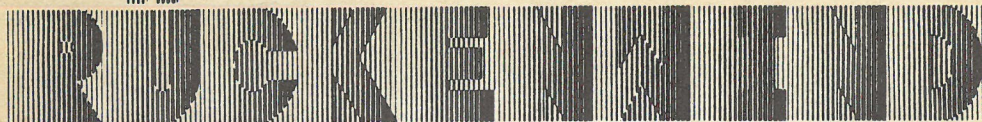
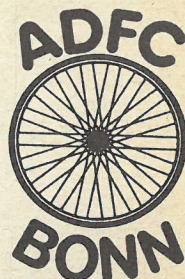


1111 0000



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

KOSTENLOS



3. Jahrgang

Nr. 6 /1987

Neu in Bonn: FAHRRAD-KURIERDIENST

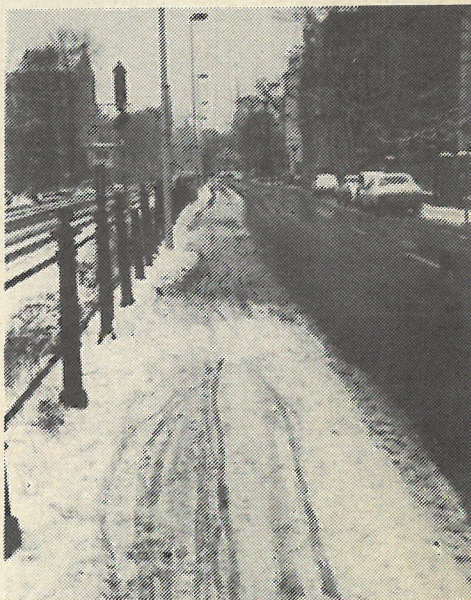
Was in New York, vor allem in Manhattan, aber auch schon in einigen Städten der Bundesrepublik erfolgreiche Realität ist, soll demnächst auch in Bonn starten: ein Fahrrad-Kurierdienst.

Viele Geschäftsleute, Verbände und auch Privatpersonen haben regelmäßig rasche und zuverlässige Besorgungen zu erledigen oder Aufträge zu erteilen. Da muß ein Film entwickelt oder ein Eilbrief zur Post gebracht werden, da soll eine Pizze zugestellt oder eine wichtige Konstruktionszeichnung übermittelt werden - die schnellen und stauunempfindlichen Fahrradkurierere erledigen in ganz Bonn alles, was man von ihnen verlangt.

"Velofix" - so wird das junge Unternehmen beziehungsreich heißen, man bald, vom Januar an oder spätestens ab Februar mit auffallenden Gefährten auf den Bonner Straßen sehen wird. Der ADFC hat eine Patenschaft übernommen, um dem Kurierdienst auf die Beine zu helfen.

Mitglieder, die in ihrem beruflichen Bereich Einfluß auf entsprechende Auftragsvergaben nehmen können, werden sehr herzlich gebeten, "Velofix" eine Chance zu geben. Es lohnt sich; denn die Bedingungen sind außerordentlich günstig.

Wer gegenwärtig arbeitslos ist und an einer Mitarbeit interessiert ist, kann sich mit einer Karte beim ADFC Bonn, Postfach 180 146, 5300 Bonn 1 melden.

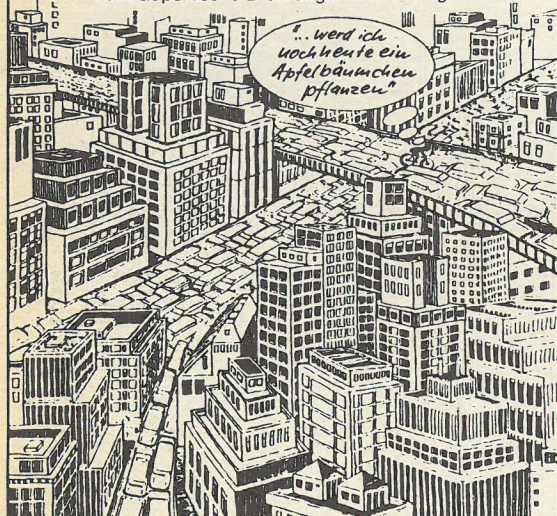


Winterzeit - garstige Zeit! Viele Radler/innen lassen sich auch im Winter von schlechtem Wetter nicht schrecken und benutzen täglich ihr Rad. Die Stadtverwaltung Bonn scheint Radfahren für eine rein sommerliche Betätigung zu halten: im letzten Winter wurden Radwege vom Schnee gar nicht oder nur verspätet geräumt. (Bild: Kaiserstraße)

Der ADFC-Bezirksverein Bonn wünscht allen Mitgliedern schöne Weihnachtstage und alles Gute für 1988 - vor allem sichere Fahrt und tüchtig Rückenwind.

