

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

Kostenlos



8. Jahrgang

Nr. 5 / 1987

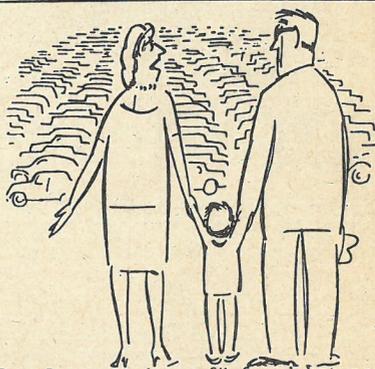
Immer wieder auf die lange Bank ...
Schon wieder ein neues Radverkehrs-
netz für Bonn!

Alle (paar) Jahre wieder legt die Stadtverwaltung, genauer gesagt die "Projektgruppe Radfahrwege", eine Broschüre mit hochfliegenden Plänen für die Verbesserung der Radverkehrsanlagen in Bonn vor. Dieses Jahr heißt das Werk "Materialien zum Radverkehrsnetz Bonn" und wurde dem Stadtplanungsausschuß am 2. September vorgelegt. Demnächst werden es auch alle Bezirksverordneten in ihrer Post finden. Das Büchlein mit dem charakteristischen "grünen Radler" (in Rennfahrerpose!) auf dem Titelblatt enthält acht Seiten statistische Angaben, die hier weniger interessieren; dazu ein kleines Fotoalbum mit "Ausgewählten Beispielen von Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs" (auffallend ist, daß viele der Beispiele, mit denen sich die Verwaltung brüstet, auf Anregungen des Bonner ADFC zurückgehen). Am interessantesten ist aber zweifellos der "Maßnahmekatalog im Mittelteil des Bändchens. Dort haben die fleißigen Radwegplaner nicht weniger als 163 (i.W. einhundertdreißig) Maßnahmen aufgelistet, mit denen sie das bestehende Radwegenetz vervollständigen wollen.

Lesen Sie bitte weiter auf S. 11

Wichtiger Hinweis:

ADFC-Mitgliederversammlung
am Mo., den 26. Okt. 1987
um 20⁰⁰ in den BONNER STUBEN



Der Junge wird nun fünf und hat noch nie eine freie Parklücke gesehen ...

Das ZITAT:

"Ich habe es mir abgewöhnt, mich über Falschparker auf Geh- und Radwegen aufzuregen, weil sonst mein Adrenalinspiegel steigt. Aber daß junge Polizeibeamte falsch, ja behindernd parken, um sich in einer Frittenbude etwas zu holen, finde ich unerträglich."

Beigeordneter Bernhard Wimmer am 24.9.1987 im Gespräch mit Vertretern der Aktionsgemeinschaft "Bürger gegen Parkwillkür"

INHALT

Immer wieder auf die lange Bank ... Schon wieder ein neues Radverkehrsnetz für Bonn!	S. 1
Impressum	S. 2
Einladung zur Mitgliederversammlung	S. 3
Schlechtes Wetter gibt es nicht, nur schlechte Kleidung	S. 4
Pressemeldungen zur Fahrradstation am Bonner Hauptbahnhof	S. 6
Elf Vorteile für Mitglieder Beitrittserklärung	S. 7
VELO - TRANSALPINO Anmerkungen zu einer Alpenüberquerung	S. 8
Radwandern am Ammersee	S. 8
Radler-Unfälle in Bonn	S. 10
Bewußte Fehlinformation	S. 10
Der Radfahrer - ein (un)heimlicher "Anarchist"	S. 10
Kontaktadressen	S. 12
Termine	S. 13
Nachrichten aus den und für die Orts- und Stadtteilgruppen	S. 14
ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion - Tip 4	S. 16

Verkaufe leichtes Touren-Rennrad (Herrenrad)

italienischer, etwas eigenartig konservierter Rahmen, 58 cm, Drahtreifen, kalt gehärtete Felgen, Kassettennabe, gekapseltes Alu-Tretlager, 12-Gang-Schaltung mit Lenkerschaftgriffen, Seitenzugbremsen, Ledersattel, Schutzbleche, Hallogenscheinwerfer u. Gepäckträger

Preis VB 699.- DM

Ab 4. Okt. Tel. 66500 Chr.Neuhaus



Kessenicher Str. 10
Tel. 0228/234311
Mo - Fr 9⁰⁰ - 13⁰⁰, 14³⁰ - 18³⁰ Sa 9⁰⁰ - 13⁰⁰
Mi Nachm. geschlossen, langer Sa bis 18⁰⁰

Drahtesel

der Fahrrad-Laden
in Bonn-Dottendorf

individuelle Beratung

umfassender Service

aussergewöhnliche Ausrüstung

pfiffiges Zubehör



Federweißtour der Ortsgruppe Koblenz am 11. Oktober

nach Cochem. Hinreise mit der Bundesbahn oder nach Karden hin und zurück mit dem Rad.

Abfahrt: 9.14 Koblenz Hbf.
(Wer Gruppenermäßigung bei der Bahnfahrt haben will, 45 Minuten vor Zugabfahrt am Hauptbahnhof einfinden)

Info: Gerhard Jung Tel. 0261/69375

Abfahrt in Godesberg-Bhf. um 7.30 Uhr

Anmeldung u. Info: Gerhard Lemm
Tel. 0228/345732

IMPRESSUM

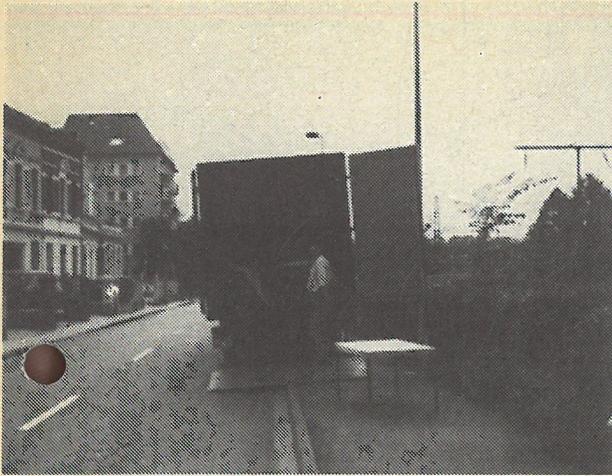
Rückenwind Oktober 1987

Auflage 2.000

Kostenlose Zustellung an alle Mitglieder. Erscheinungsweise: alle zwei Monate. Beiträge und Leserbriefe willkommen. Kleinanzeigen für Mitglieder gratis.
Verantwortl.: Ruth Steinacker

ADFC Bonn e.V., Postfach 180146
5300 Bonn 1 - Postgirokonto Köln
1274 02 - 504 (BLZ 370 100 50)

Druck: Eilers in Bonn



Herbsttreffen in Dhaun

Das traditionelle Treffen des ADFC in Dhaun findet dieses Jahr vom 20. bis 22. Nov. statt.

Interessenten werden gebeten, sich schriftlich beim ADFC-Bonn, Postf. 180146, 53 Bonn 1 od. telefonisch zu melden.

