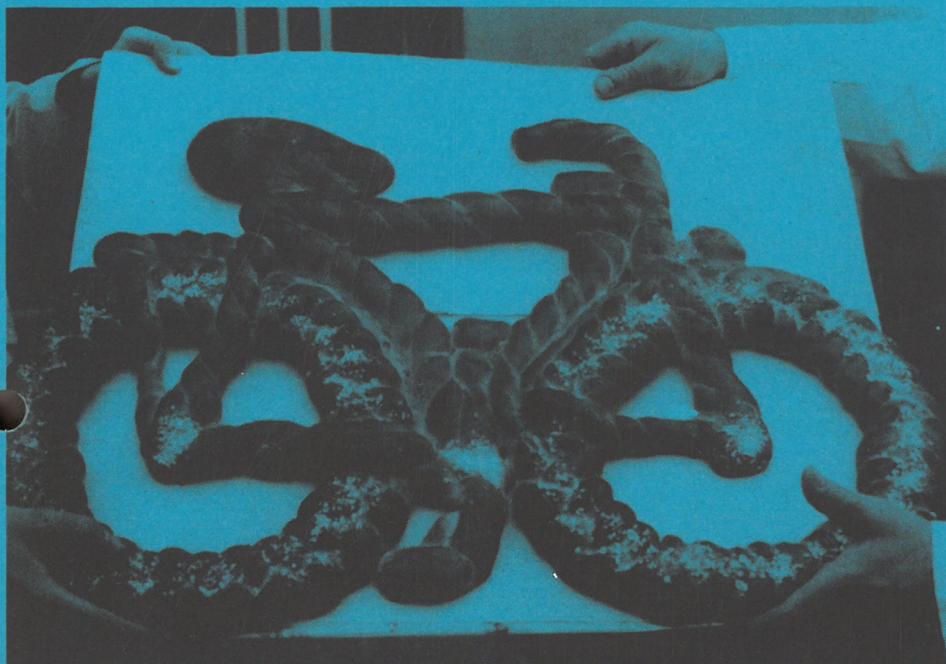


RÜCKBLICK

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



3/1988



75 Jahre mußten Sie darauf warten:

„Hydro-Stop“ Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse

Jetzt tut sich was: Magura, Europas führender Hersteller von Armaturen für motorisierte Zweiräder hat seine jahrzehntelange Brems-Hydraulik-Erfahrung genutzt und ein neuartiges Fahrrad-Bremsystem entwickelt, das dem Sicherheitsstandard unserer Zeit entspricht: die Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse. Wesentlich verstärkte Bremskraft bei geringer Handkraft, gleichmäßige und vibrationsfreie Bremswirkung, kein störanfälliger Seilzug, kein Wirkungsgradverlust durch Seilreibung sind nur einige der herausragenden Merkmale dieser Bremse. Keine Frage, die montagefreundliche und wartungsfreie Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse ist das Bremssystem der Zukunft. Mehr Informationen gibts beim Fachhandel.



Gustav Magenwirth GmbH + Co, Postf. 1180, D-7432 Bad Urach 1,
Telefon 071 25/153-0, Telex 7245 419, Telefax 071 25/47 18



Die Polizei ist leider nicht immer Freund und Helfer. Oft parkt sie ohne jede einsatzbedingte Notwendigkeit sogar auf Zebrastreifen. Darauf und auf viele andere Mißstände und Probleme machten ADFC-Vertreter führende Bonner Polizeibeamte bei einer Stadtrundfahrt am 6. Mai 1988 aufmerksam. Vor Beginn halt Polizeioberkommissar Wilhelm

Hesse vom Schutzbereich V (Beuel) bei der Behebung eines Bremsdefektes. Der Beamte ist in seinem Bereich oft auf dem Rad unterwegs und achtet darauf, daß rechtsrheinische Radwege nicht zugeparkt werden. Auch während der Stadtrundfahrt schritt er dienstlich ein. Leider schauen viele seiner Kollegen in solchen Fällen einfach zur Seite.

<u>Inhalt</u>	Seite
Brohltal-Eisenbahn und Vulkan-Express	4
Poppelsdorfer Unterführung: Eine Podiumsdiskussion und ein Kommentar	5-6
Radtouren im Juni und Juli	6
Wer gut zehrt - der gut fährt	7
Radtour durch Südengland - 4 Wochen zwischen Dover und Cambridge	8
Impressum	8
●-Verkehrsaufklärungsaktion Tip 8	9
Luftablassen strafbar?	10
Regelmäßige Termine der Orts- und Stadtteilgruppen	10
Kontaktadressen	11
Fahrradstation am Bahnhof in Gefahr?	12
ADFC-Luftballonaktion gegen Falschparker	12
Info-Tour für MaßB zur Verkehrspolitik	13
0,70 = 6,50 DM	13
Bundestag lehnt Fahrradverleih für Abgeordnete ab	14
ADFC-Reitritterklärung	14
ARM-Stellen für Fahrradkuriendienst Velofix bewilligt	16

Titelbild: Foto Kempinski; das Kuchenfahrrad wurde von der Bäckerei Mertesdorf in Bad Honnef gebacken. Titelbild Rückenwind 1/88 wurde von Dr. Gottfried T.W. Dietzel gemacht; Titelbild Rückenwind 2/88 stellte die Ortsgruppe Bad Honnef zur Verfügung.

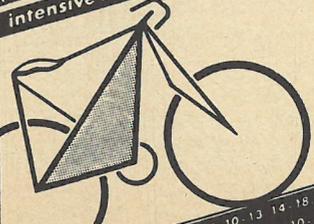
☎ 0228/694209
5300 Bonn, Breite Str. 65

Stahlroß

Fahrräder nach Maß

Kuriositäten

intensive Beratung



Öffnungszeiten: mo. fr. 10-13 14-18 30
so 10-14

Brohltal-Eisenbahn und Vulkan-Express

Eine Radtour am Rhein entlang mit einer Eisenbahnfahrt auf die Eifelhochfläche zu verbinden – das macht die Brohltal-Eisenbahn und die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn möglich und begeistert damit gleichermaßen Radfahrer und Eisenbahnfans. An Sommerwochenenden pendelt die Brohltal-Eisenbahn mit dem Vulkan-Express zwischen Brohl und Engeln hin und her. Alle Züge bieten Fahrradbeförderung und Getränkebewirtung während der Fahrt. Die Rückfahrkarte für Erwachsene beträgt 14 DM, für Kinder die Hälfte. Diesen Preis ist die landschaftlich schöne Strecke mehr als wert.

Der liebevoll eingerichtete und von einer Diesellok gezogene Vulkan-Express fährt vom Rhein kommend durch das enge und tiefergrüne Tal des Brohlbaches, Heimat der Schweppenburg und bekannter Mineralquellen. Hinter Burgbrohl windet sich diese Strecke in ständiger Steigung bergan. In Oberzissen beginnt dann die durch einsames Gebiet führende Steilstrecke. In langsamer Fahrt geht es der Eifelhochfläche entgegen, der Blick schweift von den vulkanischen Bergkuppen über die Ruine Burg Ohlbrück hinunter in das Rheintal. Rund 400 Meter Höhenunterschied hat der Zug überwunden, wenn Engeln erreicht ist. Hier bieten sich schöne Möglichkeiten zum Wandern und Radfahren. Der Laacher See mit der Abtei Maria Laach ist nicht weit.