Tilman Bracher Konzepte für den Radverkehr

Fahrradpolitische Erfahrungen und Strategien



DIE CHANCEN STEIGEN !

Wachsende Motorisierung und Renaissance des Fahrrads müssen nicht im Widerspruch stehen. Als Symbol des Umweltschutzes und des Aktivseins gewinnt das Rad immer mehr an Bedeutung. Wie groß die Chancen des Fahrradverkehrs sind, wenn die richtigen "Konzepte für den Radverkehr" genutzt werden, zeigt der Autor dieses Buches auf. Im integrierten Radverkehr wird sich das Fahrrad in den Städten als Konkurrent zum Automobil und als Wettbewerber und Partner zum öffentlichen Personennahverkehr beweisen. Eine Chance für das Rad und eine Chance für die Umwelt.

Tilman Bracher
Konzepte für den Radverkehr
Bielefelder Verlagsanstalt
ISBN 3-87073-027 DM 29.80

Für ADFC-Mitglieder zum Vorzugspreis von nur DM 26,90. Bestellungen an: ADFC-Bundesverband
Postfach 10 77 44, 2800 Bremen 1

Wichtiger Hinweis für alle ADFC-Mitglieder

BEITRAG FÜR 1988

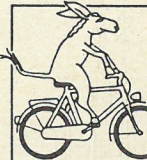
Ich bitte alle Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung für ihren Beitrag und eine evtl. Spende erteilt haben, daran zu denken, daß die Einzugsaufträge jeweils am 1. Februar zur Post gegeben werden. Von den Mitgliedern, die den Beitrag selbst überweisen, erbitten wir die Zahlung möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis zum 30.4.. Sie ersparen mir dadurch die Arbeit und dem Verein die Kosten für eine Mahnaktion.

Die Beiträge gelten jeweils für das Geschäftsjahr vom 1.1.-31.12. und betragen für

- o Einzelmitglieder DM 45.-
- o Familien DM 55.-
- o Schüler, Studenten, Auszubildende, Arbeitslose und Rentner DM 30.- (sofern sie den Normalbeitrag nicht aufbringen können.)

Inge Brade

Kessenicher Str. 170
Tel. 02 28/23 43 11
Mo - Fr 9⁰⁰ - 13⁰⁰; 14³⁰ - 18³⁰ Sa 9⁰⁰ - 13⁰⁰
Mi Nachm. geschlossen, langer Sa bis 18⁰⁰