Zum Thema FALSCHPARKEN:

Eine häufige Situation in der Kaiserstrasse: Wäre der Lkw auf der Fahrbahn abgestellt worden, dann

- wäre ebenfalls kein Kfz-Gegenverkehr möglich gewesen, er wäre also nicht mehr behindert als so,
- hätten die zwei Lieferanten ihre Möbel weniger weit und unter einer geringeren Gefährdung des Verkehrs und ihrer selbst befördern können,
- hätten während des Entladevorgangs nicht Dutzende von Radlern absteigen und einen gefährlichen Umweg über die Straße machen müssen.

Die beiden Lieferanten erklärten, auf ihr unsinniges und gefährliches Verhalten angesprochen, sie hätten nicht gewußt, daß da "so viele Radfahrer" kommen. Unrechtsbewußtsein hatten sie offenbar überhaupt nicht. 80 Meter entfernt stand ein Streifenwagen, natürlich wieder einmal auf dem Gehweg. Die Bitte, die Möbellieferanten zu veranlassen, ihr Auto vernünftig abzustellen, wurde von einem Polizisten mit einem Blick in den Rückspiegel und einem "Hm" quittiert. - Geschehen ist nichts...

EINLADUNG ZUR HERBST-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Alle Mitglieder und Interessenten werden hiermit sehr herzlich zur Herbstgliederversammlung eingeladen, die am

Montag, dem 26. Oktober 1987, um 20 Uhr in der Gaststätte
"Bonner Stuben", Wilhelmstr. 22/Ecke Oxfordstraße, Bonn 1

stattfindet. Wer Lust hat, kann ab 18.30 Uhr zusammen mit anderen ADFC-Mitgliedern sein Abendessen einnehmen. Die Speisekarte finden Sie in der "Bonner Stuben"-Anzeige in dieser "Rückenwind"-Ausgabe auf Seite 15.

Das Programm sieht vor:

1. Verleihung des Silbernen Fahrrads 1987 des ADFC Bonn
2. Film "Der Umsteiger" - wie Erlangen den Radverkehr fördert und welche Vorzüge dies für gestrebte Leute hat
3. "Radfahren als tägliche Gesundheitsvorsorge" - Referat von Dr. med. Dieter Jungbluth, Bonn, mit Aussprache

Wir freuen uns auf alle, die sich diesen Termin vormerken und kommen.
gez. Karl-Ludwig Kelber

gez. Andreas Stümer

1. Vorsitzender

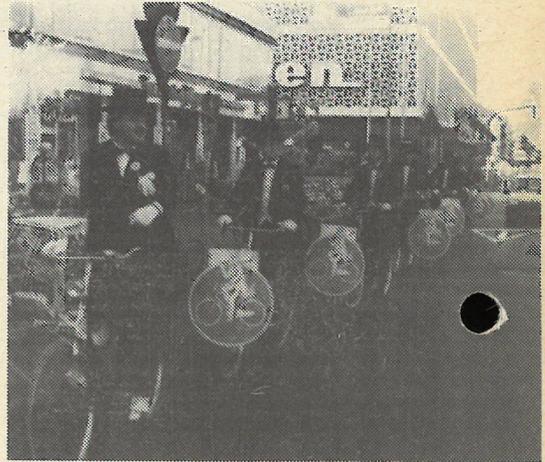
2. Vorsitzender

Schlechtes Wetter gibt es nicht, nur schlechte Kleidung

Dort, wo Alltags- bzw. Reiseradler zusammenkommen, und es auch dann noch kräftig regnet, wird wie selbstverständlich über Erfahrungen mit Regenbekleidung und ihre Funktionalität oft heiß diskutiert. In den vergangenen 15 Jahren haben meine Familie und ich manche Mark vergebens in Regenschutzbekleidung investiert. Angeregt durch verschiedene - teilweise nicht brauchbare - Veröffentlichungen, Fragen von und Gespräche mit Interessenten, möchte ich unsere Erfahrungen der vergangenen Jahre einmal auf diesem Wege weitergeben.

Wie wohl fast jeder, der nicht auf eine Reihe guter Freunde mit einer ganzen Menge an Erfahrungen auf diesem Gebiet zurückgreifen kann, haben wir natürlich mit den gelben Einheitscapen begonnen. Sehr rasch erkannten wir, was wir uns hier - zwar für sehr wenig Geld - eingehandelt hatten. Jeder, der ein solches Cape sein eigen nennt, weiß um die Verrenkungen bei der Fahrtrichtungsanzeige, bis eine Hand etwas mühsam an der Seite herauslugt. Zwar sind sie durchaus unangenehm und umständlich, jedoch das geringere Übel. Weitaus gravierender, weil unter Umständen in seinen Auswirkungen folgenreicher, störte uns die erhebliche Behinderung in Bewegungsfreiheit des Kopfes und die damit einhergehende Beeinträchtigung der ungehinderten Sicht nach allen Seiten, vornehmlich vor dem Fahrtrichtungswechsel beim vorgeschriebenen Blick nach hinten. Zusätzliche Gefahren ergeben sich durch die sich ständig irgendwo am Lenker, den Bremshebeln oder der Klingel verheddernden Halteschlaufen. Ein im Notfall schnelles Absteigen kann dadurch ebenso behindert oder gar unmöglich gemacht werden. Nicht unberücksichtigt bleiben sollte die zwangsläufig große Fläche des über den Lenker hängenden Capes. Einerseits bei Rückenwind hilfreich, andererseits jedoch bei starkem Gegen- bzw. böigem Seitenwind kann der Radler zumindest gehörig ins Schwitzen, schlimmer noch aus dem Gleichgewicht, damit also in brenzlige Situationen geraten.

Die nächste Fehlinvestition waren Regenanzüge aus dünnem Nylongewebe. Diese gaben uns zwar die bisher vermißte, gewünschte Bewegungsfreiheit zurück. Boten sie auf kurzen Strecken bei "Tröpfelregen" bzw. nicht langanhaltenden leichten Schauern einen gewissen Schutz, versagten sie jedoch gänzlich auf längeren Überlandfahrten bereits im mäßigen Dauerregen. Die ungenügende Wasserdichtigkeit ist bei diesen Nylonzügen nicht allein zu beklagen. Ist man in diesen Anzügen eine Weile unterwegs, hat vielleicht sogar in der Eifel die eine oder andere 9 Prozentsteigung bewältigt, beschleicht einen das unangenehme Gefühl, in voller Montur eine Unterwasserfahrt hinter sich gebracht zu haben. Dies bewirkt die absolut inaktive Atmung dieses Nylongewebes. Die Körperfeuchtigkeit setzt sich in der Kleidung und als Kondenswas-



In der General-Anzeiger Ausgabe vom 11. März 1987 wird OB Daniels in einem Artikel mit der Bemerkung zitiert, der für seine Aufgaben öfters erforderliche Frack sei zum Radeln ungeeignet. Dies ist - wie auf dem Bild zu sehen - durchaus nicht der Fall. Die Krefelder Amateurradklettergruppe "Die Hinterhöfler" zeigt hier, daß sich - Mantelschoner vorausgesetzt - auch im Frack gut radeln läßt.

Foto: Jürgen Moderkamp, Krefeld

ser unmittelbar an der Innenseite des Anzugs fest. Eine minimale Belüftung wird erreicht, wenn die Reißverschlüsse möglichst weit geöffnet werden, was ursprünglich ja nicht ihr Zweck ist. Fazit: Für die Alltagsbenutzung untauglich.

