

RÜCKENWIND

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

kostenlos



● 11. Jahrgang

Nr. 5/1989



Der eine hat sie, der andere nicht: Die

HYDRO-STOP-MOUNTAIN



Die neue Hydraulikbremse für ATB und MTB von Magura heißt Hydro-Stop Mountain.

Mit ihr haben Sie die Vorteile in der Hand, die im Gelände entscheiden:

- Größere Bremskraft bei gleicher Handkraft.
- Konstant hoher Wirkungsgrad, kein Verlust durch Seilreibung.
- Feinfühliges Dosierung auch in schwerem Gelände.
- Unempfindlich gegen Dreck.

- Wartungsfreies, geschlossenes System.

Noch Fragen? Ihr Händler berät Sie gern.



Gustav Magenwirth GmbH & Co.
D-7432 Bad Urach 1

Inhalt

Vorsicht Glas	Seite
"Kirchen, Burgen, Fachwerkstädte" ... in sieben Tagen von Bonn nach Frankfurt	3
Einladung zur Mitgliederversammlung wir feiern zusammen 10 Jahre ADFC	4
10 Jahre ADFC Bonn: Eine Zwischen- bilanz	5
Brief an NRW-Innenminister: Betr.: Kennedybrücke	6
Expressionen aus dem Wahlkampf Fahrradplanung der Stadt Bonn wieder auf Touren	9
Leserbriefe - Kontrovers: "Bonn wird 103 Jahre alt" - Rückenwind 4/1989	10
Zur Information: Das Auto und der Treibhauseffekt Kontaktadressen und regelmäßige Termine	11
Ortsgruppe Andernach: Radtour mit Ratsmitgliedern	12
Verkehrsplanung: überempfindlich Kündigung	13
Neu: Rechtsschutzversicherung für alle ADFC-Mitglieder	14
Neue Diebstahlversicherung: äußerst günstige Konditionen	15
Radtourenprogramm Oktober - Dezem- ber	16
ADFC-Beitrittserklärung	17

RADhaus ADFC-Geschäftsstelle
Maxstr. 73 5300 Bonn I T. 0228-63 00 15
 geöffnet: Di. 17-19 Uhr Beratung + Verkauf
 Mi. + Do. 13-16 Uhr nur Verkauf

IMPRESSUM RÜCKENWIND Okt. 89
 Auflage 2.000
 Kostenlose Zustellung an alle Mitglieder.
 Erscheinungsweise alle 2 Monate. Beiträge
 und Leserbriefe willkommen.
 Verantwortlich: Ruth Steinacker
 ADFC Bonn e. V. Postfach 180 146
 5300 Bonn I Postgirokonto Köln Nr. 1274
 02 - 504 BLZ 370 100 50
 Druck: Eilers in Bonn
 Redaktionsschluß Rückenwind 6/89:
 10. November 1989
 Titelbild: Ruth Steinacker

Vorsicht - Glas !

Immer wieder liegen Glasscherben auf Rad-
wegen herum. Manche bleiben nach Unfällen
zurück, weil weder die Unfallbeteiligten
noch die Polizei tut, was sie müßten, nämlich
alle Spuren beseitigen. Oft werden Glas-
scherben sogar von der Fahrbahn dorthin
gekehrt, wo Radler fahren, also auf Radwege
oder nahe an die Randsteine, wohin die
Radler abgedrängt werden. Und manchmal
werden Glasscherben mutwillig hingeworfen.
Über die Motive darf spekuliert werden...

Das Bonner städtische Amt für Stadtreinigung
und Abfallwirtschaft ist für die Reinigung
auch der Radwege zuständig. Laut Auskunft
geschieht dies wöchentlich. Oft wird diese
Tätigkeit durch Falschparker behindert. Das
Amt hat mitgeteilt, es Sorge für sofortige Ab-
hilfe, wenn man telefonisch eine besondere
Behinderung oder Gefährdung durch Verun-
reinigung meldet. Davon sollte im Fall des
Falles im Interesse aller Radler Gebrauch ge-
macht werden. Der zuständige Stadtober-
amtsrat Worm, ein eifriger Freizeit- und häufi-
ger Arbeitsplatzradler, ist unter 77 37 86 er-
reichbar.



Mo - Fr 9⁰⁰ - 13⁰⁰; 15⁰⁰ - 18³⁰
 Mi Nachmittag geschlossen
 Sa 9⁰⁰ - 13⁰⁰; langer Sa bis 16⁰⁰

Drahtesel

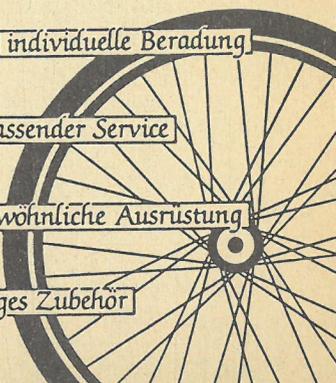
der Fahrrad-Laden in Dottendorf
 Kessenicher Str. 170 Bonn I Tel. 0228/23 43 11

individuelle Beratung

umfassender Service

aussergewöhnliche Ausrüstung

pfiffiges Zubehör



"KIRCHEN, BURGEN, FACHWERKSTÄDTE"

... in sieben Tagen von Bonn nach Frankfurt

Radfahren bedeutet für mich, meine Freizeit aktiv zu gestalten, mich anstrengen und die Landschaft um mich herum intensiv zu erleben. Gut damit verbinden läßt sich das Besichtigen von Baudenkmälern und anderen interessanten Stätten. "Kirchen, Burgen, Fachwerkstädte" hatte ich als Thema meiner ersten mehrtägigen ADFC-Radtour ausgewählt. Über den Hinweis im VELOMOBIL-Prospekt meldeten sich Teilnehmer aus Berlin, Bonn, Köln, Münster und Stockstadt/Main.

Wir trafen uns am Sonntag, dem 3.9.1989 morgens in Bonn. Beim Radeln auf ebener Strecke siegaufwärts konnten wir uns damit vertraut machen, wie sich ein bepäcktes Rad fahren läßt. Nach kurzen Abstechern zur Stadt Blankenberg und der Klosterkirche in Merten folgten wir den Windungen der Sieg bis ins Windercker Ländchen. Die zweite Tagesetappe nach Hachenburg erstreckte sich nur über 40 Kilometer, wobei sich allerdings zeigte, daß die Kropbacher Schweiz ihren Namen zurecht trägt ... Mehrere Anstiege belohnten uns mit langen Abfahrten auf fast autofreien Straßen. Auf Waldwegen entlang der Nister erreichten wir das 1222 von Heisterbacher Mönchen gegründete Kloster Marienstatt. Der letzte Anstieg dieses Tages führte uns aus dem Nistertal nach Hachenburg, wo wir am Marktplatz unser Quartier bezogen und beim Bummel durch die Stadt noch einen Blick in das Landschaftsmuseum Westerswald werfen konnten.

Am dritten Tag erreichten wir mit fast 500 m den höchsten Punkt der Tour und nach einer längeren Rast in Montabaur und der Fahrt durch das reizvolle Gelbachtal auch den längsten Anstieg; gut 250 Höhenmeter waren zu bewältigen, bis wir im Naturpark Nassau den einsam gelegenen Forellenhof erreich-

ten, dessen einladende Zimmer und gute Küche die Mühe des Tages schnell vergessen ließen.

Eine lange Abfahrt durch den Wald brachte uns in Dausenau an die Lahn, deren Verlauf wir zunächst auf dem Lahntalradwanderweg folgen konnten. Mit dem prächtigen Fachwerk des Adolzheimer Hofs in Nassau, Kloster Arnstein, Burg und Häuser von Diez gab es an diesem Tag viel anzusehen, wobei der Dom und die Altstadt von Limburg den krönenden Abschluß bildeten. Weiter lahnaufwärts war am nächsten Tag die romanische Stiftskirche in Dietkirchen unser erster Anziehungspunkt. In Runkel kamen wir gerade rechtzeitig zur Burgbesichtigung, die ganz allein für uns durchgeführt wurde. Auch an diesem Tag wurden wir von der Sonne verwöhnt, konnten die Bewegung im Freien ungetrübt genießen und suchten für die Mittagsrast sogar einen Platz unter Bäumen. Auf einem Radweg zwischen Fluß und Bahnlinie gelangten wir zu der barocken Residenzstadt Weilburg. Tagesziel war das weniger bekannte Braunfels mit seinem ganz von Fachwerkhäusern umgebenen Marktplatz und der im letzten Jahrhundert nach mittelalterlichen Vorbildern umgestalteten Burg.