Drahtesel

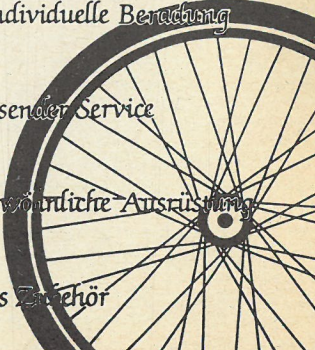
der Fahrrad-Laden
in Bonn-Dotternhof

individuelle Beratung

umfassender Service

aussergewöhnliche Ausrüstung

pfiffiges Zubehör



INHALT

Neu in Bonn:	
Fahrrad-Kurierdienst	S. 1
Wichtiger Hinweis für alle ADFC-Mitglieder: Beitrag für 1988	S. 2
In eigener Sache	S. 3
Impressum	S. 3
"Auf dem Suttner-Platz Rad zu fahren, ist lebensgefährlich"	S. 4
3 tote Radfahrer in 5 Tagen	S. 5
Mein täglicher Weg zur Arbeit	S. 6
Leserbrief im General-Anzeiger: Positive Lösungen statt Behinderungen	S. 7
Neu gegründete ADFC-Ortsgruppe Troisdorf will Einfluß auf das Radwegekonzept der Stadt Troisdorf nehmen	S. 8
Regelmäßige Treffen der Orts- und Stadtteilgruppen	S. 8
"Silbernes Fahrrad" für den Kommunalpolitiker von Arnim	S. 9
Fahrradstation am Bonner Bahnhof - Stadtverwaltung mauert	S. 9
Offene Fragen in der StVO	S. 9
ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion: Tip 5	S. 10
Kontaktadressen	S. 11
Mit dem Rad durch Ostniedersachsen	S. 12
Erste Erfahrungen mit der neuen 5-Gangnabe "Torpedo-Pentasport"	S. 13
"Hydro-Stop" - Hydraulik-Fahrrad-Felgenremsen - technische Neuheit	S. 15
Halle Technik-Freaks	S. 15
Beispielerklärung	S. 16

Impressum

Rückenwind Dezember 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

Redaktionsschluß Rückenwind 1/88: 15.01.88

In eigener Sache:

Liebe Leserin, lieber Leser!

Seit einem Jahr betreue ich den RÜCKENWIND. In dieser Nummer möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen zu bedanken, die mit Beiträgen und Anregungen zum Gelingen des RÜCKENWINDS beigetragen haben. Damit verbinde ich zugleich die Bitte an alle mitzuhelfen, daß der RÜCKENWIND auch in Zukunft eine "runde Sache" wird. Beiträge und Leserbriefe sind ebenso herzlich willkommen wie Kritik und Verbesserungsvorschläge.

Tolle Geschenkidee zu Weihnachten

Tourenkarten, Bücher, Poster, Radwanderführer des ADFC als Weihnachtsgeschenk auf den Gabentisch. Unser umfangreiches Angebot finden Sie im "Stahlross", Breite Str. 65, Mo-Fr. 11.00-18.30, Sa 9.00-14.00

In diesem Jahr hat der Bezirksverein die Zustellung des RÜCKENWINDs ganz auf den Postversand umgestellt, und zwar wird er als "Büchersendung" verschickt. Damit verbunden ist, daß Werbung nur noch auf den ersten und letzten 4 Seiten abgedruckt werden kann. Den Postversand, den bislang Dieter Lenk erledigte, hat ab dieser Nummer Christof Neuhaus übernommen. An beide herzlichen Dank!

Sich um die kommerzielle Anzeigenwerbung für den RÜCKENWIND erfordert Zeit, die auch mir nicht im Überfluß zur Verfügung steht. Es wäre daher schön, wenn sich ein ADFC-Mitglied für die Anzeigenakquisition finden würde. Und noch eine letzte Frage bzw. Bitte: Gibt es ein ADFC-Mitglied, das seinen Computer zur Verfügung stellen würde, um den RÜCKENWIND im Computersatz zu erstellen?

Ruth Steinacker

Fahrrad - Stadt - Verkehr

Tagungs- und Sammelband zum internationalen Kongreß in Frankfurt a. M. am 2. u. 3. April 1987 mit zusammen (17+13) 30 Fachbeiträgen aus Wissenschaft und kommunaler Praxis des In- und Auslandes - ca. 200 Seiten Buchdruck DIN A 4, gebunden mit farbigen Umschlägen und über 300 Abbildungen, Strichzeichnungen und Diagrammen.

Tagungsband 35 DM

Sammelband 25 DM zusammen 50 DM

zu beziehen bei:

ADFC Hessen, Dr. J. Wolf, Eulerweg 5
6103 Griesheim

„Auf dem Suttner-Platz Rad zu fahren, ist lebensgefährlich“

Oberstadtdirektor Diekmann auf Informationstour mit dem ADFC durch die Bonner City

VON BERT MARK

Bonn. „Ich bin froh, daß ich es überlebt habe.“ Oberstadtdirektor Dieter Diekmann zog gestern nach zwei Stunden Radfahrt durch die Bonner City ein Fazit, das nicht ganz ernstgenommen werden sollte. Es brachte aber zum Ausdruck, daß ihn die Fahrt nicht unbeeindruckt gelassen hatte. Diekmann war einer Einladung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Bonn gefolgt, die für Radfahrer brennenden Problempunkte in Bonn auf einer Informationsfahrt einmal selbst in Augenschein zu nehmen.