Vor wenigen Jahren tauchte mehr und mehr ein Begriff zunächst im Bereich Spezial-Sportbekleidung wie ein Zauberwort, dann auch nach und nach bei der "normalen" Freizeitbekleidung auf: GORETEX. Ob den gemachten negativen Erfahrungen mit Regenbekleidung standen wir der Sache und besonders allen Prospektbeteuerungen und Vorschußloberneen sehr skeptisch gegenüber, verhielten uns insgesamt sehr abwartend. Überall dort, wo der Begriff GORETEX in unabhängigen Tests und Veröffentlichungen auftauchte, lasen wir umso aufmerksamer. Bei den ersten Erfahrungsberichten von - nicht nur radfahrenden - Freunden, die bald ebenso die Runde machten, spitzten wir die Ohren und horchten wir sehr gut hin. Denn bei den verhältnismäßig hohen Preisen für mit GORETEX ausgerüsteter Bekleidung wollten und konnten wir uns eine nochmalige Fehlinvestition nicht leisten. Nach reiflicher Überlegung entschloß zunächst ich mich zu einem "Regenhemd" aus zweilagigem GORETEX mit verlängertem Rückenteil. Dieser Regenschutz hielt bereits bei den ersten Regenfahrten, was wir uns nach all den vorherigen Lobpreisungen davon versprochen hatten. Das Material ist sowohl wasser- auch winddicht. Selbst bei strammer Fahrt und nach Bergfahrten war keine über das normale Maß hinausgehende Feuchtigkeit in der Kleidung und erst recht nicht auf der Innenseite des Regenschutzes festzustellen.

Diese Art des Regenschutzes, kombiniert mit der unten beschriebenen Regenschutzhose aus MPC ist für die wärmere Jahreszeit in Verbindung mit dünneren Jacken bzw. unmittelbar über dem Hemd ein idealer Schutz vor Regenwetter.

Für die kühleren Jahreszeiten bieten sich für Damen und Herren sehr modische Blouson-Jacken an. Außen sind sie entweder aus reinem Baumwoll-, Baumwoll-Kunstfaser-Mischge-

webe bzw. atmungsaktivem, sehr rasch trocknendem Kunstfaserstoff. Darunter befindet sich die GORETEX-Membrane, ein dünnes Futter bildet den Abschluß dieses Dreilagenaufbaus. Auch diese Jacken, die meine Familie und ich inzwischen angeschafft haben, haben sich ebenfalls kombiniert mit den Regenschutzhosen sehr gut bewährt. Selbst nach mehr als 50 km in strömendem Regen bei heftigem Wind war nicht die geringste Nässe durchgedrungen. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vorteil dieser Blousons ist, daß sie jederzeit getragen werden können, also nicht ausschließlich auf Regenwetter beschränkt sind.

Kleinanzeigen für ADFC-Mitglieder gratis



Zum Schluß zu den schon angesprochenen Regenschutzhosen. Sie sind aus einem mit GORETEX vergleichbaren und seinen Eigenschaften identischem Material: HPC. Innen sind diese Hosen mit einem Netz abgefüttert, um ein sicheres Gleiten auf der unter ihr getragenen Kleidung zu gewährleisten. Mit Klettverschlüssen versehene Taschendurchschlüpfe ermöglichen den ungehinderten Zugang zu den Hosentaschen. Unten an den Beinen befinden sich ebenfalls mit Klettbändern versehene Laschen. Mit Ihnen können die Hosenbeine vor dem Einklemmen in die Kette geschützt werden.

Die Preise der Regenschutzbekleidung sollen nicht unerwähnt bleiben. Ein unbedingt preiswertes Vergnügen ist es denn auch nicht. Ein lohnende Investition - haben wir für uns festgestellt - ist es allemal. Die "Regenhemden" gibt es ab 220 DM. Für die Jacken muß mit Preisen ab rd. 300 DM gerechnet werden. Funktionsgerechte Hosen gibt es dagegen bereits ab etwa 160 DM. Gute Sportgeschäfte und auch Kaufhäuser führen ein teilweise reichhaltiges Sortiment dieser Wetterschutzkleidung. Daher lohnt sich - nicht nur des Preisvergleichs wegen - der Gang zu möglichst vielen Anbietern.
Willy Latz

Fahrradstation am Bahnhof: Stadt sieht noch immer Fragezeichen

ADFC drängt auf Bau am Gleis 1 – Wer trägt die Kosten?

(sbt) Noch im Herbst soll eine Vorentscheidung darüber fallen, ob am Hauptbahnhof eine Fahrradstation entstehen wird. Der Allgemeine Fahrradclub (ADFC), der auf diese Einrichtung drängt, sieht das ehemalige Abstellgleis neben dem Gleis 1 als besten Standort an, doch hegt die Stadt dagegen noch Bedenken. Noch zögernder ist ihre Haltung, wenn es um die Übernahme der Betriebskosten geht.

Eigentlich scheint alles klar: Die Bundesbahn will das Gelände am Gleis 1 zur Verfügung stellen, der ADFC hat ein Konzept und auch eine Privatfirma, die die Station führen würde, der Landesverkehrsminister hat im Oktober schon einen Baukostenzuschuß von 80 Prozent in Aussicht gestellt, alle Parteien sind für das Projekt. Es geht darum, dem heute schon bis zu 1 000 Radlern, die ihr Fahrrad am und um den Bahnhof abstellen (zwei Drittel davon sind Zugreisende), eine überdachte und bewachte Station zu schaffen, wo das Rad auch repariert werden kann und Dienste wie Fahrradvermietung und Beratung angeboten werden. Die heutigen Abstellplätze am Gleis 1 und an der Quantiusstraße sind „völlig unzureichend“, kritisiert der ADFC-Vorsitzende Karl-Ludwig Kelber.

Trotz mehrerer Gespräche mit dem ADFC sieht die Verwaltung auch jetzt noch mancherlei Fragezeichen. Die Gestaltung der Station müsse geprüft werden, die Ernsthaftigkeit des möglichen Betreibers ebenfalls

und natürlich die Frage der Finanzierung, erläuterte Dr. Sadek el Banna vom Planungsamt. In einer Studie des ADFC wird bei 500 Abstellplätzen von Baukosten von etwa 500 000 Mark ausgegangen (wovon das Land 400 000 Mark übernehmen würde) und von einem monatlichen Betriebsdefizit von 10 000 Mark, das die Stadt tragen müßte. Der ADFC argumentiert dagegen, daß 500 Autoparkplätze viel teurer wären – „vom Flächenbedarf ganz zu schweigen.“

Der einstimmige Auftrag des Hauptausschusses, das Projekt voranzutreiben, hat die Verwaltung nun zumindest soweit gebracht, daß bis zum Oktober Klarheit darüber geschaffen werden soll, ob die Fahrradstation überhaupt eingerichtet und wo sie realisiert werden soll. Für den ADFC heißt das aber, daß die „chaotischen Zustände dort, wo viele Besucher ihren ersten Eindruck von der Stadt bekommen, zumindest noch ein Jahr andauern werden.“

General-Anzeiger vom 29.07.87 (oben) und 25.9.87 (unten)

Drahtesel-Station soll gebaut werden

Mit Service für Untersteller – Bundesbahn wartet auf Konzept

(vi) Um der Forderung nach einer Fahrradstation am Bahnsteig 1 im Bonner Hauptbahnhof Nachdruck zu verleihen, stellten gestern auf einer Pressekonferenz Vertreter der Grünen und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) ein Konzept zur Gestaltung eines Fahrradparkplatzes vor.