Der vorletzte Tag brachte uns die landschaftlichen Reize des Naturparks Hochtaunus näher und führte uns in der geschichtlichen Vergangenheit bis in die Römerzeit zurück. Im Wald entdeckten wir gut sichtbare Reste des Limes, die Fundamente der Kapersburg und bekamen in den wiedererrichteten Gebäuden der Saalburg eine genauere Vorstellung vom Aussehen eines Römerkastells.

Bevor wir in einer langen Abfahrt von den Taunushöhen nach Bad Homburg

Einladung zum 29. November

wir feiern zusammen

10 Jahre ADFC Bonn

Eine steife Angelegenheit soll es nicht werden, wenn der ADFC-Bezirksverein Bonn demnächst sein zehnjähriges Bestehen feiert. Wie schon einmal angekündigt, treffen sich alte und junge, aktive und passiv unterstützende Mitglieder zu einem helligen Abend, um in kurzen Worten und anschaulichen Bildern zehn Jahre Verkehrspolitik Revue passieren zu lassen.

Wir erwarten Sie am **Mittwoch, dem 29. November ab 19.30 Uhr in der Gaststätte Ortszentrum Bonn-Dottendorf, Dottendorfer Str. 41** (erreichbar mit den Linien 61 und 62).

Wer Lust hat, kann den Gedankenaustausch mit anderen ADFC-Mitgliedern auch schon früher beim gemeinsamen Abendessen suchen. Ab 20 Uhr wird ein abwechslungsreiches Programm ablaufen. Es gibt

- einen knappen verkehrs- und vereinspolitischen Rückblick von zehn Minuten, den der 1. Vorsitzende abstattet,
- eine Diaschau "Bonn - damals und heute" von zehn Minuten von Hans-Jörg Thiemann,

Fortsetzung von S. 4

und von da mit der S-Bahn nach Frankfurt gelangten, führte uns ein Besuch im Freilichtmuseum Hessenpark noch einmal an das Thema Fachwerk heran. Die sorgsam wiederaufgebauten Häuser luden mit ihrer Ausstattung zum Verweilen ein und zum Nachspüren des uns Städtern fernen bäuerlichen Lebens. Vollgesogen mit Eindrücken, verwöhnt vom spätsommerlichen Wetter und dankbar für die gute Erfahrung der Gruppengemeinschaft trennten sich unsere Wege am Frankfurter Hauptbahnhof.

Sigrid Schausten

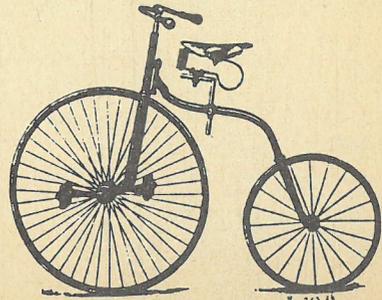
- kleine Histörchen aus der Gründerzeit von Adolf Bost, denen Spontanbeiträge folgen dürfen und sollen,
- kurze Reden unserer bisherigen Träger des Silbernen Fahrrads des ADFC Bonn,
- die Verleihung des Silbernen Fahrrads 1989 an ...
- pünktlich um 21.30 Uhr eine Tombola, bei der jedes Los gewinnt
- und einiges mehr.

Achtung Tombola: Jedes anwesende Mitglied kann ein Los im Wert von zwei DM erwerben. Jedes Los gewinnt. Hauptpreis ist das **ADFC-Fahrrad des Jahres 1989** - das Hercules City Sport TS im Wert von 1.198,00 DM. Die Gewinnchance ist einmalig günstig. Allein deshalb lohnt es sich zu kommen.

Bitte merken Sie sich den Termin genau vor, damit nichts anderes dazwischen kommt. Wir freuen uns auf das Zusammensein mit möglichst vielen ADFC-Mitgliedern.

Karl-Ludwig Kelber
1. Vorsitzender

Andreas Stümer
2. Vorsitzender



10 Jahre ADFC Bonn: EINE ZWISCHENBILANZ

Hätten Sie gedacht, daß ein CDU-Stadtverordneter und ein Taxifahrer Geburtshelfer des ADFC waren? Wohl kaum! Es stimmt aber: als der Generalanzeiger irgendwann 1979 berichtete, ein Bonner Taxifahrer habe dem CDU-Ratsherrn Adolf-Heinrich von Arnim - damals Planungssprecher seiner Fraktion - auf einer Stadtrundfahrt die Stellen gezeigt, wo ihn und seine Kollegen und Kolleginnen der Schuh drückte, da dachten sich einige der damals noch in der "BUB" (Bürgeraktion Umweltschutz Bonn) organisierten Fahrradaktivisten: "Das können wir auch!" Gesagt, getan: zusammen mit dem engagierten Städtebauexperten Heiner Monheim zeigten Jens Peters und Romain Gengler eben jenem Herrn von Arnim, der dann später Gründungsmitglied des ADFC Bonn und einer der ersten Träger des "Silbernen Fahrrades" wurde, einige besonders kritische Stellen im Innenstadtbereich, an denen die völlige Vernachlässigung des Fahrrades als Verkehrsmittel "beispielhaft" deutlich wurde. Das waren damals die Baumschulallee, der Münsterplatz und der Berta-von-Suttna-Platz. Kurz darauf wurden dem Oberbürgermeister - er hieß auch damals schon Hans Daniels - die wichtigsten Forderungen und Anregungen in einem persönlichen Gespräch näherzubringen versucht. Und in den darauffolgenden Monaten reifte immer mehr der Gedanke: Wir müssen uns organisieren. Als dann aus Bremen der Gedanke an einen **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club**

Club (ADFC) nach Bonn drang, gab es kein Halten mehr: im November wurde auf einer gut besuchten Veranstaltung in der Poppelsdorfer Kneipe "Sternenburg" der Bonner Ortsverein des ADFC gegründet. Zu den ersten Vorstandsmitgliedern zählten Karl-Ludwig Kelber und Jens Peters, die dem Vorstand zehn Jahre lang ununterbrochen angehörten. Als zweiten Planungsreferenten wählten die Mitglieder damals den ehemaligen Leiter des Stadtplanungsamtes, Günter Schubert, der den Verein in den ersten Jahren sehr engagiert und fachkundig unterstützte.

Nach nunmehr zehn Jahren fragt man sich natürlich: Was hat es gebracht - was haben wir erreicht? Zunächst einmal: **erreicht haben wir eine Menge!**

o 1978 gab es in dem Dreieck Reuterstrasse-Ringe-Rhein keinen einzigen Radweg! Das sieht heute anders aus: Stichworte Poppelsdorfer Allee, Kaiser-Karl-Ring/Augustusring, Baumschulallee.

o Im gesamten Bonner Stadtgebiet wurden weit über 100 km **Radwege** gebaut, die zum großen Teil auch auf Anregungen des ADFC und seiner Vorgängerorganisation zurückgehen. Nur wenige Beispiele mögen genügen: Rochusstraße, Brühlestraße, Kölnstraße, Siegburger Straße, Hochkreuzallee...

o Als eine der ersten Städte in der Bun-



10 Jahre ADFC Bonn: EINE ZWISCHENBILANZ

desrepublik legte Bonn nach niederländischem Vorbild **Fahrradspuren** auf der Fahrbahn an (Endericher Allee, Landgrabenweg, Paracelsusstraße, Goetheallee usw.; vor wenigen Tagen wurde ein weiteres Stück Fahrradspur auf dem Belderberg angelegt.) Die Fahrradspuren wurden und werden vom ADFC als die **bessere Lösung** angesehen, da sie das Fahrrad nicht, wie auf vielen Radwegen, dem Blickfeld des Autofahrers entziehen und zudem meist angenehmer zu befahren sind (Kurvenradien, Fahrbahnbelag).

o Dem ständigen und hartnäckigen Drängen des ADFC nach **Öffnung von Einbahnstraßen** hat sich die Verwaltung - allen voran das Straßenverkehrsamt - immer wieder stur entgegengestellt. Aber einige Erfolge können wir doch auf diesem Gebiet verbuchen: Verdistrasse (ganz neu), Siegfried-Leopold-Straße, in der Kümme, Quantiusstraße, Maxstraße und einige kleinere Wege können jetzt von Radfahrer/innen/n in beiden Richtungen befahren werden.

o Viel Mühe hat es gekostet, das Radfahren auf und über den **Münsterplatz** wieder zu ermöglichen. Die seit einigen Jahren praktizierte Lösung hat sich aus unserer Sicht bewährt und sollte schnellstens auch in der Godesberger Fußgängerzone praktiziert werden.

o Das leidige Kapitel **Poppelsdorfer Unterführung** nähert sich einer Lösung: in etwa drei Jahren dürfte der Umbau der Unterführung vollendet sein, so daß der Fußgänger- und Fahrradverkehr dann auf ge-

trennten Wegen durch dieses Nadelöhr geführt werden können.

o Auch bei kleineren Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Beschilderung von Sackgassen, Sicherung von Radwegen gegen Falschparker durch Poller, Einfärbung von Fahrradfurten, Aufstellflächen an Ampeln (zuletzt in der Friedensstraße vor der Beueler Gesamtschule) konnten wir viele kleine Erfolge erzielen, und Kleinvieh macht ja bekanntlich auch Mist.