Die 17,5 km lange Strecken, 1901 eröffnet, stellt heute in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit dar: So beträgt die Spurweite nur 1000 Millimeter, eine der letzten Schmalspurstrecken in der Bundesrepublik. Eine Rarität ist die Steilstrecke zwischen Oberzissen und Engeln, die bis 1934 nur im Zahnstangenbetrieb bewältigt werden konnte und auch heute noch die letzten Kraftreserven der Lokomotiven erfordert. Weitere bauliche Kleinode an der Strecke sind der Bahnhof Burgbrohl mit seinem Fachwerktürmchen, zwei hohe Steinbogenviadukte und ein fast 100 m langer Tunnel.

Auskunft erteilt die Brohltal-Eisenbahn GmbH, Bahnhofstr. 11, 5474 Brohl-Lützing Tel. 02633-1041 od. 1042 od. 1234.

Seit dem Herbst 1987 wird die Brohltal-Eisenbahn in ihren Aktivitäten von der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V. (IBS) unterstützt, deren weit über 150 Mitglieder die Attraktivität des Vulkan-Express mit einem stark erweiterten Fahrplanangebot, neuen Personen- und einem Gepäckwagen und mit viel Schwung steigern werden. In diesem Rahmen werden im Monat Oktober 1988 zum erstenmal seit

über zwanzig Jahren wieder Dampfzugfahrten im Brohltal möglich

Auskunft erteilt: Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V., R. Esch, Grüner Weg 2, 5480 Remagen, Tel. 02642-22743.

Referent/in für Radwandern gesucht

Unser Referent für Radwanderungen sucht Unterstützung für geführte Radtouren. Wer hat Spaß das Radtourenprogramm zu organisieren und selber Radwanderungen auszuarbeiten und zu führen? Interessenten bitte melden bei Karl-Ludwig Kelber Tel. 0228/211078 oder 694669 oder in der ADFC-Geschäftsstelle 630015

ADFC-Geschäftsstelle Bonn

Heerstr. 34 (im Hof)
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-19 Uhr
Sprechstunden: jeden Dienstag von 16-19 Uhr
Tel. 0228/630015

GRENZEN ÜBERSCHREITEN...
... VERBORGENES ERLEBEN...

FOLLY

cannondale

Kuwahara

CENTURION

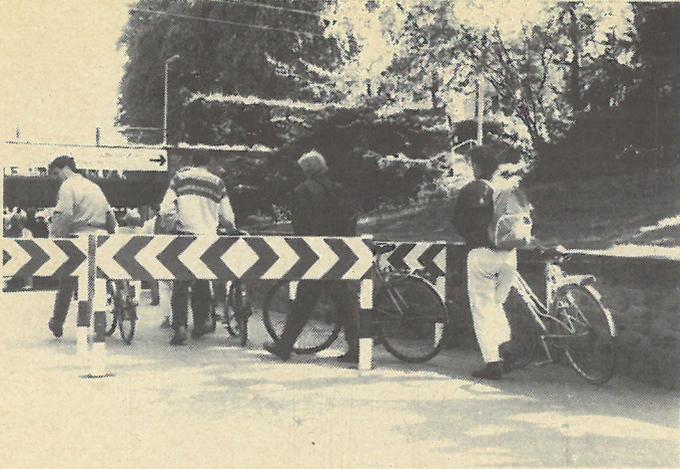
SARACEN
Cycles

MUDDY FOX

MOUNTAINBIKES

nicht alltäglich –
aber auch für den Alltag





Die Poppelsdorfer Unterführung mit den neu errichteten Barrikaden ist jetzt endgültig zum Nadelöhr für den nichtmotorisierten Verkehr in Hauptverkehrszeiten geworden.

Diskussion über Zukunft der Poppelsdorfer Unterführung: Stadt will 1989/90 umbauen

Erweiterung für drei Millionen Mark

CDU, SPD und Grüne sagen Ja – „Schwarzer Peter für Radler“

(sbt) Die Barrieren vor der Poppelsdorfer Unterführung haben für Ärger gesorgt – zwischen Radlern und Fußgängern im Tunnel genauso wie im politischen Raum – sie haben aber auch den Entscheidungsprozeß in Sachen Verbreiterung des Tunnels vorangebracht. Das wurde gestern abend bei der vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und dem Allgemeinen Studenten-Ausschuß (ASTA) veranstalteten Diskussion deutlich: Die Verwaltung will noch in den Haushaltsentwurf für 1989 Geld für den Umbau der Unterführung einplanen. Die Verbreiterung um zwei Meter kostet etwa drei Millionen Mark. Die Vertreter von CDU, SPD und Grünen, die unter Leitung von GA-Redakteur Bernd Leyendecker mitdiskutierten, sagten ihre Unterstützung zu. Nur von der FDP kamen Bedenken: Es gebe in puncto Verkehrssicherheit für Radler wichtigere Projekte.

Für das Straßenverkehrsamt erläuterte dessen Leiter, Hans-Walter Slabbers, die Beweggründe zum Einbau der Barrieren. Die Unterführung sei als Weg für die Fußgänger gebaut worden. Die Gefahr gehe von schnellfahrenden, rücksichtslosen Radfahrern aus. Vor dem Aufstellen der Sperren sei ein Drittel der 8 000 Radler, die den Tunnel täglich passieren, nicht abgestiegen, jetzt sei es immer noch einer von vieren, aber auch diese müsse

langsamer fahren. Die Barrieren seien immer noch „zur Probe“, spätestens kommende Woche werde entschieden, was künftig werden soll. Die technischen und finanziellen Probleme der Verbreiterung stellte Winfried Rothe vom Tiefbauamt dar. Sie stellt seinen Worten zufolge quasi einen Neubau dar, der alles in allem drei Millionen Mark kosten werde. Die Bahn habe nichts dagegen, wohl aber der Regierungspräsident, aus Denkmal-Gründen.

Die Gegenposition vertraten Andreas Stürmer vom ADFC und Christoph Siegmann vom ASTA sowie das Gros der Zuhörer. Die Radler ließen sich „nicht den Schwarzen Peter zuschieben“ für die Folgen der bisherigen Halte-Taktik der Verwaltung. Es gebe keine andere zumutbare Querung der Bahn im Innenstadtbereich. Mit dem „Schildbürgerstreich“ habe sich die Stadt lächerlich gemacht, aber auch „das Klima in der Unterführung total gereizt gemacht“. Der Einwand, man wolle „keine Radler-Autobahn durch die Stadt, warum sollen auch Räder nicht einmal geschoben werden“ wurde mit der Gegenfrage gekontert: „Wo müssen denn Autofahrer ihre Wagen schieben?“ Der Besitzer von Läden im Tunnel meinte, es sei „schlimm, was dort täglich an Unfällen und Beinahe-Unfällen los ist. Aber daran sind nur vielleicht 50 Raser schuld. Ansonsten besteht keine Gefahr.“

Poppelsdorfer Unterführung

Ein Kommentar:

Seit Ostern dieses Jahres "verschönern" Barrieren die Poppelsdorfer Unterführung. Sie sollen Radfahrer zwingen, die Unterführung mit ihrem Rad schiebend zu passieren. Während die Mehrzahl der Radfahrer die Verbotsschilder beachtet hatten und ihr Fahrrad durch die Unterführung geschoben hatten, gab es immer wieder schwarze Schafe, die es nicht für nötig befanden, vom Rad abzusteigen. Die Maßnahme der Stadt, die eine Minderheit treffen soll, macht die Poppelsdorfer Unterführung zu einem Nadelöhr für alle Benutzer. Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen müssen sich mühevoll durch die Barrieren schlängeln. In Hauptverkehrszeiten kommt es jetzt zu Rempelen an den Engstellen zwischen Fußgängern und das Rad schiebenden Fahrradfahrern. Einzelne rücksichtslose Radfahrer versuchen weiterhin fahr enderweise die Unterführung zu passieren. Was ist mit dieser Maßnahme gewonnen? Das Klima zwischen Radfahrern und Fußgänger hat sich weiter verschlechtert.