Gerd Billen-Girmscheid, Stadtverordneter und Umweltsprecher der Grünen, beklagte sich über die „Hinhaltetaktik“ der Stadt Bonn, die bisher zu wenig unternommen habe, um das Projekt „Fahrradstation“ voranzutreiben. Der Zustand im Fahrradunterstand an der Quantiusstraße sei „chaotisch“. Dort türmen sich zur Zeit alte Fahrräder, die niemand abholt, und es ist schwer, dort überhaupt noch einen Platz für ein Rad zu finden.

Andreas Stümer, stellvertretender Vorsitzender des ADFC Bonn, gab zu bedenken, daß viel mehr potentielle Radler ihr Zweirad benutzen, wenn eine Sicherheit bestünde, daß ein Fahrrad während der Abstellzeit nicht in Einzelteile zerlegt oder ganz gestohlen würde. Der ADFC schlägt deshalb vor, eine zweigeschossige Fahrradstation am ehemaligen Bahnsteig 1 zu errichten. Dort sollten gegen Entgelt das Fahrrad bewacht und kleinere

Serviceleistungen für die Untersteller erbracht werden. Um den Bedarf an Abstellplätzen zu decken, müßten nach Meinung des ADFC im Bahnhofsbereich etwa 2 000 Plätze zur Verfügung stehen.

Nach Auskunft des stellvertretenden Leiters des Planungsamtes der Stadt Bonn, Sadek El Banna, sei die Verwaltung bereit auf die Vorschläge des ADFC einzugehen. Eine Planungsskizze zur Fahrradstation liege vor, die etwa 800 Einstellplätze vorsieht. Die Kosten des Projekts beliefen sich wahrscheinlich auf 500 000 Mark. El Banna rechnet damit, daß das Land einen Großteil der Kosten übernimmt. Auch steht die Stadt in Gesprächen mit einem möglichen Betreiber der Fahrradstation. Die Stadt will das Konzept demnächst der Bundesbahn und dem zuständigen Landesministerium vorstellen.

Der DB-Regionaldezernent für den Bezirk Köln-Bonn, Rüdiger Michaelisen, teilte auf Anfrage mit, daß die DB auf Vorschläge der Stadt zur Gestaltung des Geländes warte. Sollte sich in dieser Hinsicht nichts tun, will die Bundesbahn eine eigene Unterstellmöglichkeit für 200 Fahrräder bis Ende nächsten Jahres bauen.

DIE 11 VORTEILE FÜR MITGLIEDER:

- 1. Sechsmal im Jahr kostenlos die Zeitschrift RADFAHREN, die mit ihren aktuellen Nachrichten und Tips "rund um's Fahrrad" viele Freunde gefunden hat.
- 2. Sechsmal im Jahr informiert Sie der RÜCKENWIND über Aktivitäten und Ereignisse im Bezirksverein Bonn.
- 3. Automatische Teilnahme an Verlosungen des ADFC-Bundesverbandes mit attraktiven Preisen.
- 4. Vergünstigungen beim Kauf von Radtourenkarten, Radwanderführer, Technikbüchern usw.; Verkaufsstelle: "Stahlross", Wolfstr. 10, Mo-Fr 11⁰⁰-18³⁰, Sa 9⁰⁰-14⁰⁰.
- 5. Das Radtouren-Programm des Bezirksvereins Bonn sowie mehrtägige Radtouren anderer ADFC-Bezirksvereine. Als Mitglied nehmen Sie entweder kostenlos oder zu stark ermäßigten Preisen daran teil.
- 6. Ebenfalls kostenlos oder stark ermäßigt ist die Teilnahme an Veranstaltungen des Bezirksvereins wie Dia-Vorträge u.a.
- 7. Ermäßigte Teilnahmegebühren gelten auch für vom ADFC (und Kooperationspartnern) organisierte Seminare, Weiterbildungsveranstaltungen, Workshops und dergl.
- 8. Beratungsservice zum Nulltarif bei Versicherungsproblemen, Radtouren, Fahrradkauf usw.
- 9. Bei grundsätzlichen Rechtsfällen mit Fahrradbezug besteht die Möglichkeit der Unterstützung durch den ADFC.
- 10. Als ADFC-Mitglied können Sie die Leistungen unserer europäischen Partnerorganisationen so in Anspruch nehmen, als seien Sie deren Mitglied.
- 11. Und nicht zuletzt bietet der ADFC seinen Mitgliedern die Möglichkeit sich aktiv für eine menschenfreundlichere Verkehrsweit einzusetzen.

Genug Vorteile, um die Beitrittserklärung sofort ausgefüllt an den ADFC zu senden!

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.

VELO - TRANSALPINO

Anmerkungen zu einer Alpenüberquerung

Der diesjährige Urlaub sollte nach längerer Zeit noch einmal mit dem Fahrrad unternommen werden. Da es sich anbot, eine Bekannte in Genua, an der Riviera, zu besuchen, war der Entschluß schnell gefasst, die Entfernung, und vor allem die Berge mit dem Fahrrad zu überwinden.

Die Vorbereitung begann mit einem Strich im guten Schultatlas von München nach Genua, die "diretissima". München deshalb, weil ich dort noch mit Bekannten verabredet war, um einige Besichtigungen zu machen, u.a. das KZ in Dachau. Doch schon die Bahnfahrt von Bonn nach München kann ohne weiteres zum "Fahrplanabenteuer" werden, wenn man eine günstige Verbindung für die Fahrradmitnahme sucht, denn die stündlichen Intercities führen bekanntlich keine Gepäckwagen mit.

Entsprechend der diretissima und der geringen Höhe fuhr ich dann über Innsbruck zum Brenner hinauf, der im großen und ganzen keine Schwierigkeiten aufweist, wenn man rund um Bonn schon einige "Bergtouren" im Siebengebirge und in den Weinbergen der Ahr gemacht hat. Einzig die recht große Anzahl von Autos fällt unangenehm auf, wo doch parallel zur Paßstraße eine, allerdings mautpflichtige Autobahn entlang führt.

Nach der raschen Brennerfahrt stellte sich dann zwingend die Frage, welchen Weg in Richtung Bozen nehmen? Einmal im weiten Bogen durchs Eisacktal oder über den Jauferpass nach Meran und dann weiter über die Berge zum Gardasee oder aber auf dem direkten Weg über das Penser Joch nach Bozen?

Zuhause bei den Vorbereitungen hatte ich diese Frage bewußt offen gelassen, da ich mich nicht so recht entscheiden konnte zwischen dem, noch unbekanntem Reiz der Berge und der Möglichkeit des raschen Vorkommens im Flußtal.