Es ist also vieles besser geworden, und zu Recht sind auswärtige Radler/innen - wenn sie nicht gerade aus den Niederlanden oder aus Münster kommen - immer wieder angetan über die relativ gute Fahrradinfrastruktur unserer Stadt.

Zufrieden sein kann allerdings nur jemand, der/die aus einer Stadt kommt, wo katastrophale Verhältnisse für den Fahrradverkehr herrschen. Denn **zu tun gibt es noch eine ganze Menge**. Sich auf den Lorbeeren der oben geschilderten Fortschritte auszuruhen, dazu besteht nun wahrlich kein Anlaß:

o Nach wie vor ungelöst ist das Problem **Kennedybrücke**. Von den Umbau(-/Verbreiterungs-)Plänen, die der Oberstadtdirektor einer ADFC-Delegation im Mai 1988 in Aussicht stellte, haben wir nie wieder etwas gehört.

o Die Kennedybrücke ist zentrales Stück einer nach wie vor fehlenden **sicheren Ost-West-Achse**, die von Sankt Augustin

MAN MUSS SICH MIT GLEICHGESINNTEN ZUSAMMENSCHLIESSEN, EINE STARKE ORGANISATION AUFBAUEN, UND MIT DER KANN MAN DANN...



10 Jahre ADFC Bonn: EINE ZWISCHENBILANZ

bis nach Duisdorf führen müßte und von der heute nur unbedeutende Bruchstücke existieren.

o Nach wie vor behindern Dutzende von **Einbahnstraßen** den Fahrradverkehr. Einbahnstraßen wurden und werden in der Regel eingerichtet, um unerwünschten **Auto-Verkehr** fernzuhalten, oder weil der Platz nicht für einen **Auto-Verkehr** in beiden Richtungen reicht. In beiden Fällen ist das Fahrrad nicht Verursacher, sondern Opfer dieser Regelung. Bei der nächsten Gesprächsrunde des ADFC mit dem Oberstadtdirektor (siehe Bericht darüber an anderer Stelle in diesem Rückenwind) wird eine Liste von 24 vorrangig zu öffnenden Einbahnstraßen eines der Hauptthemen sein. Der ADFC fordert die Verwaltung auf, diese Straßen innerhalb der nächsten fünf Jahre (bis zum Sommer 1994) zu öffnen - wie, das bleibt den Fachleuten im Stadthaus überlassen. Bei dieser Liste handelt es sich im übrigen um einen Minimalcatalog. Eine zweite Liste von weiteren Straßen ist in Vorbereitung.

o Die **Wegweisung** im Bonner Radwegnetz ist eine Farce. Hier liegt noch ein weites Feld vor uns - Mitarbeit aus dem Kreise der Mitglieder ist dringend erwünscht.

o **Abstellanlagen**, die auch nur bescheidenen Anforderungen genügen, gibt es in Bonn zur Zeit nur am Bonner Hauptbahnhof, am Beueler Bahnhof und am Friedensplatz. Auch hier fordern wir von der Verwaltung innerhalb von zwei Jahren die Anlage von mindestens 600 diebstahlsicheren Abstellplätzen an 15 Stellen des Stadtgebietes (Schwerpunkt: die Bonner Innenstadt), davon ein Drittel überdacht.

o Nicht darin enthalten ist die **Fahrradstation am Bonner Hauptbahnhof**. Ein besonders trauriges Kapitel, zu dessen Schilderung hier der Platz nicht reicht.

Vielleicht erlauben es neue Mehrheitsverhältnisse nach der Kommunalwahl, hier Fortschritte zu machen. Auch dieser Punkt steht auf der Themenliste für das Gespräch beim Oberstadtdirektor.

o Ein weiterer Punkt, bei dem sich die Stadtverwaltung bisher stur gezeigt hat: **beleuchtete Radwege**. Jede noch so dünn bebaute Vorortstraße wird prachtvoll ausgeleuchtet, wichtige Fahrradwege durch menschenleeres Gebiet aber nicht. Beispiel: der Weg entlang der Reichsstraße von Lengsdorf nach Röttgen. Oder der Weg entlang der Vorgebirgsbahn von Dransdorf nach Alfter. Besonders eindrucksvoll: der Weg an der B 56 nach Sankt Augustin. Auf Sankt Augustiner Seite ist er hervorragend beleuchtet, an der Bonner Stadtgrenze beginnt die Dunkelheit. Wenn man bedenkt, daß es schon im Oktober um 7.30 Uhr noch stockdunkel ist, zu einer Zeit also, wo viele Schulkinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren, eine geradezu unglaubliche Verantwortungslosigkeit.

Dieser letzte Punkt, aber nicht nur er machen einen der Hauptmängel bei der Planung und Anlage von "Radverkehrsanlagen" (so ein amtsdeutscher Überbegriff für Radwege und alles, was dazugehört) deutlich: die Menschen, die diese Dinge planen und beschließen, sitzen in der Regel selten oder nie auf dem Fahrrad. Die Stadt- und Bezirksverordneten, die öfter oder regelmäßig das Fahrrad benutzen, lassen sich an den Fingern einer Hand abzählen! In der Stadtverwaltung Bonn kennen wir nur **einen** Mitarbeiter, der sich nicht zu schade ist, mit ADFC-Mitgliedern Besichtigungsfahrten zu machen und die dabei erkannten Mängel zu protokollieren und abzustellen. Wer etwa die unsäglich "Abstellanlagen", die an vielen Stellen des Stadtgebietes stehen, als ausreichend bezeichnet und vielleicht sogar noch stolz darauf ist, daß es so viele davon gibt, beweist nur, daß er vom Fahrrad keine Ahnung hat. Der städtische

10 Jahre ADFC Bonn: EINE ZWISCHENBILANZ

Baudezernent Wimmer und der Tiefbauamtsleiter Schmitz gehören zu dieser Spezies Mensch: für sie zählen im wesentlichen die Kilometerzahlen, mit denen sie sich brüsten können. Ob diese Radwege brauchbar sind, scheint sie nicht zu interessieren. Mindestens genauso gefährlich für das Fahrrad und seine Benutzer sind allerdings Planer wie der Leiter des Stadtplanungsamtes, Herr Epping: für sie zählt meistens die Ästhetik mehr als die Benutzbarkeit. Folgen: Pflasterung in der Nordstadt und an allen möglichen (und unmöglichen) anderen Stellen. Oder die Umgestaltung des Rheinufer: der einzige Radweg in Bonn, auf dem man gefahrlos zu zweit oder zu dritt nebeneinander fahren konnte (für Familien bei Radtouren unverzichtbar) wurde ohne Not auf 3,50 m verschmälert, so daß es immer wieder zu Drängeleien und Fast-Kollisionen kommt. Und last not least: auch der vor Jahren mit großem Presserummel ins Tiefbauamt geholte "Fahrrad-Beauftragte" Johannes Wiedemann hat sich inzwischen - ob aus Überzeugung oder unter dem Druck seines Chefs - zum Fahrradbehinderer gemauert.