„Ich möchte nicht über die

einzelnen Punkte diskutieren, sondern mich informieren“, hatte Diekmann vor Antritt der Fahrt klargestellt, daß man von ihm keine Entscheidungen in den umstrittenen Fragen erwarten könne. Dadurch daß eine solche Fahrt mitmache, wolle er aber demonstrieren, wie sehr ihm die Belange der Fahrradfahrer grundsätzlich am Herzen liegen.

Trotz der Einschränkung zu Beginn ließen Diekmanns Reaktionen auf die Schilderungen von Karl-Ludwig Kelber, 1. Vorsitzender des ADFC Bonn, und Jens Peters, ADFC-Vorstandssprecher für Stadt- und Verkehrsplanung, erkennen, daß ihm die Brisanz einiger der

gezeigten Gefahrenpunkte durchaus einleuchteten.

„Das ist unzumutbar und lebensgefährlich“, stellte er fest, nachdem er auf dem mittleren Fahrstreifen des Berthavon-Suttner-Platzes in Richtung Kennedybrücke gefahren war und miterlebte hatte, daß rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge dabei die Richtungsspur der Fahrradfahrer schnitten. Die von Jens Peters aufgezeigte Alternative, den Fahrradverkehr auch gegen die Einbahnrichtung durch die parallel verlaufende Friedrichstraße zu führen, müsse zumindest „ernsthaft diskutiert werden“, so Diekmann.

Mit ernster Miene folgte er auch den Ausführungen der Kelbers zur Gefährdung der Radfahrer auf den Radwegen der Kennedybrücke, wollte sich aber der ADFC-Forderung nicht anschließen, für die Autos nur noch eine Fahrspur je Richtung offenzuhalten. Immerhin sagte er zu, die geplante Errichtung einer automatischen Geschwindigkeits-Meßanlage auf der Brücke zu beschleunigen, um dadurch die Zahl der mit überhöhter Geschwindigkeit fahrenden Fahrzeuge zu senken.

Fährerisch das nächste Mal gefordert wurde der radelnde Oberstadtdirektor auf dem schmalen Radweg am Brassertufer. Bei radfahrendem Gegenverkehr war schon Millimeterarbeit zu leisten, um heil aneinander vorbeizukommen. „Das muß im Zuge der gesamten Neugestaltung des Rheinufer nachhaltig verbessert werden.“ Auch im Bereich des Wilhelm-Spiritus-Ufers hält er die derzeitige Planung noch nicht für abgeschlossen, nach der die bestehenden Radwege in ihrer Breite erheblich verringert werden sollen.

Der Standort eines Hauptanliegens des ADFC, der Fahrradstation am Bonner Hauptbahnhof, bildete den Abschluß. Karl-Ludwig Kelber unterstrich dort die Dringlichkeit einer Entscheidung über die endgültige Planung, da die Deutsche Bundesbahn nur bis Ende Mai 1988 das vorgesehene Grundstück am Bahnsteig 1 für dieses Bauvorhaben freihalten wurde.

„Mir ist wieder bewußt geworden, wie wichtig es ist, Entscheidungen nicht nur auf der Grundlage von Plänen, sondern durch eigene Anschauung vor Ort vorzubereiten“, unterstrich Diekmann den Wert der zweistündigen Fahrt. Demnächst will er seine Erkenntnisse dem ADFC im Stadthaus vorstellen und mit ihm diskutieren.



Am Stadthaus startete Oberstadtdirektor Dieter Diekmann mit Karl-Ludwig Kelber, Vorsitzender des ADFC, und Jens Peters (von links) zu einer Radtour durch die Nordstadt. Foto: Homey

Im Großraum Bonn stehen 130 Bäckereibetriebe mit 200 Verkaufsstellen im Dienste des Verbrauchers und bieten ständig Qualität, Sortenvielfalt und Frische



Radfahrerin stürzte unter Lastzug

Die 20jährige Studentin Susanne K. aus Wesel starb gestern in der Kaufmannstraße

BZ Bonn. Die Reihe schwerer Verkehrsunfälle mit Radfahrern in Bonn reißt nicht ab: Gestern gegen 13.20 Uhr starb die 20jährige Studentin Susanne K. in der Kaufmannstraße unter den schweren Reifen eines Lastwagenanhängers.