Wie so häufig liegt dann der Kompromiß etwa in der Mitte, für mich hieß das, Fahrt über das Penser Joch und anschließend im Etschtal weiter nach Süden. Dies war landschaftlich eine schöne Wahl, denn noch vorher hatte war ich durch ein solch wildes und schönes Flußtal bergab gefahren. Jedoch mußte ich mir dieses Erlebnis auch schwer erkämpfen, denn noch nie vorher mußte ich

RADWANDERN AM AMMERSEE

Ich gehöre zu den älteren Radwanderern und verlegte deshalb nicht täglich meinen Aufenthaltsort, sondern wohnte 13 Tage lang in Diessen am Ammersee. Es ist ein kleines nettes Städtchen in der Südwestecke des Ammersees mit historischen Häusern und vielen Gaststätten. Eine große Barockbasilika, vor einigen Jahren restauriert, ist sehenswert. Von Diesem aus kann ich folgende Radwanderungen empfehlen, Fahrräder können bei der Stadt - Fremdenverkehrsamt - preiswert geliehen werden:

1. Rundfahrt um dem Ammersee, von Diessen in nördlicher Richtung über Utting, Schondorf, Stegen, Herrsching, am Südufer zurück. Ca. 45 km, also eine schöne, bequeme Tages-tour. Zu 80% auf Radfahrpfeiden, lediglich am Südufer des Sees muss man auf der Strasse fahren.
2. Halbtagspartie von Diessen am Südufer (Strasse), dann hinauf zum Kloster Andechs, Besichtigung der Wallfahrtskirche, Einkehr im Biergarten, dann Abfahrt über Vorderfischen, Pähl, Wiesenbach nach Weilheim. Nach Stadtbesichtigung über Vorderfischen nach Diessen zurück.

Am 21.11. im Zusammenhang mit dem Herbsttreffen in Dhaun findet ein Seminar statt zum Thema "Ältere Menschen als Radfahrer". Interessenten bitte beim ADFC-Bezirksverein Bonn melden. Siehe auch Hinweis S. 3

3. Ganztägige Radpartie nach Landsberg am Lech. Bundesstraße nach Dettenhofen, dann am Windachspeicher entlang (kleine Tal-sperre) über Finning, Reisch nach Landsberg. Sehenswerter historischer Stadtkern, Zurück auf der Bundesstraße über Pürgen, Hagenheim Dettenhofen nach Diessen. Insgesamt ca. 55 km, zum Teil bergiges Gelände.
4. Kleinere Radtour: Am Südufer des Ammersees, dann hinauf zum Kloster Andechs (das Fahrrad muß man schieben), auf Feldwegen nach Frieding, über Drösslich hinunter nach Seefeld am Pilsensee, am Ufer dieses Sees in südlicher Richtung nach Herrsching und am Südufer des Ammersees zurück nach Diessen. Etwa 35 km.
5. Von Diessen am Südufer nach Herrsching (zuerst Straße, danach Radfahrweg), am Nordufer des Pilsensees über Güntering in westlicher Richtung bis zum Wörthsee, am Südufer

1.300 m Höhenunterschied auf 16 km überwinden, wobei ca. 3/4 der Strecke eine Steigung von 10-13% aufwies. Die Auffahrt wurde zu einer gut dreistündigen Qual und die landschaftlichen Reize konnte ich erst genießen, als in der Paß-Gaststätte ich ausgiebig Luft geschnappst und "Radler" getrunken hatte.

Bei den Planungen hatte ich mich auf eine Flachland- und Eifel-Kondition einiger Tagestouren und vor allem auf meine "Reiserad"-Übersetzung von 28 vorn zu 26 hinten verlassen und doch war es an der Grenze des Möglichen, vor allem in der Kombination von Brenner am Vormittag und dem Reisegepäck in den Packtaschen. Geschafft habe ich diesen Paß dann auch nur, indem ich alle 1.000 bis 1.500 m eine längere Pause eingelegt hatte, um auszuruhen, zu trinken und den eigenen "Schweinehund" zu überwinden. Als all das geschafft war, hätte ich vor Freude brüllen und weinen können und ich hatte mir direkt für die weitere Tour den Entschluß gefaßt, nicht noch einmal eine solche Tortur durchstehen zu müssen.

Und doch bin ich noch immer von der Faszination der Berge erfüllt, die Zeit filtert scheinbar die bitteren Erinnerungen besser als die schönen. Deshalb überlege ich, ob es nicht schöner wäre, zwar mit dem Fahrrad in die Alpen zu fahren, aber wenn eben möglich die schwierigen Pässe als separate Tagestouren ohne Reisegepäck zu befahren, und auch einmal das Rad stehen zu lassen, um eine Bergwanderung zu Fuß zu unternehmen, denn auch das hat seine Reize und man kann noch mehr entdecken, es sei denn, man ist mit einem Mountainbike unterwegs.

All in allem ist eine Alpenüberquerung ein schönes und intensives Erlebnis, von dem ich sicher noch lange zehren werde, doch es setzt voraus, daß man seine Kräfte sehr gut einschätzen und dann auch einteilen kann. Wenn man es dazu noch versteht, anhand von, möglichst genauen, Karten eine sinnvolle Etappeneinteilung vorzunehmen, dann ist das Radwandern ein geeignetes Mittel bei Reiseieber, wie es Ulrich Herzog sinngemäß in einem Fahrradbücher schreibt.

Jürgen Clemens, z. Zt. in Italien

dieses Sees nach Steinebach und am Nordufer des Wörthsees auf kleine Pfade nach Bachern, auf der Straße zurück nach Güntering und zurück über Herrsching nach Diessen. Insgesamt ca. 50 km, meist flaches Gelände.

6. Am Radfahrweg am Ammersee entlang in nördlicher Richtung, über Schondorf nach Eching, dann auf einer kleinen Nebenstrasse nach Grafrath und auf der Straße, teilweise mit Radfahrweg über Schöngeising nach Fürstenfeldbruck, Stadtbesichtigung und den gleichen Weg zurück. Weite Tour, hin und zurück ca. 75 km. Auf der Rückfahrt sollte in Nähe von Fürstenfeldbruck (Beschilderung) die prächtige Basilika (Klosterkirche) Fürstenfeld besichtigt werden (Einkehrmöglichkeit). Meist flaches Gelände.

Die Radfahrweg um den Ammersee sind sehr gut beschildert und ausgebaut.

7. Von Diessen auf einer kleinen Waldstrasse (König-Ludwigs-Weg) über Wengen nach Wessobrunn. Lohnende Besichtigung der früheren Klostergebäude, soweit sie nach der Säkularisation stehengeblieben sind. Zurück auf einem Radfahrweg hinunter nach Raisting und nach Diessen. Insgesamt ca. 30 km. Hinfahrt hügelig, Rückfahrt bergab.

Man sollte berücksichtigen, daß der Ammersee etwa 500 Meter hoch liegt. In der ersten Hälfte Oktober, in der ich dort war, ist es schon merklich kühl.

Günther Thamm

Betrifft: Reiseberichte

Die Redaktion bedankt sich für die Zusendung der Reiseberichte, im nächsten Rückenwind folgt ein weiterer. Zugleich hofft sie, daß es noch mehr werden. Die kommenden Herbst- und Winterabende werden vielleicht den ein oder anderen veranlassen, die sommerliche Radtour Revue passieren zu lassen und einen kleinen Bericht für den Rückenwind zu schreiben?

Kleinanzeigen für ADFC-Mitglieder gratis

Radfahrer leben im Straßenverkehr gefährlich. Darauf weist die Bonner Polizei anhand der Zahlen der jüngsten Verkehrsunfallstatistik hin. Waren im ersten Halbjahr 1986 noch 70 Radfahrer an Unfällen beteiligt, so ist die Zahl im ersten Halbjahr 1987 auf 211 Fälle angestiegen. Dabei wurde eine Person getötet, 42 Menschen wurden schwer (im Vorjahr 22) und 141 Personen leicht verletzt (1986: 44).