Fazit: es hat sich einiges getan - vor allem "im Gelände". Defizite gibt es aber noch jede Menge, vor allem in den Köpfen der Planer und der meisten Politiker, für die das Fahrrad eine lästige Randerscheinung ist. Fahrradwegebau ist denn auch in der Vergangenheit oft unter dem Gesichtspunkt betrieben worden, die störenden Fahrräder möglichst von der Fahr-

bahn zu entfernen (daß sie allerdings dann an den Knotenpunkten und Kreuzungen wieder auftauchen « müssen », wurde meistens vergessen ...). Hier muß sich noch viel ändern. Vielleicht ist ja die Kommunalwahl am 1. Oktober ein kleiner Schritt, denn viele der alten Herren, die für das Fahrrad nicht viel übrig hatten, beenden ihre kommunalpolitische Laufbahn und machen jüngeren und (hoffentlich) fahrradfreundlicheren Nachfolger/innen Platz. Leider auch der anfangs erwähnte **Adolf-Heinrich von Arnim**, dem an dieser Stelle für seine Initiative, seine nie erlahmende Energie und seinen großartigen Einsatz für die Sache des Fahrradverkehrs ganz herzlich gedankt sei.

Was natürlich am 1. Oktober (leider) nicht abgewählt werden kann, das sind die genannten Herren in der Stadtverwaltung, die im Gegenteil wegen ihres noch jugendlichen Alters noch lange Zeit haben werden, den Fahrradverkehr durch Verzögern, Ausweichen, Abblocken und Ignorieren zu behindern. Aber vielleicht sind sie ja auch noch lernfähig ...

Wir jedenfalls geben nicht auf - **wir machen weiter!** Tatkräftige Mitarbeit unserer Mitglieder ist dabei immer willkommen. Wie Sie sich als "einfaches Mitglied" in den Dienst der Sache stellen können, darüber mehr im nächsten Rückenwind.

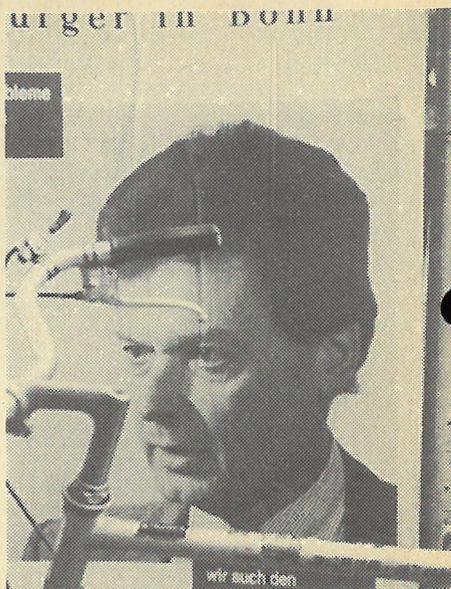
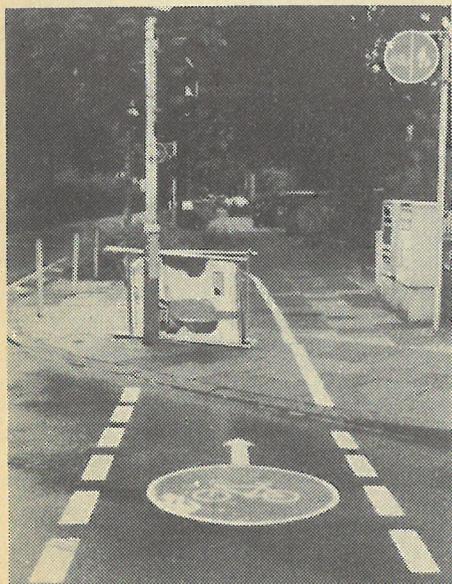
Jens Peters

Brief an NRW-Innenminister - betr.: **KENNEDYBRÜCKE**

Folgendes Schreiben richtete der Vorsitzende des ADFC Bonn, Karl-Ludwig Kelber, an den Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Herbert Schnoor, mit Datum vom 29. Sept. 1989 zur "Stationären Tempoüberwachungsanlage auf der Kennedybrücke in Bonn":

Seit nunmehr vier Jahren ist Ihr Haus mit dem von allen Fraktionen der Bonner Bezirksvertretung und der Stadtverwaltung befürworteten Plan der Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Kennedybrücke in Bonn befaßt. Die Angelegenheit kommt

IMPRESSIONEN AUS DEM WAHLKAMPF



Der Kommunalwahlkampf ist vorüber. Er brachte hitzige Auseinandersetzungen. Auch im ADFC prallten die Meinungen aufeinander. Wie sollte es anders sein? Umgefallene Plakatständer standen uns Radlern im Weg. Andererseits diente eine Plakattafel mit dem Konterfei des Bonner Oberbürgermeisters als Fahrradabstellanlage. So ist das Leben.

Fortsetzung von S. 9

Brief an NRW-Innenminister - betr.: **KENNEDYBRÜCKE**

jedoch nicht voran, weil sie durch Ihr Haus hinhalten behandelt wird. Deshalb wenden wir uns heute an Sie persönlich.

Es ist uns völlig unverständlich, daß immer neue Untersuchungen angestellt werden sollen, obwohl schon 1985 ausweislich Ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage 271 vom 24.2.1986 auf der Brücke 86,5 Prozent aller Kraftfahrer schneller fahren als erlaubt. Da sich die durchschnittlichen Geschwindigkeiten in den letzten Jahren bekanntlich weiter erhöht haben, dürfte der Anteil heute noch größer sein. Es ist davon auszugehen, daß sich die Geschwindigkeiten auf der Brücke, für die es psychologische Erklärungen gibt, negativ auf andere Bereiche der Stadt

und damit auf die Verkehrssicherheit auswirken. Dies steht im Gegensatz zu Ihren sonstigen Bemühungen.

Ihr Haus hat die - isoliert betrachtete - Unfallbilanz für die Radfahrer als "außergewöhnlich positiv" bezeichnet. Uns geht es um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Erhöhung der Attraktivität für den Radverkehr. Muß das Kind erst in den Brunnen gefallen sein, bevor der Brunnen zugedeckelt wird? Oder muß wie in archaischen Zeiten dem Dämon Verkehr erst in ausreichendem Maße ein Blutzoll entrichtet werden, bevor man sich an hohen Schreibtischen aufrafft, für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen?

Fahrradplanung der Stadt Bonn wieder auf Touren

"Wir dachten, wir wären schon über den Berg, aber inzwischen haben wir einsehen müssen, daß doch noch viel für das Fahrrad getan werden muß." Dieses Eingeständnis des städtischen Bau- und Planungsdezernenten Wimmer macht deutlich, daß bei der Stadt Bonn neue Denkprozesse in Sachen Fahrradverkehr und Planung in Gang gekommen sind. Erste Konsequenz ist die Zusage der Verwaltung, daß neuer Fahrradbeauftragter berufen werden soll, der hauptverantwortlich alle Aktivitäten koordinieren wird.

Nach einer längeren Phase der Gesprächsabstinenz hatten sich Oberstadtdirektor Diekmann, Beigeordneter Wimmer, Tiefbauamtsleiter Schmitz und der Abteilungsleiter des Tiefbauamtes, Wiedemann, am 3. Oktober zu einem ausführlichen Gedankenaustausch mit Mitgliedern des ADFC-Vorstandes zusammengefunden.

Eine ganze Latte von neuralgischen Punkten des Fahrradverkehrs in Bonn von der Forderung nach einem konsequenten Ausbau von Hauptverkehrsachsen über Kennedybrücke und Poppelsdorfer Unterführung bis hin zur Forderung nach Einrichtung einer ausreichenden Zahl von attraktiven und diebstahlsicheren Abstellanlagen an zentralen Punkten im Stadtgebiet standen u.a. auf der Tagesordnung. Die ADFC-Vertreter hatten Gelegenheit dargestellt ihre Vorstellungen zu diesen kritischen Punkten darzulegen sowie Verbesserungen anzugeben.