Der ADFC hat sich seit Jahren für eine vernünftige Lösung des Problems eingesetzt. Eine zweite Unterführung wenige Meter versetzt gebaut würde Rad- und Fußgängerverkehr trennen. In der Hauptachse des West-Ost-Verkehrs wäre ein zügiges und gefahrloses Passieren für Radfahrer und Fußgänger möglich. Die Poppelsdorfer Unterführung würde unverändert erhalten. Obwohl der ADFC nachweisen konnte, das eine zweite Unterführung bautechnisch machbar ist, keine höheren Kosten im Vergleich zu einem Umbau der Poppelsdorfer Unterführung verursachen würde und auch der Baumbestand alter Kastanien nicht gefährdet würde, stößt diese Alternative auf taube Ohren. Daß die Leichtigkeit des Fahrradverkehrs seine Attraktivität erhöht, ist ein Argument, das bei der Stadt Bonn nicht zählt. Man sollte dort einmal überlegen, welche Vorteile der Fahrradverkehr für die Entlastung des innerstädtischen Verkehrs bringt. Würde die Hälfte aller Radfahrer, die täglich durch die Innenstadt fahren, auf das Auto umsteigen, wäre es längst schon zum Verkehrsinfarkt gekommen. Aber dafür macht man sich lieber Gedanken, wie die Leichtigkeit des Autoverkehrs durch aufwendige Tunnellösungen erhöht werden kann, ohne zu bedenken daß "verbesserte" Autostraßen und Durchfahrmöglichkeiten wieder mehr Verkehr hervorrufen. Wann wird man endlich erkennen, daß eine konsequente Förderung des Radverkehrs mit langfristigem Konzept mehr Lebensqualität bedeutet?

Ruth Steinacker

RADTOUREN

Koblenz

Sonntag, den 10.7. Abfahrt um 9.36 Koblenz Hbf. Fü: G. und R. Jung (ca. 45 km)

"Durch den vorderen Hunsrück"
zur Hütte der Koblenzer Naturfreunde bei Alken, mit einer Variante für Mountainbikefahrer, Ausgangspunkt: Emmelshausen

Bonn

Sonntag, den 12.6.

"Stirbt der Kottenforst"
Tour durch den Kottenforst unter sachkundigen Erläuterungen von Prof. Dr. Brinkmann zum Waldsterben

Anmeldung u. Auskunft: Michael Kaup 0228/616253

Sonntag, den 26.6. um 9.15 am Poppelsdorfer Schloß und um 10 Uhr am Mehlemer Bahnhof Fü: Dieter Lenk (ca. 75 km)

"Ahrtour"
Tagestour über Berkum, Fritzdorf; in Dernau Einkehr; ahrabwärts über Remagen zurück; Nachmittagsrast mit Einkehr

Sonntag, den 10.07. um 10 Uhr an der Mehlemer Fähre Fü: Gerhard Lemm (Rückkehr ca. 18 Uhr)

"Familienradtour mit Kindern"
Rundfahrt über Remagen, Erpel, Unkel, Königswinter, Fähre. Mit mehrfachen Rasten und Picknicks und Spielen, Proviant und verkehrssichere Kinderräder mitbringen.

Sonntag, den 31.07. um 9.15 am Theaterplatzbrunnen in Godesberg und ca. 10 Uhr Poppelsdorfer Schloß Fü: Willy Latz (ca. 70 km)

"Kottenforsttour"
Tagestour durch den Kottenforst und Swisttal mit Einkehr in Heimerzheim

Bad Honnef

Fast jeden Samstag findet ab 14 Uhr eine Radfahrt statt. Treffpunkt: Endhaltestelle der Straßenbahn. Das aktuelle Programm ist der Presse zu entnehmen oder an drei Aushängen zu ersehen: Kurverwaltung Hauptstraße, Sport-Treff Hauptstraße, Bäckerei Mertesdorf Bahnhofstraße.

Wer gut zehrt - der gut fährt

Wo ißt man gut auf Tour?

Von Willy Latz, Bad Godesberg - Folge 6

Auf unserer fünftägigen Lahntour entdeckten wir in Holzappel in einem schmucken Fachwerkhaus ein italienisches Speiserestaurant mit Namen "Toskana" (Esteranstraße 15, Tel.: 0 64 39-14 52, montags Ruhetag). Im Innern öffnet sich die rustikale, gemütliche Atmosphäre fort. Sie wird durch den unaufdringlichen, aber aufmerksamen und freundlichen Service unterstrichen.

Die übersichtlich gestaltete Speisekarte bietet eine gute Auswahl. Die Tomatensuppe gibt es für 4,50 DM. Trotz manch negativer Erfahrung mit Zwiebelsuppen in italienischen Restaurants, konnte ich nicht widerstehen. Die anfängliche Skepsis wich schnell überraschtem Zungenschlag ob der hervorragenden Qualität dieser perfekt abgestimmten Zwiebelsuppe (5,-- DM). Der frische Käse war nicht durch zu starkes oder zu langes Überbacken dunkel und fest geworden. Die zur Suppe bestellte Portion Pizzabrot kam frisch aus dem Ofen und daher noch heiß und köstlich schmeckend auf den Tisch.

Der Pizza (ab 5,-- DM bis etwa 10,-- DM) mußte man schon mit etwas mehr Hunger zu Leibe rücken. Der Teig war - wie beim Pizzabrot - gekonnt gebacken. Dünn aufs Blech aufgetragen, im richtigen Augenblick aus dem Ofen genommen, hatte er eine zarte Konsistenz, ohne Seele oder gar von unten schwarz zu sein. Der Belag war durch die schonende Behandlung im Ofen sowie einen vorsichtigen Umgang mit Gewürzen und Kräutern nicht zu einem Geschmacksbrei verkommen.

Das Pfännchen mit Käse überbackenen verschiedenen Teigwaren (9,50 DM) reicht für den mittleren Hunger nach einem Nachmittag auf dem Fahrrad in den Lahnbergen vollauf. Wünsche ließ die Qualität ebenso keine offen. Die Teigwaren (Spagetti, Tortellini, Lasagne) hatten den notwendigen Biß. Die Tomatensoße war leicht und schlank, mit ein wenig Gehacktem verfeinert. Auch dieses Gericht profitierte von der schonenden Behandlung im Ofen.

Das Angebot an Salaten (6,50 DM bis 9,50 DM) kann sich sehen lassen. Die Zutaten sind frisch und nicht wie so oft aus dem "großen Eimer" geschöpft mit dem dann unverkennbaren Geschmack der Konserve. Beim Tomatensalat (6,50 DM) handelt es sich um eine normale Portion. Alle anderen Salatplatten können auch in kleiner Portion bestellt werden. Sie ist jedoch noch immer sehr gut bemessen. Und wenn dann noch zum Spezialsalat (9,50 DM; kleine Portion 7,-- DM) Pizzabrot serviert wird, läuft die Katze mit dem Magen nicht mehr davon.