Ein Polizeisprecher kommentierte diese Zahlen so: „Als Nahverkehrsmittel erlebt das Fahrrad eine Renaissance.“

Radler-Unfälle haben sich verdreifacht

Polizei: Mehr Vorsicht

Radfahren ist an Wochenenden ein beliebter Trimmisport, in der Woche ein gesundes, schnelles und preiswertes Verkehrsmittel auf unseren überlasteten Straßen. Allerdings legen viele Radfahrer den Schwerpunkt auf Schnelligkeit, und so sieht

man sie bei Rotlicht Kreuzungen passieren, linke Radwege benutzen, Einbahnstraßen ignorieren und Fußgänger geflissentlich übersehen.

Die sorglose Fahrweise der Pedalritter hat gefährliche Auswirkungen, wie die Zahlen belegen. Sogar ältere Radfahrer, die eigentlich Vorbilder im Straßenverkehr sein sollten, müssen sich die Frage gefallen lassen, ob sie ihr Verhalten den jüngeren Verkehrsteilnehmern gegenüber eigentlich verantworten können.“ (ger)

General-Anzeiger vom 31.7.87

Bewußte Fehlinformation

Seit einiger Zeit geistert ein Zitat durch die Presse, 93 % der Radfahrer führen regelwidrig. Leider wurde dieses Zitat auch kommentarlos von RADFAHREN abgedruckt. Am 11. Juni wiederholte die Verkehrswacht diese Fehlinformation und drehte sie auch noch um: "Nur sieben Prozent Radfahrer verkehrsgerecht". Dies sei Grund dafür, daß jeder siebte Verunglückte ein Radfahrer sei. Und dies wiederum hänge "mit dem liberalen Umgang mit den Verkehrsvorschriften zusammen." Einzelbehauptungen und vor allem die Zusammenstellung sind absoluter Unfug. Deshalb kommentierte der Bundesvorstand die Verkehrswachtmeldung über dpa (Deutsche Presse Agentur) wie folgt:

Energisch widersprach der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) der Erklärung der Verkehrswacht. Die Behauptung, nur sieben Prozent der Radfahrer verhielten sich verkehrsgerecht, sei aus dem Zusammenhang einer Studie gegriffen und stelle deren Ergebnisse und Empfehlungen auf den Kopf. Zahlreiche andere Erhebungen belegten überzeugend, daß das Verkehrsverhalten der Radfahrer von der durchschnittlichen Norm aller Verkehrsteilnehmer nicht abweiche.

(Der Text wurde entnommen: 'ADFC-intern' vom 30.07.87)

8. November 1987

B a u m - G e d e n k t a g

In den Niederlanden wurde der erste Sonntag im Monat als "Nationaler Baum-Gedenktag" ausgerufen. Der ADFC fordert dazu auf, auch an diesem Tag nach Möglichkeit auf Autofahrten zu verzichten.

DER RADFAHRER - ein (un)heimliche "ANARCHIST" - ein Kommentar:

Da haben wir es wieder: wenn die Radler-Unfälle in erschreckendem Ausmaß steigen, kann das nur an den Radfahrern liegen. Sollte der Bonner Polizeisprecher gutgläubig auch der BEWUSSTEN FEHLINFORMATION der Deutschen Verkehrswacht erlegen sein oder wußte er es ohnehin schon? Die Gründe, die für das Ansteigen der Radler-Unfälle angeführt werden, muten jedenfalls wie eine Projektion des Autofahrers auf den Radfahrer an: Schnelligkeit oder wie es im Amtsdeutsch verharmlosend "unangepaßte Geschwindigkeit" heißt, das Nichtbeachten roter Ampeln sind doch durchaus nicht alleine Verfehlungen, die Radfahrer begehen. Es ist unbestreitbar, daß Radfahrer sich im Straßenverkehr nicht immer regelgerecht verhalten, aber in welchem Umfang dies zu Unfällen führt, sollte doch erst einmal überprüft werden. An wievielen der 211 Unfälle im ersten Halbjahr waren Radfahrer Schuld bzw. trugen eine Teilschuld? Wo lagen die Ursachen für die Unfälle im einzelnen? Hier wäre sicher eine sorgfältige Analyse angebracht, um ein weiteres Ansteigen der Unfälle zu verhindern, statt voreilige Vorurteile als Schlußfolgerungen zu präsentieren. Den "heimlichen Anarchisten" fühlt wohl jeder Verkehrsteilnehmer bei der einen oder anderen Gelegenheit tief in sich drinnen, wenn es mal nicht vorwärts geht oder man sich schlicht nicht beobachtet fühlt oder einen unsinnige Regelungen ärgern. Ich glaube so etwas ließe sich besser ertragen, wenn das Verkehrsklima bei uns weniger von dem Standpunkt der Rechthaberei bestimmt würde als von Rücksichtnahme. Dazu könnte auch die Polizei mehr beitragen, indem sie allen Verkehrsteilnehmern vorurteilsfrei begegnet.

Ruth Steinacker

Fortsetzung von S. 1

Davon sollen 74 (36 in Bonn, 18 in Bad Godesberg, 15 in Beuel und 5 in Hardtberg) sogar schon "mittelfristig" - also bis 1992 - verwirklicht werden (wenn sie es nicht gar schon sind, wie etwa der Fahrradstreifen auf der Hausdorffstraße). Die übrigen 89 Maßnahmen werden als "langfristig" eingestuft - und da beginnt schon das Dilemma: erst "langfristig" verwirklicht werden sollen nämlich fast alle "Knackpunkte". Beispiel: die Verbindung vom Stadthaus zur Kennedybrücke (Cityring/Suttnerplatz). Kommentar der Verwaltung dazu "Baumaßnahme unter Umgestaltung der gesamten Platzanlage". Mit anderen Worten: In diesem Jahrtausend nicht mehr. Das Gleiche ließe sich für viele andere Vorhaben sagen. Listigerweise liefert die Verwaltung den Fraktionen, denen Radwege nicht gerade ein Herzensanliegen sind (welche sind das wohl?) gratis gleich mögliche Ablehnungsgründe mit: "unter teilweiser Inanspruchnahme von Vorgärten", "Fortfall von Parkplätzen", "nach Grunderwerb", "unter Fortfall von Bäumen", "nur unter Eingriff in den Redoutenpark" - da läuft dem Radverkehrsgegner das Wasser auf der Zunge zusammen. Auffällig auch, daß viele sinnvolle Vorhaben mit Großbauten verbunden, die zumindest nicht unumstritten sein ("nach Ausbau der bahnp parallelen Straße", "nach Bau des Straßentunnels", "im Zusammenhang mit der 2. Viktoriabücke") nach dem Motto: "Wer diesen Radweg will, der lehne jenes Großbauvorhaben nicht ablehnen".