Neben der Zusicherung, einen neuen Fahrradbeauftragten zu berufen, wurde die Anregung des ADFC aufgegriffen, ein "Sorgentelefon" für Radfahrer einzurichten. Ärgerliche Kleinigkeiten wie störende Brombeerzweige am Fahrradweg an der Bahn, lose Platten im Fahrradweg, umgeknickte Pfosten oder Straßenschilder, die das Befahren des Radwegs zum Slalomparcours werden lassen, lassen sich z. T. sicher schnell abstellen, wenn man als Radfahrer einen direkten Ansprechpartner bei der Stadtverwaltung hat und nicht mühsam

herumtelefonieren muß, bis man den Zuständigen ermittelt hat. Die Telefonnummer des Sorgentelefons wird im nächsten Rückenwind veröffentlicht werden. Zum Thema Fahrradstation am Hauptbahnhof, bei dem sich seit einiger Zeit überhaupt nichts mehr bewegte, soll auf Initiative der Stadt in Kürze ein gemeinsames Gespräch der Stadt, der Bundesbahn und dem ADFC stattfinden. Weiter sollen in Zukunft wieder häufiger wie früher Gespräche zwischen Vertretern der Stadtverwaltung und des ADFC stattfinden, in denen konkrete Planungen wie Netzschlüsse bei den Hauptverkehrsachsen oder Ausschilderung von Fahrradrouen behandelt werden. Hier sind auch alle ADFC-Mitglieder, die Anregungen haben, zur Mitarbeit aufgerufen. Noch in den nächsten Wochen soll ein ADFC-Arbeitskreis Verkehrsplanung seine Arbeit aufnehmen. (Interessenten bzw. Interessentinnen wenden sich bitte an Andreas Stümer Tel. 34 87 41.) Mit den Umbaumaßnahmen an der Poppelsdorfer Unterführung ist frühestens Mitte 1991 zu rechnen, da der Umbau selbst in den Zuständigkeitsbereich der Bundesbahn fällt. Der ADFC betonte, daß er eine Lösung befürwortet, die den Erhalt der Läden in der Poppelsdorfer Unterführung berücksichtigt. "Insgesamt", resümierte Karl-Ludwig Kelber, der auf eine Reihe von Gesprächen mit der Stadtverwaltung in seiner zehnjährigen Tätigkeit als Vorsitzender zurückblicken konnte, "herrschte in diesem Gespräch eine sehr konstruktive Atmosphäre." Die Stadtverwaltung Bonn scheint in der Fahrradplanung wieder auf Touren zu kommen.

Herzlichen Glückwunsch

Der ADFC-Ortsgruppensprecher von Meckenheim, Axel Einnatz, wurde am 2. Oktober in den Stadtrat von Meckenheim gewählt und der ADFC-Planungsreferent Jens Peters in die Bezirksvertretung Bonn. Beide gratuliert der ADFC ganz herzlich zu ihrer Wahl wie allen anderen ADFC-Mitgliedern, die seit der Kommunalwahl (wieder) ein Mandat übernommen haben.

LESERBRIEFE

KONTROVERS: "Bonn wird 103 Jahre alt" - Rückenwind 4/1989

Glosse mißlungen

Eine gelungene Glosse zu schreiben ist sicher nicht einfach. Und so wurde leider auch der Spaß an der ironischen Wendung "Bonn wird 103 Jahre alt" im letzten Rückenwind frühzeitig beendet, indem nämlich der Bogen von der Bonner Verkehrsmisere gleich bis zum Untergang des Planeten Erde gespannt wurde.

Um die Kirche wieder ins Dorf zurück-zuholen: Der Treibhauseffekt wird etwa zur Hälfte durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe (Kohle, Mineralöl, Erdgas) verursacht, der Rest durch sonstige Gase wie z. B. die Fluorchlorkohlenwasserstoffe (Spraydosentreibmittel). Innerhalb der einen Hälfte spielt wiederum der Straßenverkehr mit einem Anteil von ca. 20 % am gesamten Energieverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland eher eine untergeordnete Rolle. Auch der höhere CO₂-Anfall bei der Kohleverbrennung verstärkt dieses Bild.

Aus Anlaß der Rückenwind-Glosse ist aber insbesondere festzustellen, daß der ADFC immer noch ein Verein zur Förderung des Radverkehrs und nicht zur Abschaffung des Autos ist:

Die Vereinsstatuten sprechen sich für Verkehrsberuhigung, höhere Verkehrssicherheit und einen höheren Radverkehrsanteil aus, streben also ein vernünftig geregeltes Miteinander und keinen Alleinvertretungsanspruch an. Das Wort "Auto" wird man in der Satzung des ADFC dagegen vergeblich suchen.

Ulrich Bohnen (Sprecher Ortsgruppe Bad Honnef)

Grober Keil auf groben Klotz

In einigen Punkten hätte ich den Artikel über die ziemlich unglückliche Äußerung des Oberbürgermeisters Dr. Daniels über das Auto in der Stadt etwas anders geschrieben als Heiner Schorn. Doch Zielrichtung und Diktion waren durchaus angebracht. Auf einen groben Klotz - und auch viele Parteifreunde von Daniels wie die Lokalpresse waren ziemlich pikiert - gehört ein grober Keil, wobei die kritisierte Glosse unter den gegebenen Umständen sogar noch glimpflich ausgefallen ist - eben weil sie glossierte. Daniels selber, der zum Zeitpunkt seiner Aussage noch glaubte, die Bürger- und Autopartei aus dem Felde schlagen zu müssen, hat - wenn er die Glosse gelesen haben sollte, sie sicherlich gelassen zur Kenntnis genommen.

Zur Sache selber: Mit Statuten-Wortklauberei wird man den Zielen des ADFC nicht gerecht. Wer den Fahrradverkehr fördern, insbesondere seinen Anteil am Gesamtverkehr steigern will, muß den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen. Das heißt wiederum auch nicht Alleinvertretungsanspruch. Wo kämen wir denn hin, wenn im ADFC kein Wort über die immer unerträglichere Dominanz des Autos mit ihren verheerenden Folgen gesagt werden dürfte? Mehr Verkehrsberuhigung, höhere Verkehrssicherheit und höherer Radverkehrsanteil bedeuten: konsequente Bevorzugung des Fahrrads zu Lasten des Autos. Auch wenn einigen das nicht passen sollte. Die Mehrheit - das sagen uns die Demoskopen - steht auf unserer Seite.

Karl-Ludwig Kelber

ZUR INFORMATION:

Das Auto und der Treibhauseffekt

Ende Juni beschäftigte sich die Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages *"Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre"* in einer zweitägigen Anhörung mit der Luftverschmutzung durch den Verkehr. Der Straßenverkehr trägt insbesondere durch Stickoxyd- und Kohlendioxyd-Emissionen zur Luftverschmutzung bei. Stickoxyde lassen neben ihrer schädlichen Wirkung auf Böden und Gewässer in den unteren Schichten der Atmosphäre Ozon entstehen, das wiederum den Treibhauseffekt verstärkt. *"Mehr als die Hälfte der Stickoxyde rund anderthalb Millionen Tonnen, stammen gegenwärtig aus dem Verkehr auf den Straßen, hinzu kommen 250 000 Tonnen aus Schiffs-, Bahn- und Flugverkehr. Damit nimmt die Bundesrepublik in Europa eine einsame Spitzenstellung ein."* Die Stickoxyd-Emissionen verursacht durch den Straßenverkehr sind in den vergangenen Jahren ständig gestiegen. *"Unablässig gestiegen ist auch die Zahl der Kraftfahrzeuge, die gefährlichen Strecken, die Stärke der Motoren, die durchschnittliche Geschwindigkeit und der gesamte Kraftstoffverbrauch. Mehr als 36 Millionen Tonnen Benzin und Diesel wurden nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 1986 auf deutschen Straßen verfahren. 1968 waren es erst dreizehn Millionen Tonnen, 1978 dann 23 Millionen Tonnen. Entsprechend stark wuchs der Beitrag des Verkehrs zur Anreicherung von Kohlendioxyd in der Atmosphäre, wo es als wichtigstes der sogenannten Treibhausgase seine Wirkung entfaltet. 135 Millionen Tonnen Kohlendioxyd im Jahr gehen zur Zeit auf das Konto des Verkehrs, fast ein Fünftel der gesamten Kohlendioxyd-Emission der Bundesrepublik, die das Umweltbundesamt auf 700 Millionen Tonnen beziffert."*