Zeugen schilderten der Polizei den Unfallhergang. Danach hatte ein mit Bauaushub beladener dreiachsiger Lastwagen mit einem Kippanhänger mit Tandemachse die 20jährige Radfahrerin auf der Kaufmannstraße überholt. Als sich der An-

hänger neben der Radfahrerin befand, strauchelte diese und fiel unter das Fahrzeug.

Die 20jährige starb noch auf der Fahrbahn. Notarzt und Rettungssanitäter versuchten vergeblich, die tödlich Verletzte wiederzubeleben.

Staatsanwalt und Unfallsachverständiger wurden eingeschaltet. Bisher, so die Polizei, deutet nichts darauf hin, daß der 42jährige Lastwagenfahrer sein Gefährte zu schnell durch die Tempozone in der Kaufmannstraße gefahren habe. Die ge-

naue Auswertung der Fahrten-scheibe allerdings steht noch aus.

Möglicherweise habe der große Lastzug die Studentin erschreckt und verunsichert. Berührt habe das Fahrzeug aber die 20jährige vor dem Sturz nicht. Die Frage, ob der Lastzugfahrer ausreichenden Sicherheitsabstand einhielt, muß noch geklärt werden. Susanne K. aus Wesel hatte erst vor einem Monat in Bonn ihr Studium aufgenom-

Bereits am vergangenen Dienstag war ein 22jähriger Radfahrer lebensgefährlich verletzt worden, als ein 78jähriger Autofahrer vor einem Hobbymarkt in der Endenicher Straße einen 22jährigen Radfahrer auf einer Fußgängerinsel angefahren und dann noch zweimal überrollt hatte. Gestern bezeichnete die Universitäts-Klinik den Zustand des Patienten als „etwas stabiler“, doch besteht immer noch Lebensgefahr.

Bonner Rundschau 13.11.87

Meiner Meinung nach

Nehmt endlich mehr Rücksicht!



Bernd Zimmermann

Drei tote Radfahrer innerhalb von fünf Tagen, einer schwebt in Lebensgefahr. So kann es in Bonn nicht weitergehen. Darüber kann man nicht gedankenlos zur Tagesordnung übergehen.

Der Ruf nach „mehr Polizei“ oder unverzüglichen verkehrslenkenden Schritten durch die Behörden muß hier wirkungslos verhallen.

Die Sachverhalte in allen vier Fällen liegen unterschiedlich, lassen sich nicht in Schuldzuweisungen auf „die Autofahrer“ oder „die Radfahrer“ ummünzen.

Der Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern wird zunehmend rauer: Autofahrer „schneiden“ Radfahrer, drängen sie ab – und umgekehrt „radeln“ Zweiradfahrer unbekümmert ob roter Ampeln, Einbahnstraßen oder Vorfahrtsregelungen quer über Fahrbahnen und Bürgersteige.

Das trägt keinesfalls zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Auch Oberstadtdirektor Dieter Diekmann zeigte sich unlängst nach einer Radtour durch Bonn heilfroh, lebend vom Drahtesel steigen zu können.

Wer heute mit dem Auto oder dem Fahrrad fährt, sollte sich vor Augen halten, was in den letzten Tagen auf unseren Straßen passiert ist. Nehmt endlich Rücksicht aufeinander, damit nicht täglich weitere Menschen auf der Straße sterben.

Radfahrer wurde von Lastwagen überrollt

70jähriger kam ums Leben

(ger) Ein 70jähriger Radfahrer wurde gestern nachmittag auf der Bornheimer Straße/Ecke Ellerstraße von einem Lastwagen überrollt und getötet. Der 27jährige Fahrer des Lastwagens aus dem Kreis Koblenz fuhr zunächst weiter in Richtung Innenstadt und wurde dort von einem Autofahrer gestoppt, der den Unfall beobachtet und sofort die Verfolgung aufgenommen hatte. Der Lastwagenfahrer gab an, von dem Unfall nichts bemerkt zu haben. Er kehrte mit seinem Fahrzeug sofort zur Unfallstelle zurück.

Vom Unfallablauf gibt es nach Angaben der Polizei zwei Augenzeugen-Versionen. Ein Zeuge will gesehen haben, daß der am rechten Fahrbahnrand stadteinwärts radelnde 70jährige von dem Lastwagen in Richtung Bürgersteig abgedrängt und vom Aufbau erfaßt und zu Boden gerissen wurde, weil er wegen geparkter Autos nicht auf den Gehweg ausweichen konnte.

