sein. Leider scheint die Bonner Polizei einer klaren Unfallanalyse bzgl. der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auszuweichen. Sie erweckt erneut den Eindruck, daß die Radfahrer an den Unfällen selbst schuld sind und verbindet dies obendrein mit der falschen Feststellung, daß fast 70% der Fahrräder angeblich nicht in Ordnung seien. Außerdem betrachtet Herr Länger die

Radfahrer offensichtlich als "Habenichtse", die bei Ahndung von Verstößen oft kein Geld und keine Papiere bei sich hätten.

Hier zeigt sich, daß die Bonner Polizei nicht nur auf einem, sondern auf zwei Augen "blind ist" und nicht erkennt, daß einerseits der Radverkehr - auch durch Leute mit "Papieren und Geld" - zugenommen hat, und andererseits der zunehmende gefährliche Autoverkehr aus der Stadt zurückgedrängt werden muß.

Ich vermag nicht zu verschweigen, daß Radfahrer keine Engel sind, kann aber nicht glauben, daß die neun getöteten und 607 verletzten Radler im letzten Jahr ihr "Schicksal" besiegelt hätten. Einschlägige Untersuchungen des statistischen Landesamtes haben gezeigt, daß 68% der Unfälle mit Radfahrern unter 15 Jahren von Autofahrern und anderen verursacht wurden. Die eigene Polizeistatistik beweist sogar, daß lediglich 3% der Fahrradunfälle landesweit auf technische Mängel zurückzuführen sind. Analysiert man die Ergebnisse der Zahlen der Sonderkontrollen und der Zahlen der Unfallstatistik, so erkennt man, daß das Radfahren gegen Einbahnstraßen, das Fahren in Fußgängerzonen und technische Mängel nicht ursächlich mit der gestiegenen Zahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung zusammen hängt. Betrachtet man einmal die ganze Bonner Unfallstatistik von 1988 mit über 15 400 Verkehrsunfällen bei 45 Toten, die zu 95% mit dem Autoverkehr zusammenhängen, so müßte Polizeidirektor Länger unweigerlich zu dem Schluß kommen, daß Bonn nicht für Autos gemacht sein dürfte.

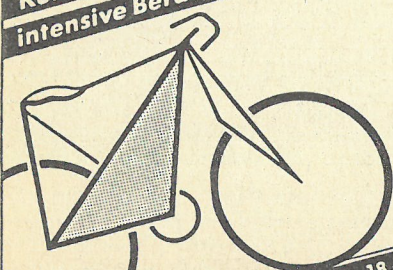
Warum Herr Länger hierzu keine offensiven Vorschläge macht, die auf die Beschränkung des Autoverkehrs auf innerstädtischen Straßen abzielen, um sie damit sicherer zu machen, bleibt sein ureigenstes Geheimnis.

Gerhard Lemm

☎ 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

Offener Brief an Oberstadtdirektor Diekmann

Radfahrerin von Lastzug mitgeschleift

Schwere Verletzungen erlitt eine 29jährige Radfahrerin, die gestern an der Einmündung der Zitelmannstraße in die Friedrich-Ebert-Allee von einem Lastwagen erfaßt und über 20 Meter mitgeschleift wurde. Nach Polizeiangaben fuhr die Frau auf dem falschen Radweg entlang der B 9 in Richtung Godesberg.

Der Fahrer des Lastwagens, der von der Zitelmannstraße nach rechts auf die B 9 einbog, übersah die Radlerin. Sie wurde überfahren und zusammen mit ihrem Rad mitgeschleift. Erst Passanten machten den Lastwagenfahrer auf das Unglück aufmerksam. Die Verletzte wurde noch an der Unfallstelle von einem Notarzt versorgt und dann in ein Krankenhaus gebracht. Die Polizei teilte mit, die Verletzungen seien nicht lebensgefährlich.

Die Polizei sperrte die Kreuzung für die Unfallaufnahme fast eine Stunde und leitete den Verkehr um. Es kam im gesamten Nahbereich zu erheblichen Staus. (ger)

einer vierspurigen Fahrbahn verbunden ist. Im konkreten Fall ist festzustellen:

1. Die B 9 verfügt für Radfahrer zwischen der Heussallee und der Annaberger Straße, also auf einer Entfernung von 2,1 km, über keine Überquerungsmöglichkeit.
2. Die auf unser Drängen vor einiger Zeit an der Zitelmannstraße eingerichtete Überquerungsmöglichkeit ist wenig später mit gelben Markierungen wieder ungültig gemacht worden.
3. Seit einiger Zeit ist der bergseitige Radweg zwischen Polizeipräsidium und Annaberger Straße streckenweise unpassierbar und durch ein Schild "Fußgänger und Radfahrer andere Straßenseite benutzen" gesperrt. Die Frau hat sich demnach offenbar korrekt verhalten.

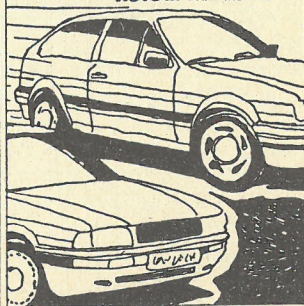
Aus diesem Sachverhalt sollten Konsequenzen gezogen werden.

Karl-Ludwig Kelber

Der heutigen Presse war die Berichterstattung über einen schweren Unfall zu entnehmen, bei dem eine Radfahrerin an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Allee/Zitelmannstraße von einem Lastzug erfaßt und über 20 Meter weit mitgeschleift worden ist. Davon abgesehen, daß sich an dieser Kreuzung zur Zeit eine Baustelle befindet, die den Radweg unterbricht, die Radlerin also an anderer Stelle vom Lkw-Fahrer übersehen worden sein muß, mußte durch die Darstellung im Polizeibericht wieder einmal der Eindruck entstehen, die 29jährige Frau sei ganz allein an dem Unfall schuld, weil sie den Radweg auf der falschen Seite benutzt habe. Linke Radwege werden von Radfahrern, etwa im Bereich der B 9, häufig gerade aus Gründen ihrer Sicherheit benutzt, weil das Befahren des rechten oft nur schwer möglich und zudem mit dem Risiko durch ein zweimaliges Überqueren

Nachgedacht

DAS EINZIGE, WOVON VIELE MENSCHEN SICH HEUTE BEWEGEN LASSEN, IST IHR AUTO ... HANS MENZEL



Grafik: Beate Meinen

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 Grünen
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

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 Schul-
hof)

Vorgebirge

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

Fahrrad-Telefon der Stadt Bonn

Für Hinweise, Verbesserungsvorschläge und Beschwerden
Bauliche Mängel: 77 25 83 (Herr Zettler, Tag und Nacht)
Verunreinigungen: 77 37 86 (Herr Worm)

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

Meckenheim

Axel Einnatz
Uhlandstraße 17
5309 Meckenheim
0 22 25/ 1 00 66 p.
0228/84 64 33 d.