Die Experten auf der Anhörung stellten fest, daß durch technische Mittel der Stickoxyd-Ausstoß in gewissem Umfang verringert werden kann. Bei den Kohlendioxyd-Emissionen kann eine Verminderung allerdings nur durch geringeren Treibstoff-Verbrauch erzielt werden. Hier besteht jedoch für die Bundesrepublik kein Anlaß zu Optimismus. Wurden doch bislang die Emissionsminderungen durch technische Mittel durch die Zunahme des Verkehrs immer wieder kompensiert. Und es ist mit einem weiteren Anstieg des Pkw-Verkehrs zu rechnen. Laut der Prognose der Deutschen Shell AG über die Entwicklung des Pkw-Bestandes ist je nach politischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingen frühestens 1995 mit einem absoluten Höhepunkt von 31 Millionen Pkw zu rechnen oder spätestens 2010 mit einem Bestand von 34,7 Millionen Pkw. 1966 wurde in der Bundesrepublik die 10-Millionen-Marke beim Pkw-Bestand überschritten, 1977 waren es 20 Millionen und in diesem Jahr wird die 30-Millionen-Marke erreicht werden. Die Experten auf der Anhörung sprachen sich deutlich für ein Tempolimit aus, denn dadurch könnten auch kurzfristig die Kohlendioxyd-Emissionen gesenkt werden. Darüberhinaus wurden auch andere Möglichkeiten aufgezeigt wie Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene und eine konsequente Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs. Ob auch die Förderung des Fahrradverkehrs bei der Experten-Anhörung eine Rolle spielte, war aus der Presseberichterstattung nicht zu erfahren. (Zitate entnommen aus: Caroline Möhring "Wirkt sofort, kostet nichts: Geschwindigkeitsbeschränkung" Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.6.89)

Kontaktadressen und regelmäßige Termine

Vorstand

1. Vorsitzender

Karl-Ludwig **Kalber**, Postfach 120 231, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-21 10 78 d. 0228-69 46 69 p.

2. Vorsitzender

Andreas **Stümer**, Liebernerstr. 12 a, 5307 Wachtberg Tel. 0228-34 87 41

Kassiererin

Inge **Brade**, Erfurtstr. 9, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-25 62 82

Schriftführung/Mitgliederbetreuung

Dieter **Lank**, Deichmanns Aue 52, 5300 Bonn 2, Tel. 0228-34 25 06

Rechtstragen

Dr. Michael **Zumpa**, Schüllerweg 10, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-23 35 74 p., 0228-300 31 31 d.

Stadt- und Verkehrsplanung

Jens **Peters**, Londoner Str. 2, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-67 43 42

Technik

Louis **Leprod Homme**, Zedernweg 8, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-25 63 17

Christof **Neuhaus**, Siemensstr. 168, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-66 50 00

Rückenwind

Ruth **Steinacker**, Lennestr. 7, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-21 01 86

Öffentlichkeitsarbeit

Ilse **Stümer**, Liebernerstr. 12 a, 5307 Wachtberg Tel. 0228-34 87 41

Radwandern

Sigrid **Schausten**, Am Wildpfad 3, 5204 Lohmar, Tel. 02241-38 47 51 p. 0221-509 28 52

Charlotte **Karr**, Lessingstr. 21, 5309 Meckenheim Tel. 02225-15 436

ADFC-Geschäftsstelle

Heiner **Schorn**, c/o Jendis, Kaiser-Karl-Ring 26, 5300 Bonn 1

Stadtteil- und Ortsgruppen

Bonn

Gerhard **Hoffmann**, Weierstr. 16, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-65 28 30 p. 0221-571 32 06 d.

Treffen: Jeder letzte Dienstag im Monat um 20 Uhr im **Brauhaus Bönnsch**, Sternstorbrücke 4
Die nächsten Termine: 31.10., 28.11.

Bad Godesberg

Gerhard **Lemm**, Bachemer Str. 7 a, 5300 Bonn 2, Tel. 0228-34 57 32

Treffen: Jeder 3. Donnerstag im Monat 20 Uhr in der **Marktschänke**, Bürgerstr. 2
Die nächsten Termine: 19.10., 16.11.

Beuel

Elmar **Steinbach**, Wehrhausweg 59, 5300 Bonn 3, Tel. 0228-46 71 63

St. Augustin

Ulrich **Kalle**, Ulmenweg 6, 5205 St. Augustin 1, Tel. 02241-33 45 64

Treffen: Jeder 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr im **Haus Mülldorf**, Bonner Str. 68 (Zugang über den alten Schulhof)
Die nächsten Termine: 3.10., 7.11.

Andernach

Lars **Szürer**, St. Thomaser Hohl 90 c, 5470 Andernach, Tel. 026 32-4 58 70

Treffen: Jeder erste Montag im Monat um 20 Uhr im **Andernacher Hof** (neben dem Bahnhof)
Die nächsten Termine: 2.10., 6.11.

Bad Honnef

Ulrich **Bohnan**, Frankenweg 54, 5340 Bad Honnef, Tel. 02224-76 631

Treffen: Jeder letzte Freitag im Monat um 20 Uhr im **Kurhaus**
Die nächsten Termine: 27.10., 24.11.

Koblenz/Mosel

Gerhard **Jung**, Vogelweide 17, 5400 Koblenz 1, Tel. 0261-69 375 p. 0261-49 23 46 d.

Treffen: Jeder 2. Montag im Monat um 19.30 Uhr im **Birkunox**, Jesuitengasse
Die nächsten Termine: 9.10., 13.11.

Meckenheim

Axel **Einnatz**, Uhlandstr. 17, 5309 Meckenheim, Tel. 02225-100 66

Troisdorf

Andreas **Pooch**, Heidestr. 8, 5210 Troisdorf, Tel. 02241-75 344 p. 02241-10 53 56 d.

Treffen: Jeder 3. Montag im Monat um 19.30 Uhr im **Fahrradbüro Troisdorf**, am Bürgerhaus.
Die nächsten Termine: 16.10., 20.11.

Vorgebirge

Adolf **Bost**, Kirchgasse 66, 5305 Alfter-Gielsdorf, Tel. 0228-208-4262 d.

Treffen: Jeder 2. Montag im Monat um 20 Uhr in den **Rathausstuben**
Die nächsten Termine: 9.10., 13.11.

Ortsgruppe Andernach: Radtour mit Ratsmitgliedern

Die noch junge ADFC-Ortsgruppe Andernach hatte im August die Andernacher Stadtratsmitglieder zu einer Fahrrad-Tour eingeladen, damit diese selbst in Augenschein nehmen konnten, was alles getan werden muß, um das Radfahren sicherer und bequemer zu machen. Die Rhein-Zeitung vom 17. August 1989 berichtete wie folgt darüber:

Zum Bedauern des ADFC war lediglich die Fraktion der Grünen der Einladung gefolgt. Die SPD, CDU und FWG zeigten keine Reaktion auf die Ende Juni verschickten Einladungen. So radelten "nur" Stadträtin Maria Ulhas-Willenberg und Günther Müller, der für seine Frau Gisela in die Pedale trat, rund um das Schulzentrum, um selbst die Situation der Schüler zu 'erfahren'.

Viele Schwachstellen zeigten sich bei der Tour per Velo auf. In der Werftstraße müssen die Radler den Autos Platz machen, indem sie auf den schmalen Gehweg über die Brücke verwiesen werden. Als sehr holprig empfanden die Velopiloten den einseitigen Radweg im Schillerling. In der Thomaserhohl wurde bemängelt, daß die vielen hart abgesenkten Grundstückseinfahrten an eine Berg- und Talbahn erinnerten. Kritisch bemerkten die Radler auch, daß die Radwege meist vor einer belebten Kreuzung enden. So geraten die Radfahrer meist in das Berufsverkehrsgedränge.

Als weiterer Gefahrenpunkt fiel den Teilnehmern der ADFC-Tour auf, daß gerade in der Breite Straße, wo ein Radweg völlig fehlt, die Gefährdung durch aufgehende Türen haltender Wagen und Linienbusse besonders groß sei. An der Kreuzung am Johannesplatz sei es für Radler, die kurz vor 'gelb' die Breite Straße entlangfahren, nicht möglich, sicher auf die andere Seite zu kommen. Der Querverkehr erhält nach Ansicht von Lars Sözüer, Vorsitzender des ADFC, zu früh 'rot-gelb'. Letz-

lich wurde noch der neue Radweg in der Aktienstraße heftig kritisiert. Hier wurden vor allem das abrupte Ende vor der Realschule und die Verschwenkungen in den Einmündungen bemängelt.

Die Liste der Schwachstellen ließe sich noch fortsetzen, war der Tenor der Radler. Betroffen stimmten die Ratsmitglieder der Grünen dem Sprecher der ADFC-Ortsgruppe, Lars Sözüer, zu, daß bald etwas für die Schulwegsicherheit getan werden müsse bevor es zu schlimmen Unfällen käme."