Schließlich ist zu geißeln, daß eine Reihe von Verbindungen aus dem "Radwegehauptnetz 1978", die bisher nicht verwirklicht werden konnten, nunmehr endgültig aufgegeben werden sollten. Einige davon sind wohl tatsächlich verzichtbar. Aber den Schiefelingsweg mit der Verlängerung Kollegienweg (von Duisdorf nach Enderich), die Verbindung Uni-Südstadt über Lenné- und Niebuhrstraße oder die Anbindung des Beueler Südens an die Beueler "City" (Rudolf-Hahn-Straße) sollte man nicht so ohne weiteres abschreiben. Gänzlich fehlt im übrigen - wie immer - die Römerstraße zwischen

Augustusring und Wachsbleiche (Beethovenhalle). Der Hinweis man könne ja am Rhein entlang fahren, kann wohl nur von Leuten kommen, die ihr Fahrrad einmal im Jahr zur "G.A.-Volksradwanderfahrt" benutzen.

Ansonsten sind die Vorschläge der Männer vom Tiefbauamt ja durchaus diskutabel und oft sogar sehr vernünftig - nur sollten sie eben nicht auf die lange Bank geschoben werden. Also: aus "langfristig" mach "mittelfristig". Dann wird sich zeigen, welchen Rang der Fahrradverkehr in Theorie und Praxis der Bonner Kommunalpolitik wirklich einnimmt.

Der ADFC Bonn wird sich über seine Stadtteilgruppen aktiv in die Diskussion in den Bezirksvertretungen über dieses Konzept einmischen. Insbesondere wollen wir versuchen, die Bezirksverordneten (aller Parteien) davon zu überzeugen, daß so manche "langfristige" Maßnahme in die Liste der "mittelfristigen" gehört. Über eventuelle Erfolge wird vielleicht schon im nächsten RÜCKENWIND zu berichten sein.

Übrigens: Die "Verbreiterung Unterführung Kaiserplatz" läuft unter "mittelfristig". Die Worte hör' ich gern - allein mir fehlt ein bißchen der Glaube.

Jens Peters

Restrisiko

Was nützt dem besten Fahrer das sicherste Auto bei der ruhigsten Verkehrslage wenn die Straße bei hundertsechzig plötzlich falsch abbiegt?

Unfallprotokoll

Das Auto wurde nur leicht verletzt. Der Fußgänger hatte einen Totalschaden.

RAINER SCHERFF

KONTAKTADRESSEN

VORSTAND

Karl-Ludwig KELBER (1. Vorsitzender)
Weberstr. 67, Postfach 120 231, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/211078 (d),
0228/210121 (p)

Andreas STÜMER (2. Vorsitzender)
Hartsteinstr. 10, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/210327

Inge BRADE (Kassiererin)
Erfurtstr. 9, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/256282

Dieter LENK (Schriftführer und Mitgliederbetreuung)
Deichmanns Aue 52, 5300 Bonn 2, Tel. 0228/342506

Dr. Michael ZUMPE (Rechtsfragen)
Schüllerweg 10, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/233574 (p), 0228/3002532 (d)

Louis LEPROD'HOMME (Technik)
Zedernweg 8, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/256317

Christof NEUHAUS (Technik)
Siemensstr. 168, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/665000

Ruth STEINACKER ("Rückenwind")
Lennéstr. 7, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/210186 (p), 0228/220159 (d)

Dr. Werner DRAEGER (Stadt- und Verkehrsplanung)
Rheindorfer Str. 53, 5300 Bonn 3, Tel. 0228/473876

Jens PETERS (Stadt- und Verkehrsplanung)
Spessartstr. 3, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/652153

Daniel CLEAVENGER (Radwandern)
Herwarthstr. 24, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/652356

Orts- und Stadtteilgruppen

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

z. Zt. kein/e Sprecher/in; Auskunft erteilt Jens PETERS

Hardtberg

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

Bad Honnef

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

Meckenheim/Rheinbach

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

St. Augustin/Siegburg

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

Koblenz/Mosel

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

TERMINEOrts- und Stadtteilgruppen**BONN**

Zeit: jeden letzten Dienstag im Monat
um 20 Uhr

Ort: Bonner Stuben, Ecke Oxford-/Wilhelmstraße

BEUEL

Zeit: am ersten Donnerstag im Monat
um 20 Uhr

Ort: Zur Krone an der Siegfried-Leopold-Straße

BAD GODESBERG:

Zeit: jeden dritten Donnerstag im Monat
um 20 Uhr

Ort: Marktschänke, Bürgerstr. 2

BAD HONNEF

Zeit: am letzten Freitag im Monat
um 20 Uhr

Ort: Kurhaus

SANKT AUGUSTIN

Zeit: am ersten Dienstag im Monat
um 20 Uhr

Ort: Haus Mülldorf, Bonner Str. 68, Zugang über den alten Schulhof von der Gottfried-Salz-Straße her

KOBLENZ

Zeit: am dritten Donnerstag im Monat
um 19.30 Uhr

Ort: Mainzer Rad, Obere Löhrrstraße neben Odeon

Die nächsten Termine:

BONN 27.10. und 24.11.

BEUEL 01.10. und 05.11.

BAD GODESBERG 15.10. und 19.11.

BAD HONNEF 30.10. und 27.11.

SANKT AUGUSTIN 06.10. und 03.11.

KOBLENZ 15.10. und 19.11.

Auf den Spuren der römischen Wasserleitung rund um Meckenheim

am 25. Okt. um 14 Uhr

Abfahrtsort: Am Antennenturm in Meckenheim

Fahrradmarkt

Samstag, 10. Oktober vor der Universität/
Hauptgebäude am Regina-Pacis-Weg
von 10 bis 13 Uhr

Reparatour

Kleine Fahrrad-Tour, auf der "pannenerprobte" ADFC'ler die häufigsten Defekte am Rad unterwegs und ihre Behebung erklären. Dazu Tips für die kleine und große Radtour.

Im Anschluß an den Fahrradmarkt in Bonn am 10. Oktober um 14.30 Uhr vor der Universität/Hauptgebäude Hofgartenwiese.

Info: Tel. 66 55 00 Christof Neuhäus
Tel. 25 63 17 Louis Leprod'Homme

Mit dem Fahrrad um die Welt

4 Jahre, 2 Monate und 18 Tage über Westeuropa und Nordafrika nach Südamerika, mit dem Bananenfrachter in die USA, über den Pazifik nach Australien, von dort durch Südostasien und 9 Monate durch den indischen Subkontinent. Durch Pakistan, Iran und die Türkei zurück nach Deutschland. In einem ebenso interessanten wie unterhaltenden Diavortrag berichtet Gudrun Brardt über die Erlebnisse ihrer Reise.

Ort: Sankt Augustin, Rhein-Sieg-Gymnasium (Nähe Zentrum)

Zeit: Donnerstag 12.11. 19.30 Uhr
Eintritt frei!

Adventstour

gemütlich durch den Kottenforst (ca. 50 km) mit Tradition und zweimaliger Einkehr (Mittagessen und Kaffee).

Start in Bonn um 10 Uhr am Poppelsdorfer Schloß.

Start in Koblenz um 8.20 Koblenz Hbf.