Ein anderer Zeuge sagte aus, sowohl der Lastwagen als auch der Radfahrer hätten zunächst vor der Rotlicht zeigenden Ampel der Bornheimer Straße gestanden. Als Grünlicht aufleuchtete, seien beide losgefahren. Der Radfahrer sei dabei ins Pendeln und so unter den Lastwagen geraten.

Zur Unfallaufnahme wurde ein Sachverständiger hinzugezogen. Vom Radfahrer wurde routinemäßig – wie immer bei tödlichen Unfällen – eine Blutprobe entnommen.

Für die Unfallaufnahme mußte die stadteinwärts führende Fahrbahn der Bornheimer Straße an der Unfallstelle gesperrt und der Verkehr über die Gegenfahrbahn geleitet werden. Dabei kam es zu Verkehrsbehinderungen.

General-Anzeiger 22.10.87

Mein täglicher Weg zur Arbeit

Seit vier Jahren wohne ich in Roisdorf im Vorgebirge. Meine schöne Wohnung in der Kölner Südstadt habe ich leider drangeben müssen, weil ich vor lauter Verkehrs- und Kneipenlärm nachts kaum noch schlafen konnte. Was anderen ihr Garten ist, wenn sie sich im Freien aufhalten wollen, sind für viele Stadtbewohner die Straßen in ihrem Viertel. Aber in der Kölner Südstadt war jede freie Fläche fast bis an die Hauswand zugeparkt. Ein abendlicher Spaziergang zu zweit nach der Arbeit: kaum möglich; man muß dauernd im Gänsemarsch hintereinander hergehen.

Bei der Suche nach der neuen Wohnung war für mich eine verkehrsgünstige Lage wichtig, denn ich wollte nicht vom Auto abhängig sein. Jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit nach Köln fahren, dort das Auto abstellen, um den noch in Köln verbliebenen Menschen dadurch das Leben zu vergraulen, damit die sich über kurz oder lang auch aus der Stadt vertrieben fühlen, ... nein danke!

Die Abstellmöglichkeiten am Roisdorfer Bahnhof sind eigentlich miserabel, aber die Bewachung durch die Fahrdienstleiter, die ihre Kundschaft persönlich kennen, macht dies wieder wett. Am Kölner Südbahnhof steht mein zweites Fahrrad, ein schlechtes Rad vom Sperrmüll. Damit zu fahren macht keinen besonderen Spaß. Aber ein besseres Rad dort abzustellen, kann ich nicht riskieren: ständig werden Teile gestohlen oder einfach demoliert. Anzeigen werden von der Polizei nicht angenommen: alles Bagatelldinge! Und so montiere ich gestern eine neue Klingel, heute einen Ständer, morgen das Rücklicht, übermorgen den zerschnittenen Spanngurt ... Was ist wohl als nächstes an der Reihe?

Nach zweijährigem Schriftwechsel mit Bundesbahn, Stadtverwaltung und dem Verkehrsministerium NRW gibt es jetzt vor dem Südbahnhof wenigstens Fahrradständer, an die man den Rahmen anschließen kann. Viel zu wenige und auch ohne Wetterschutz, aber immerhin besser als der "Selbstbedienungsladen" Fahrradraum.

Die Wege zum bzw. vom Bahnhof weiter könnte ich auch zu Fuß erledigen. Das Fahrrad ermöglicht mir den Einkauf noch eben vor Ladenschluß und gibt mir in Köln die nötige Bewegungsfreiheit für zahlreiche weitere Wege durch die Stadt, so daß ich das Rad dort trotz aller Widrigkeiten nicht missen möchte.

Nach der Umstellung der Vorgebirgsbahn auf Stadtbahnbetrieb habe ich eine zeitlang die Linie 18 probegefahren. Die Bahn, die fast hinter meinem Haus hält, bringt mich in planmäßigen 37 Min. fast von Tür zu Tür. Mit Fußwegen erreiche ich meinen Arbeitsplatz in 45 Min..