Hennef

Ursula Törkel
Löwenburgstraße 8
5202 Hennef 1
0 22 44/ 46 23

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: ab 1991: Jeder 3.
Montag im Monat um 19³⁰
im Hotel-Restaurant *Im*
Stüffe, Hohenzollernstraße
5-7, Nähe Christuskirche

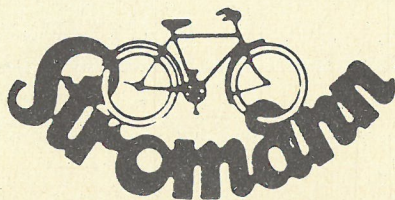
Trier

Martin Gründendieck
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. 24. November 1990	Meckenheim	Mit dem Fahrrad um die Welt Diavortrag vom Weltumradler Carsten Voß, 19 ³⁰ in der Aula der Theodor-Heuss-Realschule, Schulzentrum
Fr. 30. November 1990	Meckenheim	Mitgliederversammlung 19 ³⁰ im Hotel Rausch, Hauptstraße 80
Sa. 1. Dezember 1990	Koblenz	Jahresabschlußtreffen mit Diavorträgen ab 18 ⁰⁰ im Wikunux, Jesuitengasse neben dem alten Rathaus
So. 2. Dezember 1990	Koblenz	Adventsfahrt durch den Koblenzer Stadtwald und auf den Weihnachtsmarkt am Plan, Treffpunkt 11 ⁰⁰ auf dem Rittersturz
Sa./So. 1./2. Dezember	Troisdorf	Fahrradmarkt
So. 2. Dezember 1990	Meckenheim	Adventsradtour. Wir fahren der Bonner Gruppe ent- gegen und dann gemeinsam weiter. Treffpunkt Hal- lenbad 10 ⁰⁰ .

-
- | | | |
|---------------------------------|------------------|--|
| Mo. 10. Dezember 1990 | Koblenz | Letzter Stammtisch im Wikunux mit Planung der Radtouren 1991 ab 19 ³⁰ |
| Fr. 14. Dezember 1990 | Troisdorf | Mit dem Fahrrad um die Welt
Diavortrag von Carsten Voß
um 19 ³⁰ im Fahrrad-Informations-Zentrum,
Am Bürgerhaus |
| Mo. 17. Dezember 1990 | Koblenz | Mit dem Fahrrad um die Welt. Diavortrag von Carsten Voß über seine Weltreise per Fahrrad
<u>verschoben auf den 9. Januar 1991.</u> |
| Achtung, Terminänderung! | | |
| Di. 18. Dezember 1990 | Andernach | Diavortrag von Carsten Voß über seine Weltreise per Fahrrad um 20 ⁰⁰ in der Hauptschule St. Thomas, Breite Straße |
| Mi. 9. Januar 1991 | Koblenz | Mit dem Fahrrad um die Welt
Diavortrag von Carsten Voß
19 ³⁰ in der Kulturfabrik, Termin steht noch nicht
endgültig fest. Auskunft bei der <i>Biwakschachtel</i> ,
0261/ 40 31 01 |
-



**WIR SIND
PROFIS FÜR
FAHRRÄDER**

Am Sterntor 63 63 09
Bottlerplatz 7
(Rückseite Hauptpost)

Fahrradexkursion des ADFC Troisdorf nach Delft

Am 15. und 16. September 1990 wollten neun Troisdorfer das Arkadien für Radler in den Niederlanden erkunden.

Fünf Radler und vier Radlerinnen liefen am Samstagmittag nach drei Stunden Zugfahrt am Delfter Bahnhof ein. Am Fahrkartenschalter wurden flugs 18 Fietsuurcaards gekauft und damit die vorbestellten Räder in Empfang genommen (siehe Foto). Diese Variante des Fahrradentleihes ist noch etwas günstiger, als direkt in der Leihstation ein Velo zu mieten.

Natürlich waren sämtliche Modelle vollblütige Hollandräder, und einige Teilnehmer mußten sich erst an die fehlende Vorderradbremse gewöhnen. Nachdem das Gepäck in der Breestraat abgeladen war und der Ortsgruppensprecher einige einführende Worte zum Radverkehrskonzept in Delft angebracht hatte, ging es los, zur praktischen Erkundung der örtlichen Verkehrsverhältnisse.

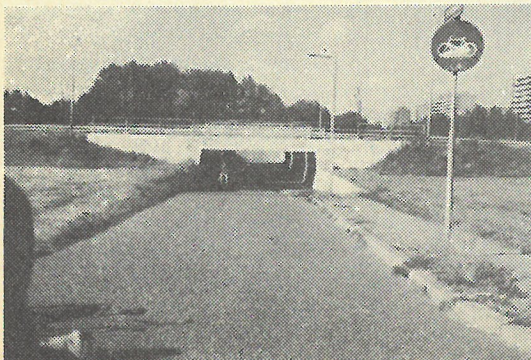
Dabei konnten fast alle heute gängigen Elemente eines Radverkehrsnetzes besichtigt werden, seien es Radfahrstreifen, Radwege oder gesonderte Fahrradstraßen, Abbiegespuren für Radler und aufgeblasene Radwege, Brücken nur für Velos und Unterführungen (siehe Foto) usw. Der Sonntag stand allen Teilnehmern noch zur freien



Verfügung, bevor sie abends der Zug wieder in Richtung Heimat führte.

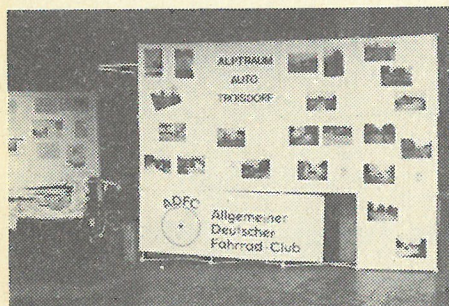
Auf jeden Fall lohnt ein Besuch der Stadt Delft zwischen Rotterdam und Den Haag. Neben dem vorbildlichen Radverkehrsnetz hat Delft eine gemütliche Altstadt mit vielen Grachten, interessanten Läden und schnuckeligen Restaurants; außerdem laden einige Museen zum Besuch ein, die Manufaktur der Königlich Delfter Fayence am Rotterdamseweg 196 sei hier nur als Beispiel aufgezählt.