Verkehrsplanung: überempfindlich

Wir Radfahrer/innen sind doch ein recht sensibles Völkchen, schnell bereit, aus der Haut zu fahren und unsere Empörung über diese schlechte Welt allen, die es hören wollen, ins Gesicht zu schreien. Aber muß dabei gleich so maßlos übertrieben werden wie zum Beispiel im Leserbrief von Thomas Friebel im RÜCKENWIND 4/89? Ein paar Zitate von Th.F. zur Einstimmung: "überkochen vor Wut", "horrende Geldsummen" (es ging um 60.000 DM) "man könnte meinen, man sei im Wellenbad und nicht auf dem Fahrrad" oder gar: "Damit das Fahrrad nicht total beschädigt wird, muß man absteigen und über den ganzen Kreuzungsbereich schieben". Neugierig geworden durch diese drastische Schilderung, habe ich die von Th.F. beschriebenen Wege abgefahren. Zugegeben: Der Parkplatz am Geographischen Institut in Poppelsdorf verdient wirklich eine grundlegende Deckenerneuerung. Und die Viktoriabrücke ist - was der ADFC in vielen Publikationen, Briefen usw. immer wieder betont hat - in ihrem gegenwärtigen Zustand wirklich eine Zumutung. Ansonsten aber konnte ich nach meiner Probefahrt über die Schilderung des Herrn F. nur den Kopf schütteln und mich fragen, was für ein Fahrrad er wohl fährt. (Fortsetzung S. 16)

Im Ernst: Was soll so ein zur Lächerlichkeit übersteigertes Lamentieren eigentlich bewirken? Wer wegen einiger Schlaglöcher und Fahrbahnebenheiten schon sein Fahrrad auf den Schrotthaufen werfen will, wer überkocht vor Wut, wenn die "horrende Summe" von 60.000 DM nicht da ausgegeben wird, wo er es für richtig hält, der schadet unserer Sache nur. Die Folge solcher Engpässe wird sein, daß die Verantwortlichen im Stadthaus - und dort gibt es durchaus Leute, die unsere Probleme ernstnehmen - abstupfen und sich abwenden. Also vielleicht in Zukunft doch erst etwas überlegen, bevor so ein Quatsch zu Papier gebracht wird. Ich habe jedenfalls keine Lust, bei Gesprächen mit Menschen aus der Stadtverwaltung auf so unsägliche Pamphlete wie das von Th.F. angesprochen zu werden und dann erst wieder mühsam zerschlagenes Porzellan kitten zu müssen.

Jens Peters, Vorstandsmitglied für Stadt- und Verkehrsplanung

Kündigung

Dipl.-Ing. Manfred Orthmann, Sankt Augustin-Birlinghoven, sandte uns zusammen mit seiner ADFC-Beitrittserklärung für sich und seine Familienangehörigen die nachstehende Kopie eines Briefs vom 9.8.89.

Nach nunmehr 15jähriger Mitgliedschaft im ADAC kündige ich die Mitgliedschaft in diesem Verein zum nächstmöglichen Zeitpunkt (lt. Satzung wohl leider erst der 01.09.90).

Der ADAC mit seiner Politik des Umjubelns des Autos führt sicher nicht nur bei mir, sondern bei jedem wirklich umweltbewußten Bürger auf längere Sicht zu einem derartigen Entschluß.

Wie schreiben sie so nett im Begleitbrief zu der gerade versandten Rechnung? "... dem Umstieg auf wirklich saubere

Autos...". Mir ist noch kein wirklich sauberes Auto vorgestellt worden. Ihnen ist natürlich genauso wie jedem kritischen (aber wieviele gibt es davon?) Bürger bekannt, daß jedes Auto, auch mit einem geregelten Katalysator, die Umwelt belastet (vor allem mit CO₂) aber den Mitgliedern wird hier schon fast der Eindruck vermittelt, als sei die Benutzung des Autos mit einem geregelten Katalysator eine Wohltat für die Umwelt. Motto "Je mehr ich mein neues Auto benutze, um so besser für die Natur; mein Auto ist ja sauber!"



Eine derartige Verkehrspolitik zeigt eindeutig, wo hier die Interessen des Vereins liegen; leider nicht in der kritischen Erziehung zu einem bewußten Umgang mit dem Auto, das nur dann benutzt werden sollte, wenn Alternativen wie öffentlicher Nahverkehr nicht vorhanden sind oder nicht zumutbar sind (dazu kann auch der Fahrradgebrauch bei Regen zählen), sondern bei der Förderung des "Freude vermittelnden" Fahrzeuggebrauchs, der möglichst keinerlei Restriktionen (Tempolimits) unterworfen werden soll, denn wir wollen ja alle immer schneller über die Autobahnen rasen.

Diesem Verein möchte ich nicht weiter angehören und bitte Sie, mich nicht weiter mit irgendwelchem Werbematerial zur Werbung weiterer Mitglieder o.ä. belästigen.

Neu: Rechtsschutzversicherung für alle ADFC-Mitglieder

Neben der Haftpflichtversicherung (bis zu 1 Million DM für Personen- oder Sachschäden und 100.000 DM Vermögensschäden) bietet der ADFC ab dem 1. Juni 1989 seinen Mitgliedern auch eine Rechtsschutzversicherung (Versicherungsfälle bis zu 60.000 DM) für die Verteidigung in Verfahren wegen des Vorwurfs der Verletzung einer Vorschrift des Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrechts. Bei Freiheitsstrafen sowie bei Geldstrafen und -bußen über 500,- DM sind Gnaden-, Strafaussetzungs-, Strafaufschub- und Zahlungserleichterungsverfahren eingeschlossen, und zwar für insgesamt zwei Anträge je Versicherungsfall. Die Versicherungen gelten auch für einen vorübergehenden Aufenthalt im Ausland (bei der Rechtsschutzversicherung: Europa und Anliegerstaaten des Mittelmeeres). Beide Versicherungen sind im Mitgliedsbeitrag enthalten und schützen somit die Mitglieder des ADFC automatisch als Privatperson in ihrer Eigenschaft als Radfahrer, Fußgänger und Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Sie werden subsidiär gewährt und treten nicht gegenüber anderen ADFC-Mitgliedern und Familienangehörigen ein. In Schadensfällen muß die (formlose) Schadensanzeige (Kurze Schilderung des Vorgangs, Nennung der Beteiligten einschl. eventueller Zeugen, Schadenshöhe, Aktenzeichen der Behörde/n, Mitgliedsnummer) unverzüglich bei der Bundesgeschäftsstelle eingereicht werden. Nach Überprüfung, insbesondere der bestehenden Mitgliedschaft, wird die Schadensanzeige von dort an die Versicherung (VEREINTE, München bzw. ARAG, Düsseldorf) zur Bearbeitung weitergeleitet.

Neue Diebstahlversicherung - äußerst günstige Konditionen!

Aller guten Dinge sind drei! So bietet der ADFC seinen Mitgliedern seit Juni 1989 eine äußerst günstige Fahrrad-Diebstahlversicherung (CONDOR, Hamburg) an! Die wichtigsten Daten auf einen Blick:

Jahresprämie	Kaufpreis/Neuwert incl. Zubehör
25,70	bis 500 DM
31,10	501 bis 750 DM
36,40	751 bis 1.000 DM
55,20	1.001 bis 1.500 DM
68,20	1.501 bis 2.000 DM

Der Versicherungswert ist der sich aus Alter, Abnutzung und Gebrauch ergebende Zeitwert. Die Versicherung gilt auch im europäischen Ausland, wenn der Aufenthalt nicht länger als 2 Monate dauert. In Erweiterung der AERB erstreckt sich der Versicherungsumfang auch auf Schäden durch einfachen Diebstahl, wenn nachweislich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in verkehrsüblicher Weise durch ein Stahlseil-Schloß gesichert war und außerdem der Diebstahl zwischen 6 und 22 Uhr verübt wurde oder sich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in Gebrauch oder in einem gemeinschaftlichen Fahrradabstellraum befand. Der Versicherungsschutz endet immer mit dem laufenden Kalenderjahr und muß für jedes Jahr neu beantragt werden. Antragsformulare beim ADFC-Bundesverband anfordern.