Beim Weinangebot handelt es sich um typisch italienische Weine. Da wir trockenere Weine bevorzugen, schmeckte uns der Wein aus Frascati mit seinem herben und kräftigen Aroma sowie ein vollmundiger Roter (Karaffe jeweils 4,-- DM).

Wer die Lahn hinaufradelt und bis Laurenburg gekommen ist, der sollte getrost die 3 km Anstieg nach Holzappel noch angehen. Nicht nur, daß diese Strecke appetitanregend wirkt, in dem rundum gemütlichen Restaurant "Toskana" läßt es sich wohl umsorgt bei gutem Essen und Trinken so recht regenerieren.

Radtour durch Südengland

4 Wochen zwischen Dover und Cambridge

Ende September, nach der großen Ferienwelle, machte ich mich mit meinem Fahrrad auf den Weg nach England. Der Transport des Rades ist mit gültigem Personenticket nicht teuer. In Oostende konnte ich mein Fahrrad am Bahnhof abholen und mit ihm die Fähre nach Dover besteigen.

Es heißt "Radfahrer leben gefährlich", ihnen fehlt das schützende Blech. Dazu kommt in England der Linksverkehr, für einen Festländer eine beschwerliche Umstellung. Die ersten Kilometer auf englischem Boden waren entsprechend aufregend. Die Gelassenheit der meisten Engländer im Straßenverkehr trug dazu bei, daß das Radfahren Spaß bereitete - trotz des ungewohnten Linksverkehrs, der schmalen Straßen und der allgemein nicht so gut gebauten Straßen wie sie bei uns üblich sind. Die Autofahrer hupen keineswegs direkt, weil ich störend am Straßenrand stand, um mich zu orientieren. Sie fuhren vorsichtig (!) an mir vorbei. Selbst meine, mit bangen Gefühlen erwartete Premierenfahrt durch London verlief ruhiger als manche Fahrt durch die Bonner Innenstadt zur Rush-Hour.

Ende September war das Wetter angenehm zum Radfahren: trocken und sonnig, wenn auch windig. Ich wechselte keineswegs täglich meine Unterkünfte, so daß ich viele kleine Raddtouren ohne lästiges Gepäck unternehmen konnte.

Von Dover unternahm ich einen Ausflug nach Folkestone. Die Küstenstraßen waren wunderbar und selbst mit Wolken am Himmel war die Landschaft sehr reizvoll. Die hügelige Landschaft Kents brachte zudem den Kreislauf in Schwung.

Die Fahrt von Dover nach Deal, einem kleinen ruhigen Fischerstädtchen im Nordosten Kents, verlief über eine viel, besonders mit Lkw und Bussen, befahrene Bundesstraße. Trotz der Enge auf den Straßen wurde ich kein einziges Mal in den Straßengraben gedrängt. In Deal war das Radfahren direkt an der Strandpromenade leider verboten.

Von Deal führte mein Weg nach Canterbury. Dieses Touristenstädtchen ist ein Straßenverkehrsknotenpunkt

im süd-östlichen England und entsprechend lebhaft und bunt. Die berühmte Kathedrale bietet besonders in den Morgenstunden eine friedliche Atmosphäre und lädt geradezu zum Verweilen ein.

Sodann führte mein Weg nach Cambridge, für mich die englische Radfahrerstadt. Die meisten Menschen in Cambridge scheinen per Rad unterwegs zu sein, überall an Mauern lehnen Fahrräder, dazu gab es noch mehrere Fahrradparkplätze über die Stadt verteilt. Offensichtlich gehört hier das Fahrrad zum Alltag und wird nicht nur für Spazierfahrten bei schönem Wetter gebraucht.

Von Cambridge nach London fuhr ich eine Teilstrecke mit dem Zug. Der Fahrradtransport ist in der Bahn erfreulicherweise unkompliziert und kostenlos. Selbst die Großstadt London vermieste, trotz der Verkehrsdichte, das Radfahren nicht. Überhaupt schien mir, wurde ich auf der Insel mit meinem Rad als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und weniger als Hindernis angesehen. Entsprechend fühlte ich mich nicht als Störenfried.

Die Route von Dover ins Landesinnere, in die "Weltmetropole" London, war auch für mein Erholungsbedürfnis günstig. Die ruhige Atmosphäre der Küste und der Grafschaft Kents förderte die Erholung; anschließend lockte London, diese laute, bunte und aufregende Weltstadt.

Martha Meid

IMPRESSUM

Rückenwind

Juni 1988

Auflage 2.000

Kostenlose Zustellung an alle Mitglieder. Erscheinungsweise: alle 2 Monate. Beiträge und Leserbriefe willkommen. Kleinanzeigen für Mitglieder gratis.

Verantwortlich: Ruth Steinacker

ADFC Bonn e.V., Postfach 180 146,
5300 Bonn 1 - Postgirokonto Köln
1274 02 - 504 (BLZ 370 100 50)

Druck: Eilers in Bonn

Redaktionsschluß 4/88: 15.07.88

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion

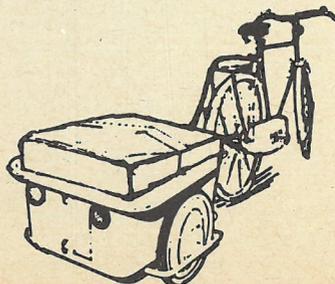
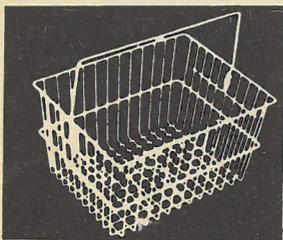
Tip 8

Einkaufen mit dem Fahrrad

Problem: Unzureichende Transportmöglichkeiten mit dem Standardgepäckträger; Einkaufstaschen am Lenker beeinträchtigen das Fahrverhalten des Rades

Der ADFC empfiehlt:

- Gepäck und Taschen nie am Lenker transportieren
- Gepäck im Fahrradkorb transportieren, der auf dem Gepäckträger festgeklemmt oder fest installiert werden kann.
- Bei Verwendung von Zweibeinstandern kippt das Fahrrad auch bei großen Lasten auf dem Gepäckträger nicht um.
- Gepäckträger mit mehreren Streben haben eine größere Stabilität als Standardgepäckträger mit einer Strebe.
- Weitere Transportmöglichkeiten ergeben sich bei Verwendung von Körben, die am Lenker eingehängt werden oder bei Verwendung eines Frontgepäckträgers (mit Korb).
- Alternativ zu Körben können Fahrradtaschen am Gepäckträger eingehängt werden.
- Für sperrige oder schwere Lasten empfiehlt sich die Verwendung eines Fahrradanhängers.



Recht im Alltag

Luftablassen strafbar?

Wer häufig Fahrrad fährt, kennt die Malaise: Ein Reifen ist platt. Irgendein Mensch hat sich den Spaß gemacht, das Ventil herauszuschrauben.

Ein alberner Scherz, gewiß. Eine Straftat? Seit Jahrzehnten plagen sich Gerichte mit der Frage herum, ob „das Ablassen der Luft aus den Reifen eines Fahrzeugs“ Sachbeschädigung ist und deshalb nach Paragraph 303 des Strafgesetzbuches bestraft werden kann. Ursprünglich faßte das Reichsgericht (Vorläufer unseres Bundesgerichtshofes) den Begriff der strafbaren Sachbeschädigung eher eng. Es meinte, Sachbeschädigung sei nur eine körperliche Einwirkung, die eine Sache „in ihrer Substanz berührt und ihre Unversehrtheit aufhebt“. Ein platter Reifen aber beschädigt ein Fahrrad nicht.