Die Stadtbahnwagen mögen für kurze Strecken in der Stadt geeignet sein. Bei längeren Fahrten aber erweisen sie sich als sehr unkomfortabel: schlechte Wandisolierung und fehlende Zwischentüren machen sich gerade im Winter sehr unangenehm bemerkbar. Fehlende Kopfstützen, zu wenig Beinfreiheit und glatte Plastiksitze, von denen man bei jedem Bremsmanöver wegrutscht, ... jeder noch so schäbige alte DB-Wagen ist dagegen hochkomfortabel!

Aber die Linie 18 hat einen viel besseren Fahrplan als die Bundesbahn: morgens viertelstündlich! Da kann sich die DB wiederum eine Scheibe von abschneiden! Wenn ich abends z.B. nach dem Sport in Köln den Zug um 20.13 nicht mehr bekomme, muß ich bis 22.25 warten. D.h. nicht mitgehen können auf ein Bier oder wenn doch, dann gleich für 2 1/2 Stunden. Also nicht mitgehen. Ich bin schließlich seit morgens unterwegs.

Oder zum Feierabend: um 17.30 Uhr den Griffel fallen lassen oder gleich 1 1/2 Stunden auf den nächsten Zug warten. Die Linie 18 fährt bis 19 Uhr halbstündlich.

Der Fahrplan der Bundesbahn ist an der Grenze der Zumutbarkeit angelangt. Mit banger Neugierde wird jedesmal der neue Fahrplan studiert, um zu prüfen, ob wieder mal der eine oder andere Nahverkehrszug zum Eilzug befördert wurde, was bedeutet: kein Halt mehr in Roisdorf. Im Sommerfahrplan hat's diesmal Kalscheuren erwischt. Zwei Männer, die bisher morgens mit demselben Zug fahren, müssen jetzt sehen, wie sie ihren Arbeitsplatz erreichen. Denn mein Bahnhof liegt genauso wie Kalscheuren an der am stärksten befahrenen Nord-Süd-Strecke Europas. Da sind die lähmen Nahverkehrszüge den immer zahlreicher werdenden IC's im Weg. Warum wundert sich die Bundesbahn eigentlich noch darüber, daß ihr die Nahverkehrskundschaft wegläuft?

Der neue Tarifverbund seit September hat die Situation für mich, was den Fahrplan anbetrifft, wesentlich verbessert. Dann kann ich mit meiner Jahreskarte wahlweise DB oder KBE benutzen. Dieser Luxus kostet mich dann aber im Monat satte 25,9 % mehr.

nämlich 120.90 statt bisher 96 DM. Obwohl ich diese Möglichkeit höchstens einmal in zwei Monaten nutze. Nun ist es nicht so, als würden alle Preise im Verbund derartig erhöht. Nur habe ich das Pech, zu einer Kundengruppe zu gehören, die offensichtlich vollständig vergessen wurde: die Weiterfahrer, die nur ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen.

In seltenen Fällen, wenn's abends spät wird oder wenn ich viel zu transportieren habe, fahre ich mit dem Auto in ca. 25 Min. von Tür zu Tür. 25 Minuten, in denen ich nichts tun kann, als mich auf den Verkehr zu konzentrieren. Stau am Bonner Verteiler, Parkplatzsuche.

An schönen Sommertagen genieße ich es, direkt mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Ich habe eine schöne Strecke, fast durchgehend autofrei, über Wirtschaftswege und ruhige Straßen, durch die Felder, vorbei am Entenfang, wo ich die Vögel beobachten kann. Für die 25 km brauche ich eine knappe Stunde. Meinen Ausgleichssport habe ich für diesen Tag voll und ganz erledigt. Meinem Kreislauf tut es gut. Nur eine Dusche am Arbeitsplatz wäre eine feine Sache.

Wenn man bedenkt, daß viele abends zum Ausgleich für den Bewegungsmangel joggen, dann wird das Fahrrad plötzlich zum schnellsten Verkehrsmittel! Und das selbst bei einer Strecke von 25 km!

25 Minuten mit dem Auto, 35 mit 2 Fahrrädern und der Bundesbahn, 45 mit der Vorgebirgsbahn und 55 nur mit dem Fahrrad. Ich wähle mein Verkehrsmittel so, wie es gerade sinnvoll ist oder Spaß macht, nach Zeit, Gepäck, Lust und Laune.