Andreas Pooch
Sprecher ADFC Troisdorf



Alptraum Auto Troisdorf

Die gleichnamige Ausstellung zu den verheerenden Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs wurde von der Ortsgruppe Troisdorf des ADFC Bonn für ihre Stadt aus Anlaß der Verkehrstage am 1. und 2. September 1990 erstellt.



Anhand drastischer Beispiele wurde die Rücksichtslosigkeit mancher Autofahrer den schwächeren Verkehrsteilnehmern gegenüber mit Fotos und treffenden Bildunterschriften verdeutlicht. Es war schwierig, aus fast 200 Fotos die wenigen für die Ausstellungswand herauszusuchen. Ein grosser Teil zeigte Falschparker, die verkehrsgefährdend ihr Auto abgestellt hatten.

Aber auch planerische Fehlentwicklungen wurden gezeigt. Das große Interesse und etliche Diskussionen im Publikum zeigte und zeigt die Aktualität und Brisanz des Themas.

Buchkritik

Radwandern im Bergischen Land

Rutsker Edition

Vivien und Wolf Weise

Gut zur Ergänzung der Heimatkunde und des Geschichtsunterrichts! (Siegburg wird auf drei Seiten beschrieben) Zum Radfahren weniger geeignet.

Die Touren sind recht umständlich beschrieben. Ständig wechseln Einflechtungen mit der eigentlichen Wegbeschreibung (z.B. Seite 18 letzter Absatz zum Thema Pfannkuchenmühle). Wie geht es da nun weiter? Rechts oder links?

Eine Entfernungsangabe zwischen den angegebenen Ortschaften fehlt, wäre aber sehr hilfreich. Die ständige Umkehrung der Tour ist sehr verwirrend. Man liest es ohne zu wollen und ist dann irritiert. Die Tour in Gegenrichtung sollte extra beschrieben werden da sie oft unter ganz anderen Bedingungen abläuft.

Die eingezeichnete Wegstrecke ist völlig nichtsagend, es fehlen wichtige Fluß- und Bachläufe sowie Eisenbahn und Parallelstraße. Die Preisangaben für Übernachtung und Essen sind überflüssig (Werbung?) und werden in ein bis zwei Jahren überholt sein. Eine Einteilung in Kategorien wäre sinnvoller.

Die B 8 von Uckerath nach Hennef zu benutzen, ist für Radfahrer lebensgefährlich, da sie ohne Radweg ist und als Zubringer der A 560 überlastet. Alternativ und landschaftlich weniger langweilig wäre eine Schußfahrt von Uckerath nach Dahlhausen (11% Gefälle) und durchs Hanfbachtal nach Hennef (Seite 81). Die Beschreibung Troisdorfs (Seite 158) ist eine Beleidigung. Keine Burg Wissen, keine Geschichtsangaben, Einwohnerzahl, FahrradInformationsZentrum?

Der Anhang ist umfassend. Aber muß die Anreise per Auto an erster Stelle stehen (Seite 270)? Seit wann fährt die Eisenbahn von Frankfurt - Koblenz über Siegburg nach Köln - Düsseldorf? Troisdorf wird absichtlich ignoriert, wie mir scheint (der Autor wohnt in Lohmar, Anschrift Seite 8 in dem Buch).

Die Aufzählung der Jugendherbergen mit Anschrift ist gut, aber eine Angabe der Bettenzahl und die Entfernung zum Zentrum bzw. Abfahrtsmöglichkeit wäre angebracht.

Rudi Kühlem, Tourenreferent ADFC Troisdorf

Donnerstag, 25. Oktober 1990

„FFT könnte genauso gut Auto- und Fußgängerfeindliches Troisdorf heißen“

Radwegekonzept kritisiert – ADFC: Straßen können nicht eng genug sein

Von Frank Rintelmann

Troisdorf. Was des einen Freud', ist oftmals des anderen Leid. So sieht es in jüngster Zeit auch mancher Troisdorfer, für den das Konzept des Fahrradfreundlichen Troisdorfs (FFT) gar nicht nach seinem Geschmack ist. Besonders Fußgänger und Autofahrer fühlen sich zunehmend benachteiligt. Aber auch für den Radfahrer steht nicht alles zum Besten.

Manfred Caspar Maria Kirsch bringt seine Kritik am FFT-Konzept auf den Punkt: „Prinzipiell findet das Konzept meine Zustimmung. Wichtig ist jedoch, daß hier nicht etwas durchgesetzt wird, was dem einen Verkehrsteilnehmer Vor-, anderen aber überwiegend Nachteile bringt. Das stößt an die Grenzen meines Demokratieverständnisses. Das Konzept könnte genauso gut Auto- und Fußgängerfeindliches Troisdorf heißen.“

Daß seine Kritik „nicht aus der Luft gegriffen“ ist, will er denn auch gleich an einigen Beispielen belegen: So reiben sich seiner Ansicht nach Velofans zufrieden die Hände, wenn sie an die weitestgehend fahrradfreundliche Umgestaltung der Alfred-Delp-Straße denken, während die Autofahrer fluchen.

Ab sofort geben in dieser Straße beidseitig angelegte Mehrzweckstreifen dem Radverkehr mehr Raum und sorgen beim Autoverkehr gleichzeitig für eine deutliche Temporeduzierung. „So weit so gut“, meint Kritiker Kirsch. „Doch daß die Stadt jetzt die Autofahrer bittet, den markierten Mehrzweckstreifen nicht mehr als Parkzone zu nutzen, damit die Radfahrer nicht gezwungen sind, auf die eingeengte Fahrbahn auszuweichen“, geht dem 65-jährigen dann doch zu weit. „Einseitige Bevorzugung der Zweiradfahrer“, nennt er eine solche und ähnliche Maßnahmen und „Fehlplanungen noch dazu“.

Temporeduzierung bringt mehr Verkehrssicherheit

Anders sehen es die Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC). Für Andreas Pooch vom Troisdorfer Ortsverband „können die Straßen gar nicht eng genug sein“. Die so erreichte Temporeduzierung brächte schließlich auch für Fußgänger und

Radfahrer mehr Sicherheit, argumentiert der Radfan.