Nach einigen Jahren lockerte das Reichsgericht seine Rechtsprechung: Sachbeschädigung nahm es schon dann an, wenn „die Minderung der Gebrauchsfähigkeit zu dem bestimmungsgemäßen Zweck“ festgestellt werden konnte.

Da ein Fahrrad mit plattem Reifen bestimmungsgemäß nicht verwendet werden kann (es läßt sich halt nicht damit fahren), hätte man meinen können, die Sache sei klar: Luftablassen ist Sachbeschädigung und also strafbar. Diese Konsequenz zogen Richter aber nicht.

Noch 1957 entschied eine Kammer des Oberlandesgerichts Düsseldorf, die wesentliche Eigenschaft eines Reifens bestehe nicht „in der Füllung mit Luft, sondern in der Fähigkeit, eingepumpte Druckluft längere Zeit zu halten“. Diese Eigenschaft aber sei einem Reifen auch nach dem Öffnen des Ventils nicht abhanden gekommen, vielmehr sei das Aufpumpen möglich geblieben und deshalb sei Luftablassen eben keine Sachbeschädigung. Zwei Jahre später entschied dann der Bundesgerichtshof: Sachbeschädigung ist jede „erhebliche Gebrauchsbeeinträchtigung“, und wer aus mehr als einem Reifen eines Autos Luft ablasse, mache sich strafbar. Sei nur ein Reifen platt, könne der Fahrer sein Reserverad herausholen und weiterfahren, dann liege auch keine strafbare Sachbeschädigung vor. Für Fahrradfahrer, die ihre Reifen selbst aufpumpen können, bedeutete das bisher: Luftablassen ist zwar ein blöder Witz, aber nicht strafbar.

Das hat sich jetzt geändert. Das Bayerische Oberlandesgericht hat kürzlich entschieden: Nur ein „geringfügiger Eingriff in die Gebrauchsfähigkeit einer Sache ohne nennenswerten Aufwand an Zeit, Arbeit oder Kosten“ sei straflos, und im übrigen sei die „Erheblichkeitsschwelle“ tief anzusetzen. Das Wiederaufpumpen eines Fahrradreifens erfordere „einen nicht ganz unerheblichen Zeitaufwand und darüber hinaus während der Dauer der Tätigkeit eine Anwendung körperlicher Kraft, die normalerweise als Mühe empfunden wird“ (Az: RReg 1 St 98/87). Fazit: Wer sein Fahrrad mit plattem Reifen findet, kann den Täter, so er ihn erwischt, wegen Sachbeschädigung anzeigen und Strafantrag stellen. Strafrahmen für den Richter: Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren.

Die Zeit 11.2.88
Eva Marie von Münch

Regelmäßige Termine

Stadtteilgruppe Bonn	Bonner Stuben Oxford/Wilhelmstraße	letzter Dienstag im Monat um 20 Uhr	28.06.
Stadtteilgruppe Beuel	Zur Krone Siegfried-Leopold-Straße	erster Donnerstag im Monat um 20 Uhr	02.06. 07.07.
Stadtteilgruppe Bad Godesberg	Marktschänke Bürgerstr. 2	dritter Donnerstag im Monat um 20 Uhr	16.06.
Ortsgruppe Bad Honnef	Kurhaus	letzter Freitag im Monat um 20 Uhr	24.06.
Ortsgruppe Koblenz	Mainzer Rad, Obere Löhr- straße neben Odeon	dritter Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr	16.06.
Ortsgruppe Sankt Augustin	Haus Mülldorf, Bonner Str. 68, Zugang über alten Schul- hof	erster Dienstag im Monat um 20 Uhr	07.06. 05.07.
Ortsgruppe Troisdorf	Jugendzentrum Café Bauhaus Pfarrer-Kentenich-Pl. 29	dritter Dienstag im Monat um 19.30 Uhr	21.06.
Fahrradwerkstatt VELO-STUDIO techn. Beratung von Markus, Stefan, Martin, Rüdiger, Marcus	Jugendzentrum Café Bauhaus Pfarrer-Kentenich-Pl. 29	jeden Samstag von 14 bis 17 Uhr	
Technik-AG	Bonner Stuben Oxford-/Wilhelmstraße	zweiter Dienstag im Monat um 20 Uhr	14.06. 12.07.

KONTAKTADRESSEN

STADTTEILGRUPPEN IN BONN

BONN

Michael KAUP
Frongasse 6, 5300 Bonn 1
Tel. 0228/616253

BAD GODESBERG

Gerhard LEMM
Ließemer Str. 6, 5300 Bonn 2
Tel. 0228/345732

BEUEL

Elmar STEINBACH
Wehrhausweg 59, 5300 Bonn 3
Tel. 0228/467163

HARDTBERG

Detlef DEWITZ
Weißstr. 41, 5300 Bonn 1
Tel. 0228/628757

ORTSGRUPPEN IM BEZIRKSVEREIN BONN

ST. AUGUSTIN/SIEGBURG

Ulrich KALLE
Ulmenweg 6, 5205 St. Augustin 1
Tel. 02241/334564

BAD HONNEF

Ulrich BOHNEN
Frankenweg 54, 5340 Bad Honnef
Tel. 02224/76631

KOBLENZ/MOSEL

Gerhard JUNG
Vogelweide 17, 5400 Koblenz 1
Tel. 0261/69375 p., 0261/492346 d.

MECKENHEIM/RHEINBACH

Axel EINNATZ
Uhlandstr. 17, 5309 Meckenheim
Tel. 0225/10066

TROI SDORF

Bernhard LINDNER
c/o Jugendzentrum, Postfach 1333
5210 Troisdorf
Tel. 02241/77292

VORSTAND

Karl-Ludwig KELBER
(1. Vorsitzender)
Postf. 120 231, 53 Bn 1, Tel. 0228/
211078 d., 0228/694669 pr.

Andreas STÜMER

(2. Vorsitzender)
Röckumstr. 97, 53 Bn 1, Tel. 0228/
611121

Inge BRADE

(KassiererIn)
Erfurtstr. 9, 53 Bn 1, Tel. 0228/
256282

Dieter LENK

(Schriftführer und Mitgliederbetreuung)
Deichmanns Aue 52, 53 Bn 2, Tel.
0228/342506

Dr. Michael ZUMPE

(Rechtsfragen)
Schüllerweg 10, 53 Bn 1, Tel. 0228/
233574 p., 0228/3002532 d.

Louis LEPROD'HOMME

(Technik)
Zedernweg 8, 53 Bn 1, Tel. 0228/
256317

Christof NEUHAUS

(Technik)
Siemensstr. 168, 53 Bn 1, Tel.
0228/665000

Ruth STEINACKER

("Rückenwind")
Lennéstr. 7, 53 Bn 1, Tel. 0228/
210186 p., 0228/220159 d.

Gerhard O. HOFFMANN

(Öffentlichkeitsarbeit)
Weiherstr. 16, 53 Bn, Tel. 0228/
652830 p., 0221/5713206 d.

Jens PETERS

(Stadt- und Verkehrsplanung)
Spessartstr. 3, 53 Bn 1, Tel. 0228/
652153

Daniel CLEAVANGER

(Radwandern)
Herwarthstr. 24, 53 Bn 1, Tel.
0228/652356

Heiner SCHORN

(ADFC-Geschäftsstelle)
Heerstr. 34, 53 Bn 1, Tel.
0228/630015

General-Anzeiger 18.05.88

Nahverkehrs-Bahnsteig an der Kaiserstraße?