Auskunft: Karl-Ludwig Kelber Tel. 0228/21 01 21



RADELN über den Münsterplatz soll erlaubt bleiben. Foto: GA-Archiv

Radweg über den Münsterplatz bleibt

Polizei warnt vor Konflikten

(sbt) Die Radwegverbindung über den Münsterplatz bleibt erhalten, obwohl die Polizei auch im zweiten Jahr des Bestehens Bedenken gegen diese Regelung hat. Das teilt am Dienstag die Verwaltung im Hauptausschuß mit. Die Radler hätten hier eine sichere Verbindung durch die Innenstadt, argumentiert die Stadt und verweist darauf, daß die Zahl der Radfahrer immer mehr zunehme. Darunter befänden sich viele Studenten, denen man eine günstige Verbindung zwischen Universität und Nordstadt anbieten müsse. Demgegenüber könnten „verbotswidrig handelnde und rücksichtslose Raser“ nicht so gravierend ins Gewicht fallen, daß ihr Weg die Regelung aufgehoben werden müsse.

Nach Ansicht der Polizei muß dagegen „den Radfahrern der Wille zu einer ausgewogenen Partnerschaft gegenüber den Fußgängern bestritten werden“. Das hätten Beobachtungen der Beamten ergeben. Weil viele Radler zu schnell führen und sich auch nicht auf die ihnen vorgegebenen Zonen beschränkten, komme es immer wieder zu „gefährlichen Konfliktsituationen“ mit Fußgängern.

Die Verwaltung erkennt solche „Probleme“ an, sieht aber die Bilanz der Zulassung des Fahrradverkehrs auf dem Münsterplatz als „insgesamt nicht negativ“ an. Allerdings will sie „keine neuen Radwegverbindungen durch Fußgängerzonen“ mehr einführen.

Zanderstraße für ADFC noch aktuell

Erster Treff der Godesberger Radler nach den Sommerferien

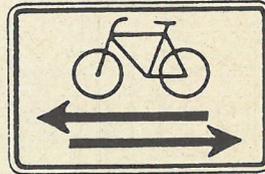
(NF) Zwei Schwerpunkte besprachen die Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Ortsgruppe Bad Godesberg, bei ihrer ersten Sitzung nach den Sommerferien: die Mängel des Radwegenetzes in Godesberg sowie die hohe Zahl von Unfällen im ersten Halbjahr 1987. In puncto Verkehrsnetz beklagten sich die Pedalisten vor allem über den Brennpunkt Zanderstraße. Dort war in der Vergangenheit ein beidseitig befahrbarer Radweg auf der nach Süden führenden Straßenseite angelegt worden. Nun ergeben sich laut Angaben der Radler Probleme für diejenigen, die die Kreuzung Zanderstraße/Theodor-Heuss-Straße in Richtung Norden überqueren wollen. Auch nach dem Passieren der Kreuzung sind die Schwierigkeiten noch nicht bewältigt, da die Radler ihre Fahrt entweder auf dem Gehweg fortsetzen oder die Von-der-Heydt-Straße überqueren müssen.

Einen weiteren Gefahrenherd stellt nach Ansicht des ADFC die Kreuzung Koblenzer Straße/Friedrichallee/Theodor-Heuss-Straße

dar. Wollen die Radler die B 9 von der Theodor-Heuss-Allee in Richtung Friedrichallee überqueren, müssen sie entweder absteigen und ihr Fahrzeug über den Fußgängerüberweg schieben oder sich in den Autoverkehr auf der zweispurigen Straße einordnen. Die ADFC-Mitglieder schlagen vor, an dieser Stelle eine Fahrraddampel zu installieren.

Bezüglich der gestiegenen Unfallzahlen im ersten Halbjahr dieses Jahres – rund dreimal so hoch wie im vergangenen Jahr – zeigten sich die Pedalisten erschrocken über „Vorurteilungen“ der Radfahrer von seiten der Polizei oder einiger Verbände, so ADFC-Sprecher Gerhard Lemm. Laut Untersuchungen früherer Jahre, so Lemm, seien die Unfälle lediglich zu weniger als 50 Prozent durch die Radler selbst verschuldet gewesen. Gründe dafür seien Probleme mit der schlechten Einsehbarkeit einiger Radwege sowie die Unsicherheit mancher Radler an Verkehrsknotenpunkten.

General-Anzeiger vom 19./20.9.87



Kallenweg: Zaun ist weg

Kessenich. (sbt) Das lange „Bohren“ seitens der Anwohner sowie von SPD und FDP hatte letztlich doch Erfolg: Der Maschendraht, der bisher noch den direkten Weg vom Hindenburgplatz über den Kallenweg zur Bergstraße versperrte, ist gefallen. Es hatte mehrerer Anläufe in der Bezirksvertretung wie im Beschwerdeausschuß des Hauptausschusses bedurft, bis der Weg, der im Bebauungsplan längst festgelegt ist, auch begehbar wurde. Das Tiefbauamt räumte jetzt den Zaun weg. Die SPD-Bezirksverordnete Helga Fischer dankte dafür, bat aber darum, noch Sperrpfosten einzubauen, damit der Weg nicht mit Motorfahrzeugen befahren wird, was auch die Anwohner nicht wollen.

General-Anzeiger vom 3.8.87

Radweg entlang der B 56 soll beleuchtet werden

(ghs) Die Stadt St. Augustin wird in diesem Jahr Straßenlaternen an dem alten Geh- und Radweg entlang der B 56 (St. Augustiner Straße) aufstellen. Stadtverordneter Heiner Eckolt (SPD) hat jetzt mit einer Anfrage an den Stadtplanungsausschuß angeregt, auch auf dem Bonner Teil der B 56 für eine Beleuchtung zu sorgen. Er fragt, ob dies durch überplanmäßige Ausgaben noch vor dem Winter möglich sei. „Da dieser Fuß- und Radweg eine wichtige Verbindung aus den Ortsteilen der Stadt St. Augustin zur Gesamtschule Beuel-Ost darstellt und von vielen Kindern besonders im Winter schon morgens bei Dunkelheit benutzt wird, ist eine vernünftige Beleuchtung unbedingt notwendig“, begründet der Stadtverordnete seine Anfrage.

General-Anzeiger vom 24.8.87

Bonner Stuben

 im Kolpinghaus
gegenüber dem Landgericht

SPEISEKARTE zur MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Ochsenschwanzsuppe mit Burgunder abgeschmeckt 7.50 DM

Spanferkelbraten
mit Sauerkraut und Püree 14.50 DM

Herbstsalat
- für die Gesundheit -
mit Tomaten, Champignons, gebratenem Hühnerfleisch,
Käse und Eiern 15.50 DM

Radler Platte
verschiedene Wurstsorten und Schinken, dazu reichen
wir hausgemachte Salate 14.50 DM

G U T E N A P P E T I T !

ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion

Tip 4

Radfahren in verkehrsberuhigten Zonen

Problem: Falsches Verhalten der Radler aus Unkenntnis über die Bedeutung des Schildes "Verkehrsberuhigung" (Zeichen 325, Straßenverkehrsordnung)

Der ADFC empfiehlt:

In Straßen, die als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert sind, gelten Fußgänger, Radfahrer und Kfz als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer, d.h.:

- Alle Fahrzeuge, also auch Radler, müssen Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Radler und Autofahrer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig, müssen sie warten.
- Radler und Autofahrer müssen jederzeit auf Fußgänger und spielende Kinder gefaßt sein, da diese die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen und Kinderspiele überall erlaubt sind.
- Radler müssen ständig damit rechnen, daß sie von Fußgängern oder spielenden Kindern überhört werden; deshalb frühzeitig vor möglichen Konfliktfällen klingeln und mindestens 1m Abstand beim Vorbeifahren halten.