Beispiel Fußgängerzone: „Obwohl die Straßenverkehrsordnung Radlern – sofern sie älter als acht Jahre sind – verbietet, eine Fußgängerzone zu befahren, wird in Troisdorf dieses Vergehen von der Polizei offensichtlich geduldet“, schimpft Kirsch. „Ständig“, so seine Erfahrung, „müssen Fußgänger zur Seite springen, weil Radfahrer im Slalomstil durch die Fußgängerzone rasen“.

Unterstützung erhält Kirsch in diesem Fall von der Verwaltung. Der Technische Dezernent Wolfgang Pietrek: „Rechtlich ist die Fußgängerzone (Kölner Straße) nach wie vor allein den Fußgängern vorbehalten. Und es existiert auch keine Planung, die das ändern soll“, versichert Pietrek. „Daß die Polizei die Radler in den meisten Fällen toleriert, ist ihre Sache.“ Riskant – das bestätigt der Blick in den Bußgeld- und Verwarnungskatalog – ist es allemal: Immerhin riskiert der uneinsichtige Zweiradfahrer ein Bußgeld in Höhe von zehn Mark. Laut Informationen der Verwaltung halten sich rund 60 Prozent der Radfahrer im Bereich der Fußgängerzone an die Straßenverkehrsordnung.

Für Gleichberechtigung in der Fußgängerzone

Noch einen Schritt weiter gehen will in diesem Zusammenhang der ADFC: Das, was von den Polizeibeamten derzeit noch geduldet wird, wünscht sich Andreas Pooch „in Zukunft als Normalfall auf Probe“. Im gleichberechtigten Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern auf der Kölner Straße sieht Pooch „grundsätzlich keine Gefahr“. Doch konkrete offizielle Planungen in dieser Richtung kennt auch er nicht.

„Was uns Fußgängern schon lange schwer im Magen liegt, sind kombinierte Rad-/Fußwege, die von Strauchwerk angrenzender Grundstücke teilweise zugewachsen sind“, kritisiert Kirsch und findet ein Beispiel auf dem Rad-/Fußweg an der Grabenstraße. Dort wuchern Sträucher mit zum Teil langen Dornen, so daß ein Fußgänger einem entgegenkommenden Radfahrer nur durch einen Schritt seitwärts ins Gebüsch ausweichen kann. Beweist er Stehvermögen, bleibt in diesem Fall nur dem Zweiradfahrer die ungewollte Fahrt ins Grüne, die oft auch noch mit schmerzlichen Folgen „belohnt“ wird. „Haus-eigentümer, aber auch die Stadtverwaltung müssen dafür sorgen, daß Büsche und Sträucher rechtzeitig gestutzt werden“, beschwert sich Kirsch.

General-Anzeiger

A. M. 90

„FFT steht für lebenswerte Stadt“

Betr.: Leserbrief zum Artikel „FFT könnte genauso gut Auto- und Fußgängerfeindliches Troisdorf heißen“ im General-Anzeiger vom 25. Oktober.

„Immer noch nicht begriffen haben es wohl die Bürger, die unter FFT Auto- und Fußgängerfeindliches Troisdorf verstehen. Was Herr Kirsch unter Demokratieverständnis begreift, hat bisher zu diesen gravierenden Umwelt- und Verkehrsproblemen geführt, die der ADFC heute bekämpft, um lebenswertere Innenstädte zu bekommen.

Dafür steht FFT: lebenswerte Stadt, sichere Schulwege, freieres Atmen also die Zukunft für Alle. Die fahrradfreundliche Umgestaltung der Alfred-Delp-Straße ist eine Kompromißlösung von Fahrrad- und Kfz-Verkehr. Bei überbreitem Begegnungsverkehr darf das Auto auf den Mehr-

zweckstreifen ausweichen. Zum Parken ist er allerdings keinesfalls gedacht, wie man es ausführlich in der StVO nachlesen kann!

Daß die Stadt Troisdorf die Autofahrer bittet, nicht auf dem Mehrzweckstreifen zu parken, ist im übrigen vergebliche Liebesmüh, denn das hindert keinen Autofahrer dort verkehrsgefährdend falsch zu parken. Die Ausstellung „Alptraum Auto Troisdorf“ zeigt die tägliche Praxis. Das Einzige was hilft, sind Verbote und Anzeigen. Um die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer kommt heute keine Kommune mehr herum. Seit Jahren schon versucht der oberste Verkehrsplaner Dr. Monheim die bisherige Fehlentwicklung zu korrigieren.“

Andreas Pooch,
Sprecher ADFC,
Troisdorf

Ihr Fahrrad » nach Maß «

Verkauf
und Service
aus
Meisterhand.

**ZweiRad
Grabner
GmbH**

Antoniterstraße 71
5300 Bonn 2
Telefon (0228) 3473 70

Vorrang für Busse

Kein Verkehrsmittel ist in der Stadt schneller - von allen anderen Vorzügen abgesehen - als das Fahrrad. Dieser Pluspunkt gewinnt von Monat zu Monat im selben Maße Gewicht, in dem das Verkehrschaos fortschreitet. Die Autostaus werden länger, häufiger und für die Menschen bedrohlicher. Deshalb muß dem Umweltverbund aus Fußverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlichem Nahverkehr unbedingt Vorrang eingeräumt werden. Viele Mitbürgerinnen und Mitbürger können nicht aufs Rad umsteigen. Aber auch sie haben Anspruch auf gute Verkehrsbedingungen. Wir Radfahrer können da durchaus Hilfestellung leisten.

Unter den Staus leiden bedauerlicherweise auch die Fahrgäste von Bussen und Bahnen. Nicht immer verfügen Straßenbahnen über eigene Trassen, auf denen sie durch Kraftfahrzeuge nicht behindert werden können. Die Busse mit ihrem viel dichteren Netz in Bonn und Umgebung stecken in der Regel stets mit im Stau. Die zaghaften Ansätze für Sonderspuren sind kaum ein Tropfen auf den heißen Stein. Aber weil man zur Zeit immer noch die Radfahrer zu Sündenböcken der gegenwärtigen Verkehrswirklichkeit macht, klagen nicht wenige Busfahrer, sie würden durch Radfahrer behindert.