Überholmöglichkeit für ICs – ADFC-Informationstour nach Holland überzeugte Planungsamt

(sbt) Die Bundesbahn plant für den Hauptbahnhof einen neuen Bahnsteig für Nahverkehrszüge – am derzeit stillliegenden Gleis neben Gleis 1 zwischen der Königstraße und der Poppelsdorfer Unterführung. Bahnvertreter überraschten jetzt die Stadt mit dieser „neuen Überlegung“. Man bereite im Moment die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für das Projekt vor, ergänzte ein Sprecher der DB gegenüber dem GA. Der neue Bahnsteig habe auch den Vorteil, daß Intercity-Züge aus Richtung Süden dann im Hauptbahnhof die langsameren Nahverkehrszüge überholen könnten, was vor allem ab 1991 wichtig werde, wenn die Bahn ICs im Halbstunden-Takt fahren lasse.

Stadtvertreter fühlen sich eigener Darstellung nach von der Bahn „an der Nase herumgeführt“, zumal gleichzeitig mit diesem neuen Projekt darauf hingewiesen wurde, daß die Fahrradstation, die am Ende des stillgelegten Gleises im Hauptbahnhof geplant wurde, ebenfalls gefährdet ist. Die DB hat bereits – ohne die zugesagten Abstimmungen mit der Stadt abzuwarten – damit begonnen, eine eigene Abstellanlage für 230 Räder zu bauen und hält die vor allem vom Allgemeinen Deut-

schen Fahrrad-Club dort geforderte große Station für unnötig. „Es entwickelt sich offenbar etwas Gegenläufiges“, war der Kommentar aus der DB-Bezirksdirektion Köln. Man wolle der Stadt aber ein Gelände an der Quantiusstraße anbieten.

Der neue Nahverkehrs-Bahnsteig hat nach Ansicht von Bonner Politikern und Stadtplanern gleich mehrere Nachteile: Die Bahnreisenden hätten einen viel weiteren Weg bis zur Stadtbahn oder zu den Omnibussen zurückzulegen, zumal die Stadt die Verlegung des Omnibusbahnhofs in Richtung Norden plant. Die Überdachung des Bahnsteiges wäre kaum mit dem Denkmalschutz für die Poppelsdorfer Allee und die Unterführung zu vereinbaren. Die Bevölkerung in der Kaiserstraße, wo zudem ein Hotel gebaut wird, müßte mit zusätzlichem Lärm rechnen.

Diese DB-Mitteilungen, die heute auch der Planungsausschuß erhält, trübten am Montag erheblich die Stimmung bei einer Informationsfahrt, zu der der ADFC Ausschuß- und Verwaltungsvertreter eingeladen hatte. In den Niederlanden besichtigte man sechs der dortigen 80 Fahrradstationen an Bahnhöfen,

um mehr über deren Angebot und Technik zu erfahren. In diesen Stationen, fietsenstalling genannt, können Radler ihr Gefährt bewacht abstellen, es wird bei Bedarf repariert, man kann Zubehör oder auch neue Räder kaufen und ausleihen. Die Gebühr für das Unterstellen beträgt 1,25 Gulden pro Tag, 15 Gulden im Monat beziehungsweise 120 Gulden für die Jahreskarte – eine Preislage, die auch dem ADFC für die Bonner Anlage vorschwebt.

Die größte Station, in Leiden, hat 4 500 Plätze und pro Tag etwa 6 000 Kunden. Meist Inhaber von Monats- oder Jahreskarte. Vier von zehn Bahnreisenden benutzen das Rad für den Weg zum Bahnhof oder von dort weiter, die Hälfte davon ist Kunde einer Fahrradstation. Dennoch macht jede von ihnen einen durchschnittlichen Verlust von 50 000 Mark im Jahr.

Auch der Leiter des Stadtplanungsamtes, Paul Epping, war nach dieser Tour vom Konzept der Fahrradstation überzeugt. Folge man dem holländischen Vorbild, könnten in Bonn etwa 1 000 Abstellplätze errichtet werden – allerdings auf dem Gelände, das jetzt die Bahn nicht mehr bereithält.

General-Anzeiger 09.05.88

Bunte Luftballons als sanfte Mahnung an Falschparker



AUCH DIESEM FAHRZEUG verpaßten Mitarbeiter des ADFC einen Falschparkerk-Ballon.
Foto: Engels

In freundlicher Art und Weise machte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) am Samstag in der Innenstadt Falschparker auf ihre Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern aufmerksam: Sie hängten bunte Luftballons mit der Aufschrift „Falschparker – rücksichtslos“ an die Scheibenwischer der Wagen. Diese Aktion fand, wie im vorigen Jahr, bundesweit statt. Mit der Wiederholung der Aktion sollten die verantwortlichen Minister in Bund und Land an ihr Versprechen erinnert werden, die Buß- und Verwarnungsgelder drastisch zu erhöhen.

Speziell in Bonn wird das Falschparken nach Meinung des ADFC viel zu wenig geahndet. Nach ihren Zählungen wurden zum Beispiel in der Kaiserstraße in den vergangenen Monaten nur 1,4 Prozent der Falschparker mit einem Knöllchen bedacht. Das bedeutet, so der Bonner ADFC-Sprecher Michael Kaub, daß man mitten in der Innenstadt für durchschnittlich 28 Pfennig parken kann, wenn man ein Knöllchen mit 20 Mark Kosten ansetzt. Aber nur ein einziges falschgeparktes Auto kann einen Radweg unbenutzbar machen und Radfahrer, die plötzlich ausweichen müssen, gefährden. Das Geld für den Bau eines Radweges sei „zum Fenster hinausgeworfen“, so der stellvertretende Vorsitzende Andreas Stürmer, wenn nicht gleichzeitig dafür gesorgt werde, daß er auch benutzbar ist.

(mah)



VOLKSVERTRETER auf zwei Rädern: Etwa ein Dutzend Bundestagsabgeordnete folgte der ADFC-Einladung zur Fahrt durch Bonn.

Foto: Engels

MdBs beschränkten sich auf kurze „Tour de Kessenich“

ADFC-Bonn-Parcours fiel Regen zum Opfer

(sbt) Es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur unzumutbare Kleidung – mit dieser Weisheit von Radlern und Wanderern machte sich gestern am späten Nachmittag etwa ein Dutzend Bundestagsabgeordnete Mut, trotz anfänglicher Bedenken doch dem Nieselregen zu trotzen und mit Mitgliedern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) zu einer Fahrt durch Bonn aufzubrechen. Aus der 15-minuten-Rundreise, auf der die Volksvertreter eigentlich neben Radfahrproblemen auch das 2000jährige Bonn gezeigt werden sollte, wurde allerdings mit Blick auf das Wetter nur eine halbstündige „Tour de Kessenich“ – vom Langen Eugen bis zur Hausdorffstraße und zurück ins Tulpenfeld. Dort besprach man bei belegten Brötchen verkehrspolitische Probleme, darunter den ADFC-Vorschlag zur Ablösung der Kilometergeldpauschale durch eine Entfernungspauschale, die unabhängig vom Verkehrsmittel gezahlt wird, oder die Forderung

nach einer spürbaren Erhöhung der Verwarnungsgelder für Falschparker.