☎ 0228 / 694209
5300 Bonn, Breite Str. 65

Stahlroß

Fahrräder nach Maß
Kuriositäten
intensive Beratung

Neue Öffnungszeiten - noch mehr Service

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

RADTOURENPROGRAMM

Oktober - Dezember

Sa. 14. Oktober *Bad Honnef + Bonn*
Zur Wahnbachtalsperre
Tour zur Wahnbachtalsperre mit Führung durch die Anlage.
Abfahrt in Bad Honnef: 10.45 Uhr Straßenbahnhaltestelle Rhöndorf
Abfahrt in Bonn: 11.30 Uhr unter der Kennedybrücke in Bonn-Beuel
Führung: Ulrich Bohnen 02224-76 631

So. 22. Oktober *Bonn*
Durch herbstliche Wälder jenseits der Sieg
Tagestour über Hennef, Happerschoß, Lohmar, Troisdorf und zurück nach Bonn mit Einkehr in Lohmar (55 km)
Abfahrt: 9 Uhr unter der Kennedybrücke in Bonn-Beuel
Führung: Charlotte Karr 022 25-14 436

So. 22. Oktober *Bonn*
Kurioses, Kleinode und Kontraste
Gemeinsam mit dem Verein Bonn-Erleben führen wir eine ca. 3-stündige Stadtrundfahrt durch, bei der Sie die nördlichen Stadtteile Bonns auch einmal von der Seite und von "hinten" entdecken oder besser kennenlernen können.
Abfahrt: 11.00 vor dem Beethovendenkmal am Münsterplatz
Führung: Reinhard Bruck 0228-65 45 29

So. 29. Oktober *Meckenheim*
Zur Ruine Tomberg
Radtour durch den Rheinbacher Wald zur Waldkapelle und zur Ruine Tomberg (15 km).
Abfahrt: 13 Uhr am Haupteingang zum Rasenstadion im Meckenheimer Sportzentrum
Führung: Jürgen Zedler 02225-48 45

So. 5. November *Bonn*
Auf ins fahrradfreundliche Troisdorf
Radtour ins fahrradfreundliche Troisdorf, wo nach einem gemeinsamen Mittagessen mit Kölner ADFC-Mitgliedern das Modellvorhaben *Fahrradfreundliches Troisdorf* erläutert wird, und zurück nach Bonn (35 km).
Abfahrt: 11.30 unter der Kennedybrücke
Führung: Andreas Pooch 02241-75 344 p. 02241-10 53 56 d.

So. 5. November *Koblenz*
Herbst im Koblenzer Stadtwald
Fahrt über Waldesch, Dieblich, Kobern und Güls.
Abfahrt: 10.30 auf dem Rittersturz
Führung: Ulf Hildebrand 0261-51 185

So. 3. Dezember *Bonn*
Adventstour
Tagestour durch den Kottenforst mit zweimaliger Einkehr (50 km).
Abfahrt: 10 Uhr am Poppelsdorfer Schloß
Führung: Karl-Ludwig Keiber 0228-69 46 69

So. 3. Dezember *Koblenz*
Adventstour
Fahrt über Vallendar, Immendorf, Arenberg, Neuhäusel zum Mittagessen nach Bad Ems (50 km).
Abfahrt: 10 Uhr am Bahnhof Ehrenbreitstein
Führung: Gerhard Jung 0261-69 375



Behrendt

Seit 1872 Buchhandlung neben der Universität

In Bonn Filialen: Mensa, Nassestr. 11 und MedBook, Mensa Venusberg Tel. 65 80 21

Ihre Mitgliedschaft im ADFC hilft uns weiter!

Beitrittserklärung

Name _____

Straße und Nr. _____

PLZ und Ort _____

(ggfs. Stadtteil/Ortsteil _____)

Beruf/Fachgebiet _____

Geburtsjahr _____ Telefon dienstl. _____

privat _____

Ich möchte dem ADFC beitreten als Einzelmitglied als Familie

Außerdem melde ich folgende Angehörige an:

Die Daten werden mit einer automatischen Datenverarbeitungsanlage zweckentsprechend verarbeitet und gespeichert.

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

Datum _____ Unterschrift _____

Abbuchungsermächtigung

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

widerruflich meinen (unseren) Mitgliedsbeitrag zu Lasten

des Girokontos _____
(Kto -Nr.) (Name des Kontoinhabers)

bei der _____
(genaue Bezeichnung des Kreditinstituts) (BLZ)

mittels Lastschrift einzuziehen.

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

Ort _____ Datum _____ Unterschrift _____

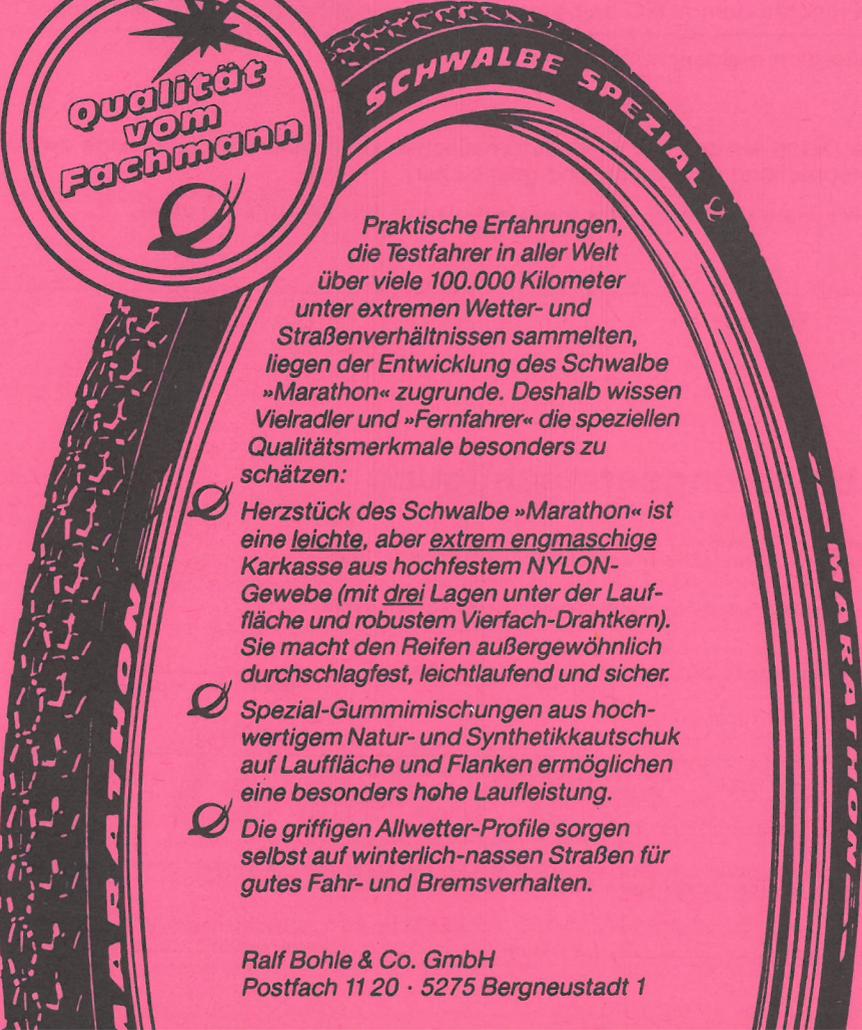
Schwalbe

»Marathon«

... der ideale Allwetter-Reifen –
von Vielradlern für Vielradler entwickelt!



Qualität
vom
Fachmann



Praktische Erfahrungen,
die Testfahrer in aller Welt
über viele 100.000 Kilometer
unter extremen Wetter- und
Straßenverhältnissen sammelten,
liegen der Entwicklung des Schwalbe
»Marathon« zugrunde. Deshalb wissen
Vielradler und »Fernfahrer« die speziellen
Qualitätsmerkmale besonders zu
schätzen:

- ☉ Herzstück des Schwalbe »Marathon« ist eine leichte, aber extrem engmaschige Karkasse aus hochfestem NYLON-Gewebe (mit drei Lagen unter der Lauffläche und robustem Vierfach-Drahtkern). Sie macht den Reifen außergewöhnlich durchschlagfest, leichtlaufend und sicher.
- ☉ Spezial-Gummimischungen aus hochwertigem Natur- und Synthetikkauschuk auf Lauffläche und Flanken ermöglichen eine besonders hohe Laufleistung.
- ☉ Die griffigen Allwetter-Profile sorgen selbst auf winterlich-nassen Straßen für gutes Fahr- und Bremsverhalten.

Ralf Bohle & Co. GmbH
Postfach 11 20 · 5275 Bergneustadt 1