Es mag ja sein, daß ab und zu ein Bus etwas langsamer fahren muß, weil er einen Radfahrer nicht überholen kann. Aber dafür steht dieser Bus nur um Sekunden später vor Rot oder im Stau. Tatsächlich und objektiv betrachtet behindern Radfahrer den Busverkehr ganz sicher nicht.

Sie können ihn aber gelegentlich beschleunigen. Es gibt immer wieder Situationen, in denen Busfahrer auf einen vorfahrtsberechtigten Radfahrer warten müssen. Ich möchte mit Nachdruck dafür plädieren, dem Busfahrer mit einer freundlichen Handbewegung Vorfahrt zu gewähren, wenn die Umstände dies ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gestatten. Der Radfahrer verliert, flexibel wie er nun einmal ist, nichts, wenn

er einem Bus Vorrang einräumt. Der gestreßte Busfahrer und seine Fahrgäste dagegen gewinnen die Chance, den Fahrplan etwas besser einhalten zu können. Und, wenn dies häufig praktiziert wird, solche Gesten können sich sehr positiv auf die Verkehrsatmosphäre in der Stadt auswirken. Das Image der Radfahrer ist - unverdientermaßen - nicht gerade das beste. Es liegt auch an uns selber, da zu ändern, zum Beispiel durch besonderes Entgegenkommen gegenüber Busfahrern.

Karl-Ludwig Kelber



Radverkehrshauptachse Kaiserstraße

Ins Hotel?

Eigentlich war es Zufall, daß ich auf dem Herbsttreffen des ADFC 1987 auf Schloß Dhaun mitbekam, wie eine Adressenliste herumgereicht wurde, mit der es etwas besonderes auf sich hatte: Wer sich dort eintrug, bekam die Möglichkeit, während Radtouren kostenlos zu übernachten.

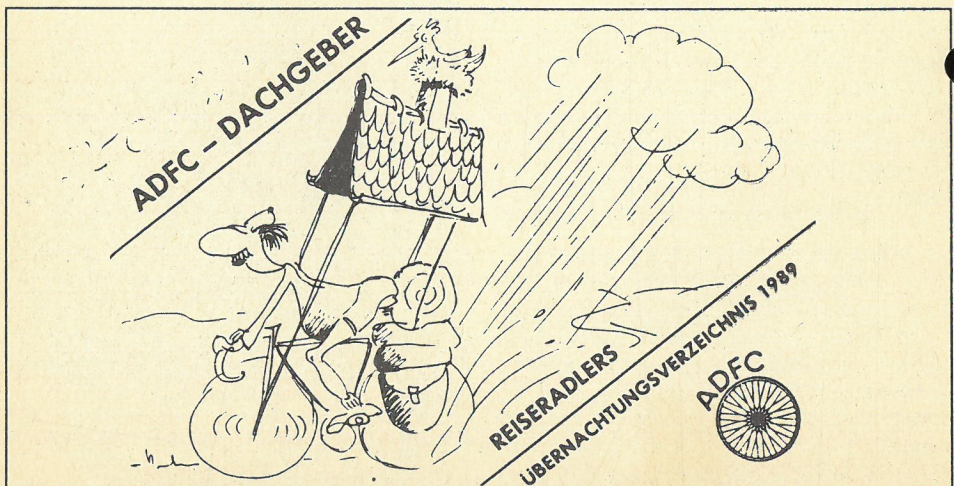
Ich fand es eine tolle Idee, und schrieb mich sofort mit drauf, das heißt eingetragen habe ich genaugenommen die Adresse meiner Eltern, die ich gar nicht gefragt hatte. Die hatten dann zuerst auch Bedenken. Denn als 1988 der erste *ADFC-Dachgeber* herauskam, waren wir die einzigen auf über 150 km des vielbefahrenen Rheinradwanderwegs. Tatsächlich haben wir aber bisher nur eine Handvoll Gäste gehabt, und es war jedesmal eine ganz tolle Sache, neue Leute kennenzulernen und ihnen helfen zu können.

Im Frühsommer unternahm ich dann mit einem Freund eine Radtour in die Schweiz, und konnte so das Reiseradler-Übernachtungsverzeichnis erstmals ausprobieren. Ich schrieb eine Karte an die Frau, die an unserem Etappenziel wohnte. Als Antwort erhielten wir, sie sei leider am

genannten Tag nicht da. Sie würde aber den Schlüssel bei einer Nachbarin hinterlegen und wir sollten es uns bequem machen. Und so kam es dann auch, wir hatten eine prima Unterkunft, aber unsere Gastgeberin haben wir nie kennengelernt.

Ehrlich gesagt, ich würde so etwas nicht machen, man weiß ja nie; aber dieses Erlebnis ist einfach bezeichnend für die Offenheit, auf die man trifft, wenn man mit dem *Dachgeber* unterwegs ist, und die man in unserer Gesellschaft vielleicht schon nicht mehr erwartet hätte.

Seitdem bin ich fast immer mit dem Fahrrad unterwegs, wenn ich irgendwo hin muß und nicht zu sehr in Eile bin. Der *Dachgeber* macht es möglich, daß das Velo nicht nur das beste Verkehrsmittel im Nahbereich sowie für den Urlaub und den Wochenendausflug ist, sondern auch im normalen Fernverkehr seine Vorteile ausspielen kann. Auf vielen Fahrten in Deutschland habe ich mit diesem Verzeichnis immer nur die besten Erfahrungen gemacht, tolle Leute kennengelernt, wertvolle Tips bekommen und viel Spaß gehabt.



Die Zahl der Adressen ist inzwischen auf etwa 1500 (in der ehemaligen BRD) gewachsen und macht das Heftchen fast flächendeckend, so daß man für die meisten Radtouren immer eine Unterkunft finden kann. Auf jeden Fall gilt das Grundprinzip der "Gegenseitigkeit": Nur wer selbst Mitglied ist, kann das Verzeichnis auch benutzen. Es genügt, wenn man eine Ecke im Zimmer hat, wo sich Schlafsack und Isomatte ausbreiten lassen. Wichtig ist auch, daß man sich einige Tage vorher anmeldet. Ein Anspruch auf Aufnahme besteht nicht.

Die Idee des *Dachgebers* kommt übrigens aus den USA und hat sich inzwischen auch in anderen europäischen Ländern und Neuseeland herumgesprochen. In der ehemaligen DDR gibt es sogar ca. 5000 Adressen. Mit diesen Verzeichnissen besteht ein Abkommen, das heißt Mitglieder des Dachgebers können diese beziehen und benutzen und umgekehrt.