Der ADFC hatte die Parlamentarier eingeladen, weil sie auf seine Anfrage hin erklärt hatten, sie würden, gäbe es eine Radstation am Bundestag, für ihre Wege in Bonn das Rad benutzen. Aufs Rad stiegen unter anderem von der SPD Peter Conradi und Eckart Kuhlwein, die Grünen Dora Flinger und Wolfgang Daniels sowie der Christdemokrat Wilfried Bohlen.

Vor dem Langen Eugen, während des Wartens auf besseres Wetter, hatte die Radlergruppe übrigens noch den Bundestagswachdienst erheblich ins Schwitzen gebracht. Ist es nun eine Demonstration, die sich da unangemeldet formiert, oder sind es wirklich nur interessierte Freizeitradler, die sich ohne Gefahr für die innere Sicherheit im Schatten des Abgeordneten-Hochhauses treffen, das war die Frage.

0,70 m = 6,50 DM

Die Deutsche Bundesbahn ist stets für Überraschungen gut – wenn auch in den meisten Fällen für negative.

So wurden wir bei unserer letzten Tandemtour von der Tatsache überrumpelt, daß seit dem 1. Juli 1987 ein Tandem von der Deutschen Bundesbahn wie zwei Fahrräder behandelt wird. Somit kostet die Mitnahme bei Selbstverladung stolze 13,-- DM; an Wochenenden reduziert sich der Preis auf 8,-- DM bis zu einer Entfernung von 50 km. Als Reisegepäck wird das Tandemvergnügen 19,-- DM teuer (Koffer müssen erst ab 30 kg mit der doppelten Transportgebühr bezahlt werden).

Man fragt sich natürlich, mit welcher Berechtigung die Deutsche Bundesbahn – statt wie bisher – nun ein Tandem für zwei Fahrräder hält. An dem etwa 0,70 m, die ein Tandem länger ist, kann es wohl kaum liegen; auch das Gewicht wird nicht das Maß aller Dinge sein können. Ist doch z. B. ein solides Holland-Einzelfahrrad mit oft mehr als 20 kg schwerer als ein hochwertiges Tandem mit 15 – 20 kg. Welche Beweggründe mögen wohl die Tarifhaie zu dieser "Beutelschneiderei" getrieben haben, so zuzuschlagen? Wollte man vielleicht dem vermeintlichen Einsparungseffekt, statt zweier Fahrräder nur ein Tandem mitzunehmen, den Garaus machen? Oder ist das der erste Schritt zu weiteren restriktiven Maßnahmen, die Mitnahme von Fahrrädern in Zukunft generell unattraktiv zu machen? Dazu beitragen werden sicherlich die befürchteten "Abkoppelungen" von Gepäckwagen an Wochenenden und weitere von der Deutschen Bundesbahn vehement und ohne Rücksicht auf ihren gesetzlichen Auftrag betriebene Streckenstilllegungen.

Zwar gibt es im internationalen und grenzüberschreitenden Reisegepäcktransport für Tandems eine gleiche Tarifgestaltung. Mußte die Deutsche Bundesbahn denn diese die Tandembenutzer benachteiligende Regelung des internationalen Reisegepäcktarifs auf den nationalen Tarif übertragen? Man braucht ja nicht gleich allen andern schlechten Beispielen zu folgen. Mit europäischer Angleichung kann hier auch nicht argumentiert werden; die Tarifhoheit ist unbestritten. Ansonsten hätte die Deutsche Bundesbahn noch manche Mark mehr auf der oten Seite.

aus: General-Anzeiger 20.05.88

Willy Latz, Bad Godesberg

Bundestag lehnt Fahrradverleih ab

ADFC: Viele MdBs interessiert

(sbt) Zwar würde jeder fünfte Bundestagsabgeordnete gerne auf einem Leihfahrrad kürzere Dienst- und Erholungsfahrten unternehmen, doch sieht die Bundestagsverwaltung weiterhin keine Möglichkeit, einen Radverleih einzurichten. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hatte dies angeregt und nach mehreren vergeblichen Anläufen bei Bundestagspräsident Philipp Jenninger dann im Februar die MdBs um ihre Stellungnahme gebeten. Karl-Ludwig Kelber, Bundesvorsitzender des ADFC, präsentierte gestern den Rücklauf: Von knapp 500 angeschriebenen Volksvertretern erklärten bisher 110, sie fänden den Gedanken „sehr gut“ und würden „bestimmt immer wieder ein Rad ausleihen“ – darunter der frühere Verkehrsminister Werner Dollinger und mehrere Staatssekretäre.

Kelber verwies auf die Fahrbereitschaft des Bundestages, die 64 Dienstwagen umfasse und in diesem Jahr den Steuerzahler gut fünf Millionen Mark koste. Mit nur zwei Prozent dieser Summe könnte der Fahrradverleih, gedacht ist zunächst an gut 20 Räder, betrieben werden.

Aus dem Bundestag kam aber auch nach dem ADFC-Vorstoß ein „Nein“. Dr. Gerd Renken von der Parlaments-Pressestelle: „Das ist keine Sache des Bundestages. Daneben gibt es viel zu viele Probleme, mit der Wartung, der Garantie für die Verkehrssicherheit oder der Haftung zum Beispiel. Aber man sollte auch nicht alles und jedes in die Obhut des Staates geben. Abgeordnete, die radeln wollen, können das ja auf ihren eigenen Rädern.“ Die Autos der Fahrbereitschaft seien dagegen „eine ernstzunehmende Sache, die Transportprobleme in einem Umfang lösen, mit dem das Fahrrad nicht mithalten kann.“ Laut Renken gehören zu den „Transportproblemen“, die mit den Autos gelöst werden, üblicherweise auch Fahrten für die 1 600 Meter vom Langen Eugen zu den Ministerien in Godesberg-Nord.

Suche guterhaltenes, sportliches Damenrad (Markenrad) mit 10-Gang-Schaltung. Preis: bis DM 300,-

Gudrun Brardt, Tel. 02246 / 7886

ADFC-Foto-Seminar in Münster am 10.09.88

Das Seminar vermittelt Einsichten in Möglichkeiten und Probleme einer fahrradfreundlichen städtischen Verkehrspolitik. Die Seminarteilnehmer werden in Kleingruppen angeleitet aussagekräftige Bilder aufzunehmen. Das Seminar findet statt im Rahmen der Münsterschen Fahrradtage vom 8.9. bis 11.9.1988. Anmeldungen bitte an die ADFC-Bundesgeschäftsstelle, Postfach 10 77 44, 2800 Bremen 1 richten.

ADFC Bonn · Postfach 180146, 5300 Bonn 1



Beitrittserklärung

Ich möchte Mitglied im ADFC werden.

Bitte, mit Schreibmaschine oder Druckschrift ausfüllen!

Name, Vorname		Geburtsjahr	Beruf/Titel
Straße, Hausnummer		Telefon	PLZ, Ort

- Jahresbeitrag (z.Z. 45,- DM)
 Ermäßigter Beitrag (z.Z. 30,- DM; kann von Auszubildenden, Rentnern usw. beansprucht werden, wenn sie finanziell besonders schlecht gestellt sind.)
 Familienbeitrag (z.Z. 55,- DM)

Name, Vorname der Familienangehörigen	Geburtsjahr	Beruf/Titel

Diese Daten werden mit einer automatischen Datenverarbeitungsanlage zweckentsprechend verarbeitet und gespeichert. Namen und Anschrift geben wir nur weiter, um den Versand der Zeitschrift „Radfahren“ abzuwickeln.