Die richtige Gelegenheit, selbst dem *Dachgeber* beizutreten, ist jetzt. Am 31. Januar 1991 ist nämlich Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe, mit der Sie dann im nächsten Jahr auf Tour gehen können. Das Übernachtungsverzeichnis steht auch Nicht-ADFClern offen und trägt sich selbst. Um die Kosten für Korrespondenz, Bearbeitung, Herstellung, Druck und Versand abdecken zu können, ist eine Gebühr von 10,- DM erforderlich. Am einfachsten überweisen Sie den Betrag (Adresse und "RÜV 1991" nicht vergessen) auf das angegebene Konto.

Vielleicht können sich ja auch einige Rückenwind-Leser zum Beitritt entschließen, die in den noch vorhandenen "weißen Flecken" wohnen. Die Redaktion und alle Mitglieder würden sich sicher über die eine oder andere Adresse in der Eifel, im Hunsrück, an der Mosel oder im Westerwald freuen. Senden Sie den nachfolgenden Abschnitt an:

ADFC-Dachgeber
Postfach 10 77 44
W-2800 Bremen 1.

BEITRITTSERKLÄRUNG

Ich möchte dem ADFC-Dachgeber beitreten und von der nächsten Ausgabe an darin vermerkt sein. Damit kann ich auf meinen Radtouren - nach vorheriger, telefonischer Anmeldung - kostenlos bei anderen Radfreunden übernachten. Zugleich verpflichte ich mich, anderen, ebenfalls im RÜV aufgeführten Personen, auf Anfrage und nach Möglichkeit für eine Nacht eine einfache Unterkunft zu gewähren.

Mir ist bekannt, daß das Übernachtungsverzeichnis weder an Dritte weitergegeben, noch mißbräuchlich benutzt werden darf. Hier meine Daten, die ins RÜV aufgenommen werden sollen:

Name: _____

Straße: _____

PLZ & Ort: _____

Telefon: _____

Ortsteil: _____

Distanz und Richtung zum nächsten größeren Ort: _____

Anzahl der Schlafplätze im Haus: _____

Anzahl der Zeltplätze im Garten: _____

Anmerkungen und Einschränkungen: _____

Ich habe den Betrag von 10,- DM

- ☐ am _____ (Datum) auf das Konto
W.Reiche/ADFC-Dachgeber, Konto-Nr.5591
10-200 beim Postgiroamt Hamburg,
BLZ 200 100 20, überweisen.
☐ als Verrechnungsscheck beigefügt.

Datum _____ Unterschrift _____

Mitgliederversammlung des ADFC Bad Godesberg

Wie jeden Monat traf sich die Stadtbezirksgruppe Bad Godesberg in der Marktschänke. Unser langjähriger Gruppensprecher Gerhard Lemm hatte diesmal die Mitglieder schriftlich geladen, da die Wahl des Stadtteilgruppensprechers ein wichtiger Tagesordnungspunkt war. Gerhard wollte seine Sprecheraufgaben niederlegen, erklärte sich aber für ein weiteres Jahr bereit, so daß sich Johannes Nießen mit den Aufgaben des Stadtteilgruppensprechers vertraut machen kann, um dann diese zu übernehmen.

Ein Sketch führte in das Thema "Der Einfluß der Verkehrsführung auf das Verhalten der Radfahrer" ein. Einige Dias zeigten die Problematik beispielhaft auf. Hierauf schloß sich eine angeregte Diskussion an. Selbstverständlich wurden auch für Radfahrer gefährliche Kreuzungen und Straßen genannt und diskutiert, die Gerhard in die bestehende "Mängelliste" aufnimmt. 15 Mitglieder sind am 15.11.1990 zusammengekommen.

Georg Hänel

Rucksäcke · Schlafsäcke · Zelte · Bergsport · Kocher · Bekleidung · Gore-tex · Wanderschuhe · Radreisezubehör



steppenwolf

VERPACKT VON
KOPF BIS FUSS

denn die Jacke macht's nicht allein
alles von

steppenwolf



Handschuhe, Mützen, Schals, Thermounterwäsche, Pullover, Faserpelzsocken, Daunenschuhe, Wolle, Fleece, Gore-tex

Oxfordstr. 4 · 53 Bonn 1 · 02 28 / 65 80 71

Neue ADFC-Radtourenkarte entsteht

Die Arbeit an der neuen ADFC-Radtourenkarte 1:150.000 läuft auf Hochtouren. Im Gegensatz zur bisherigen Karte, bei der ADFC draufstand, entsteht hier ein Kartenwerk, das auch tatsächlich von ADFC-Mitgliedern gemacht wird. Durch ein völlig neues Konzept wird den Bedürfnissen der Radtouristen wesentlich besser begegnet: es wird ein Netz von ausgewählten Haupt- und Nebenrouten empfohlen, zusätzlich sind Informationen über Unterkünfte, Werkstätten, Steigungen usw. dargestellt.

Unter den ersten Karten, die im Frühjahr 1991 erscheinen werden, ist auch diejenige mit Bonn und Umgebung. Aber noch sind nicht alle Haupt- und Nebenrouten in unserer Gegend erfaßt. Jede/r von uns, der/die sich in irgendeinem noch so kleinen Bereich auskennt, kann mit zum Gelingen *unserer* Karte beitragen.

Das Prinzip ist dabei ganz einfach: es müssen keine Wege abgefahren werden. Es genügt, auf

der Grundlage eigener, vorhandener Karten die Routenvorschläge auf Transparentpapier einzutragen.

Wenn Sie mitmachen wollen, dann fordern Sie das Info des ADFC-Fachausschusses Kartographie an. Darin werden die Kriterien für die Empfehlung der Haupt- und Nebenrouten sowie die zu verwendenden Signaturen für Fahrbahnoberfläche, Verkehrsbelastung, ausgeschilderte Routen usw. ausführlich beschrieben. Das Info kann angefordert werden bei:

Bielefelder Verlagsanstalt (BVA)
Redaktionsleitung Radtourenkarten
Thomas Froitzheim
Niederwall 53
W-4800 Bielefeld 1

Tel. 0521/ 59 55 82 oder 59 55 41 (tagsüber),
abends unter 0 52 21 / 5 14 03.

Meckenheim: Videofilmer gesucht

Meckenheim hat bekanntlich die Einrichtung eines "Offenen Kanals". Hier können Meckener Bürger und Vereine selbsterstellte Videofilme senden. Die Sendungen können von den meisten Haushalten in der Stadt empfangen werden.

Für die Ortsgruppe Meckenheim ist dies eine gute Gelegenheit, ihre Arbeit darzustellen, einmal die verkehrspolitischen Erfolge und Wünsche, zum anderen kann auch deutlich gemacht werden, daß die wirklich guten Radtouren ein Angebot nicht nur für ADFC-Mitglieder, sondern für alle Meckener Bürger sind.

Wer hat Interesse und Spaß, so einen Videofilm zu erstellen? Filmkamera mit Mikrophon und andere Geräte stellt der Offene Kanal zur

Verfügung. Er bietet auch Hilfe und Beratung an. Der Film sollte nicht länger als 10 bis 15 Minuten sein. Es kommt auch nicht darauf an, daß er so perfekt ist, wie Sie es von den großen Sendeanstalten gewohnt sind. Die Amateuraufmerksamkeit ist gewollt, wichtig ist der Bezug zu Meckenheim.

Unterstützung von den Mitgliedern der Ortsgruppe ist selbstverständlich. Bitte melden Sie sich beim Ortsgruppensprecher Axel Einnatz:

Axel Einnatz
Uhlandstraße 17
W-5309 Meckenheim
0 22 25/ 1 00 66 p.
0228/84 64 33 d.

„Staucafé“ in der City dauerte nur Minuten

Blitzschnell hatten am Montag mittag rund ein Dutzend junger Frauen und Männer mitten auf der Wesselstraße in der City Tische und Stühle aufgestellt, um sich anschließend mit Kaffee und Kuchen zu stärken. Der Verkehr kam nur kurzfristig zum Erliegen, denn so schnell wie die Gruppe ihr Mobilar aufgebaut hatte, so schnell war es auch mit dem Eintreffen der Polizei wieder von der Straße verschwunden. Mit ihrem „Staucafé“, einer Aktion des Bonner Klimaratschlags und des Kreisverbandes der Grünen, wollten sie Autofahrer und Passanten auf das Problem des Verkehrs und seine Auswirkungen auf die Umwelt aufmerksam machen. Kurz vor dieser Aktion in der Innenstadt hatten sie bereits in Poppelsdorf in der Nußallee und in Duisdorf in der Rochusstraße mit ihrem „Staucafé“ für Aufsehen gesorgt. Dort legten sie den Verkehr jeweils für mehr als zehn Minuten lahm und ernteten dafür Kritik, aber auch Zustimmung, wie die Teilnehmer berichteten. Diese drei Straßen seien exemplarisch für den „Verkehrsnotstand“ in Bonn. Sie müßten für den Autoverkehr eingeschränkt oder gesperrt werden, forderten sie. (lis)

General - Anzeiger

14. 11. 1990

← Schade !

*
Ihr habt leider
den Römerplatz
in Bad Godesberg
vergessen !

Radfahren schon mit „

ADFC präsentierte bei Diskussion 24 Vorschläge

sis Beuel. Einen Forderungskatalog zur Verbesserung des Radwegenetzes in Beuel stellte der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) bei einer Diskussion im Beueler Rathaus vor. Eingeladen hatte dazu die Fraktion der Grünen.

Auf Pützchens Chaussee sollte zwischen Gartenstraße und Holtorfer Straße ein Radweg von der Straße abmarkiert werden. Dem Schloß sich auch der Grünen-Bezirksverordnete Dr. Feeke Meents an: „Die Straße ist ohne weiteres breit genug.“ Johannes Wiedemann

vom Tiefbauamt erklärte dazu, daß dann mehrere Bürger auf Parkplätze verzichten müßten. Das müßten dann die Politiker und nicht die Verwaltung entscheiden.

Wegen der schlechten Sicht bei Nacht, forderte ADFC-Mitglied Elmar Steinbach, daß die Stadt Bonn auf dem Siebenmorgenweg Straßenlaternen aufstelle. Steinbach bekräftigte außerdem die ADFC-Forderung nach einem Ausbau und Öffnung der Unterführung am Beueler Bahnhof für Radfahrer. Außerdem sollte endlich die



Die Einfahrt des Radweges von der Nordstadt in den Friedensplatz: Scharfe Bordsteinkanten, Pfähle, Hindernisse ...

Kleinkram“ erleichtern

zur Verbesserung des Radwegenetzes in Beuel

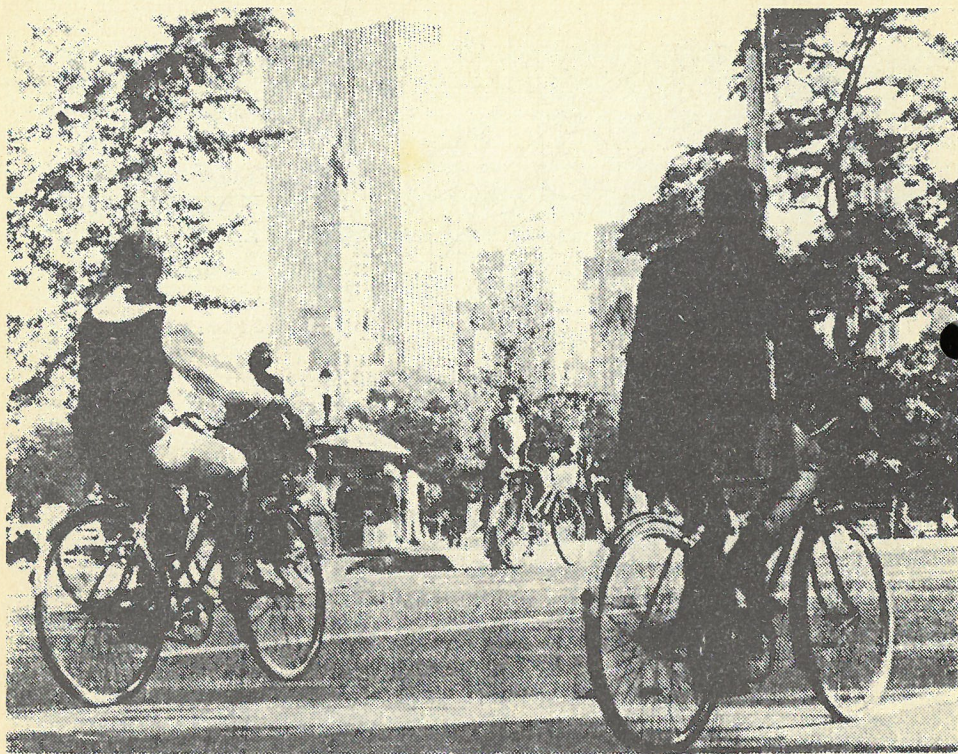
Verbindung vom Bröhlalbahnweg zur Kennedybrücke realisiert werden.