Ich möchte weitere Mitglieder werben,
senden Sie mir _____ Beitrittserklärungen.

O./I./Datum

Unterschrift (Bei Minderjährigen eines Erziehungsberechtigten)

Vorteile für ADFC-Mitglieder:

Sechsmal im Jahr die Zeitschrift RADFAHREN, die mit ihren aktuellen Nachrichten und Tips rund ums Fahrrad viele Freunde gewonnen hat.

Sechsmal im Jahr RÜCKENWIND, die Mitgliederzeitschrift des ADFC Bonn, mit Berichten und Informationen über Fahrradaktivitäten in der Region Bonn.

Vergünstigungen beim Kauf von Radfahrererkarten, Radwanderführern, Reisebüchern, Technikbüchern und anderer Fachliteratur.

Kostenlose bzw. stark ermäßigte Teilnahme an hunderten von ein- oder mehrtägigen ADFC-Radtouren in der Region Bonn und anderwo im Bundesgebiet.

Kostenlose bzw. stark ermäßigte Teilnahme an den Veranstaltungen des ADFC Bonn wie Diavorträgen, Reparaturkursen und vieles mehr.

Ermäßigte Teilnahme an den vom ADFC und seinen Kooperationspartnern organisierten Seminaren, Weiterbildungsveranstaltungen, Fachtagungen, Workshops und dergleichen.

Beratungsservice zum Nulltarif bei Radtouren, Fahrradurlaub, Technik, Fahrradkauf, Ausrüstung, Zubehör, Versicherungsproblemen u.s.w.

Bei grundsätzlichen Rechtsfällen mit Fahrradbezug besteht die Möglichkeit, durch den ADFC-Rechtshilfefonds unterstützt zu werden.

Als ADFC-Mitglied können Sie die Leistungen unserer europäischen Partnerorganisationen so in Anspruch nehmen als seien Sie deren Mitglied.

Automatische Teilnahme an Verlosungen des ADFC - Bundesverbands mit attraktiven - fahrradbezogenen - Preisen.

Neu: Alle Mitglieder des ADFC sind kostenlos haftpflichtversichert, als Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad, zu Fuß und in Bahn und Bus, bis zu 1 Million.

Nicht zuletzt bietet der ADFC seinen Mitgliedern die Möglichkeit, sich aktiv für eine menschenfreundlichere Verkehrswelt einzusetzen.

Deshalb sollten Sie ADFC-Mitglied werden !

General-Anzeiger 26.04.88

Fahrradkurierdienst als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme anerkannt**Mit Tiefkühl-Torten auf zwei Rädern am Stau vorbei**

Velofix „Ableger“ des ADFC – Markt auch in mittleren Städten? – Stelle für vier Arbeitslose

(bt) Blut und Briefe, Champagner und Computer – so weit gespannt sind die Transportaufträge, die die Radler vom Fahrradkurierdienst Velofix bisher zu ihren Empfängern gebracht haben. Seit fast drei Monaten gibt es den Dienst. Er ist ein „Ableger“ des Bonner Bezirksvereins des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und wurde bisher von Studenten betrieben. Ende März wurde Velofix als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme anerkannt. Das Arbeitsamt übernimmt für ein Jahr 60 Prozent der Kosten für vier Mitarbeiter, die jetzt Zug um Zug aus dem Kreis der mehr als ein Jahr Arbeitslosen eingestellt werden. Es gebe bereits Fahrradkurierdienste in Großstädten, doch solle nun am Beispiel Bonn untersucht werden, „inwieweit in mittleren und kleinen Städten ein Markt für diesen Dienst vorhanden ist“, heißt es im Zuschussbescheid des Arbeitsamtes.

Nach den Erfahrungen des ersten Viertel-

Jahres meint Werner Trimborn, Geschäftsführer von Velofix, dies durchaus bejahen zu können. Knapp 30 Fahrten pro Tag sind derzeit der Durchschnitt. „Ich hoffe, daß wir uns in einem halben Jahr durchgesetzt haben“, meint er. Als längerfristiges Ziel orientiert er sich an einem der beiden Kurierdienste in Köln, der auf 140 Aufträge pro Tag kommt.

„Wir strampeln uns ab für Sie“ ist die Devise von Velofix. Vorteile der von Trimborn per Funk dirigierte Kurier auf Fahrradsattel. Sie können „an jedem Stau vorbeifilzen“ und haben auch keine Parkplatzsorgen. Das macht sie motorisierten Kurieren überlegen, was Fahrzeit und Preis anbelangt. Die Sendungen, die zu transportieren sind, liegen in einem westerfesten Behälter und sind darüber hinaus versichert. Eine Fahrt innerhalb eines Stadtteils kostet fünf Mark, für die teuerste Tour, zwischen Mehlern und Röttgen, werden 22 Mark berechnet.

Privatkunden sind derzeit noch eher die Ausnahme. Zu den Auftraggebern gehören vielmehr fast ausschließlich Firmen, Verbände und Verwaltungen. Reisebüros lassen Flugtickets abgeben, Werbeagenturen geben eilige Aufträge an die radeinden Kurier, die Grünen auf Bundes- und Stadtebene lassen bei Velofix fahren. Zu den Stammkunden gehören jene, die sich morgens ihre Post aus dem Postfach holen und abends die Briefe beim Postamt aufgeben lassen. Ausgefallenes übernimmt Velofix aber auch: ob Champagner oder drei Tiefkühl-Torten, die auf den Venusberg gebracht werden mußten, ob Blut für Patienten der Uniklinik oder die 30 Computer, für deren Transport Trimborn extra einen Anhänger anschaffte. Aufgegeben wurde dagegen der Plan, einen Frühstücksservice aufzubauen. Trimborn: „Die Brötchen wurden einfach zu teuer.“

Der ADFC-Vorstand bittet alle ADFC-Mitglieder Velofix zu unterstützen, entweder mit Aufträgen oder Firmen oder andere Einrichtungen auf den Servicedienst von Velofix aufmerksam zu machen.

Frau stürzte vom Radweg

(do) Eine Kettenreaktion löste am Dienstag das Überholmanöver eines 25jährigen Radfahrers auf der Kennedybrücke aus. Wie die Polizei gestern berichtete, hatte der Mann auf dem Radweg eine 27jährige Radfahrerin überholt, ohne sich mit Klingelzeichen bemerkbar zu machen. Auf dem schmalen Radstreifen geriet die Frau ins Wanken und stürzte auf die Fahrbahn. Rechtzeitig konnte hier eine 45jährige Autofahrerin noch ihren Wagen vor der Frau am Boden zum Stehen bringen, ein folgender 29jähriger Autofahrer bremste auch noch, prallte aber auf das vordere Auto auf. Die Radfahrerin hatte Glück: Sie kam mit dem Schrecken davon. Der Sachschaden beträgt rund 3 000 Mark.

Aus: General-Anzeiger v. 28.04.88

Ein Unfall ist schlimm genug, auch wenn man mit dem Schrecken davonkommt. Schlimmer noch kann es werden, wenn man für den Schaden haften muß. Die ADFC-Mitgliedschaft schließt jetzt eine Privathaftpflicht-Versicherung für Sach- und Personenschäden bis 1 Million DM ein und gilt weltweit. Bei Familienmitgliedschaften ist jedes Familienmitglied, wenn es dem Verein gemeldet ist, versichert.



SINE - DER AUSSERGEWÖHNLICHE AUSTRÜSTER

Breite Straße 47 · 5300 Bonn 1 · 02 28/654320