Wiedemann nahm die Vorschläge des ADFC — ein Katalog von 24 Maßnahmen — entgegen und versprach, eine Stellungnahme der Verwaltung dazu abzugeben und diese auch den Bezirksverordneten vorzulegen.

Nach der Vorstellung des Ausbau-Programms für Radwege in Beuel übte der Grünen-Bezirksverordnete Meents Kritik daran. „Ich vermissе, daß Beuel jedes Jahr einen kräftigen Schritt

vorwärts kommt“, so der Kommunalpolitiker. Er führte den Vorschlag ins Feld, ein unabhängiges Institut zu beauftragen, ein Konzept für ein Radwegenetz zu erarbeiten.

Daß nicht immer teure Baumaßnahmen nötig sind, um Verbesserungen zu erreichen, stellten mehrere Bürger fest. Oft reiche es, die Fahrbahndecke zu erneuern (Blasen), eine bessere Beleuchtung zu installieren oder Bordsteine abzusenken. Dazu ein Radler: „Mit derartigen ‚Kleinkram‘ kann das Fahren erleichtert werden.“



Kleinanzeigen (Private Kleinanzeigen sind für ADFC-Mitglieder kostenlos)

Durch Umstellung auf Reiseräder biete ich an:

1 Somec Rennsportrad, RH 54 cm, ferrarirot, mit Ultegra-Schaltung 12-Gang, Nadax-Lager, Campa-Tretlager, Dura-Ace-Kranz, Mavic-Felgen und -Naben, 20mm-Leuchtreifen, Rolldynamo, Gepäckträger, Koga-Ständer, verlängerter Lenkerschaft, topgepflegt und Superzustand. DM 1200,-
 Wolf-Dieter Mansfeld, Ringstraße 107, 5450 Neuwied 1, Tel. 0 26 31/26 9 26.

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

AUBERGINE cc

Der Vollwert-Frischdienst für Gourmets

Lievelingsweg 104a · 5300 Bonn 1

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

Aus alt wird neu

In der Caritas-Fahrradbude werden von Jugendlichen unter Leitung von Meister Erich Ockenfels seit langem ständig alte Fahrräder aufgemöbelt oder aus vielen Altteilen neue Fahrräder gebaut. Nachschub aller Art wird immer gebraucht. Keller sollten also nicht zum Sperrmüll, sondern zugunsten der Fahrradbude geräumt werden. Ein Anruf unter 0228/67 64 79 genügt. Die Teile werden abgeholt.

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

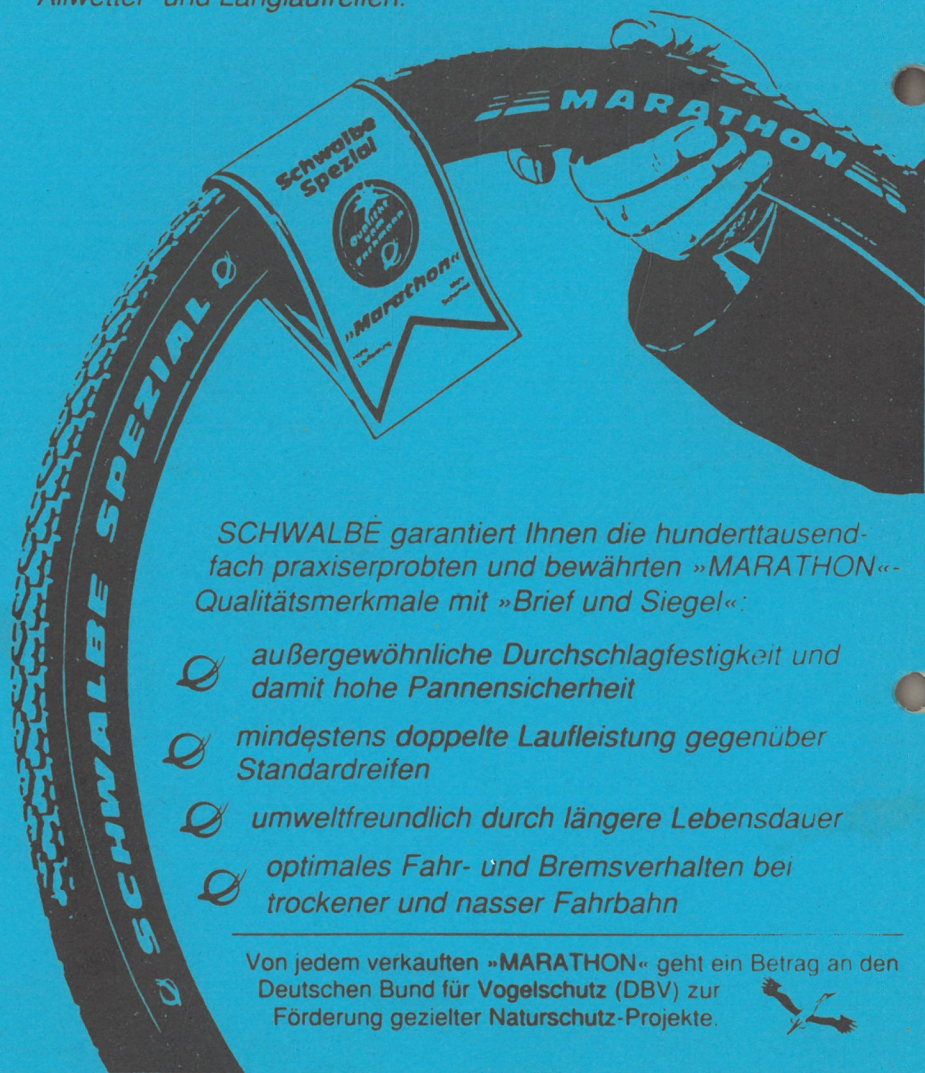
Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der kontoführenden Stelle keine Verpflichtung zur Einlösung.

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.