Jedes einzelne Verkehrsmittel hat seine Vor- und Nachteile. Die Frage nach "meinem" Verkehrsmittel für den täglichen Weg zur Arbeit läßt sich nicht mit drei Sätzen beantworten. Schon gar nicht mit einem Strich, wie es die Volkszählung verlangt. Eine vernünftige Verkehrsplanung berücksichtigt alle Transportmöglichkeiten. Vor allem auch den sogenannten "gebrochenen Verkehr", also die Benutzung von mehreren verschiedenen Verkehrsmitteln für einen Weg. Wie z.B. Fahrrad und Bahn. Denn für viele wird die Bahn durch das Fahrrad erst erreichbar.

Eine gute Verkehrsplanung fragt nicht nach dem derzeit benutzten Verkehrsmittel, sondern auch danach, ob der Einzelne vielleicht lieber ein anderes Verkehrsmittel benutzen würde, wenn dies möglich wäre. Bei der Volkszählung wurde u.a. damit geworben, daß die Angaben zum benutzten Verkehrsmittel für eine bedarfsorientierte Verkehrsplanung benötigt würden. Ich kann's mir nur schwer vorstellen: sagt doch der Strich auf dem Volkszählungsbogen wirklich nur einen Bruchteil der Wahrheit.

Ursula Lehner-Lierz

Aus Zuschriften an den General-Anzeiger: 2. November 1987

Positive Lösungen statt Behinderungen

Betr.: Artikel und Leserbrief im General-Anzeiger zu Radfahrern in der Poppelsdorfer Unterführung am 13. und 27. Oktober.

Die Poppelsdorfer Unterführung und die dortigen Unzulänglichkeiten gehören zu den Bonner Dauerthemen, die vergebens einer vernünftigen Lösung harren. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Bonn (ADFC) appelliert ständig an alle Radfahrer, Rücksicht zu nehmen und abzustiegen, es sei denn nachts, wenn weit und breit kein Fußgänger zu sehen ist. Dieser Appell wurde an Ort und Stelle mehrmals auch mit Handzetteln öffentlich gemacht.

Aber: Der ADFC muß auch seine alte Forderung immer wieder bekräftigen, diesen Engpaß im amtlichen Bonner Radverkehrsnetz zu beseitigen. Die Regelung, daß Radfahrer absteigen müssen, ist auf der so stark frequentierten Ost-West-Hauptachse auf Dauer unhaltbar. Vergleichbare Behinderungen werden Autofahrern nirgends zugemutet. Der Radverkehr kann im allgemeinen Interesse nur dadurch gefördert werden, daß er attraktiver gemacht wird, wozu auch ein deutlicher Zeitgewinn gegenüber anderen Verkehrsmitteln gehört. Die Spanne von 15 Minuten zwischen zwei Vorlesungen in Poppelsdorf und

im Universitätshauptgebäude können radelnde Studenten auch durch eine „vorausschauende Zeiteinteilung“ nicht verlängern. Im übrigen profitieren von einem höheren Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehrsaufkommen auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, weil Radfahrer durch ihren Verzicht auf den Pkw die Innenstadt entlasten helfen. Dafür sollte man ihnen nicht durch Umleitungen und Erschwerungen danken.

Kommunalpolitiker, die Treppen, Sperren oder andere Schikanen vorschlagen – womit sie unsinniger Weise auch die behindern, die sie schützen wollen –, oder Leserbriefschreiber wie Herr Mill, die eine Verlangsamung des Radverkehrs empfehlen, sollten die Problematik nicht verengt sehen, sondern ihre Phantasie auf eine positive Lösung konzentrieren. Diese kann nur heißen: mindestens eine Verbreiterung der bestehenden, besser der Neubau einer zweiten Unterführung, um Fußgänger und Radfahrer zu trennen. Die Bundesbahn zöge mit, wie sie wissen ließ. Gefragt sind also ein Ende der Verzögerungstaktik seitens der Stadt und ein mutiger Beschluß der Politiker.

Karl-Ludwig Kelber,
Vorsitzender des ADFC Bonn

Neu gegründete ADFC-Ortsgruppe Troisdorf will Einfluß auf das Radwegekonzept der Stadt Troisdorf nehmen

Die Fußgängerzone in Troisdorf ist für viele Radfahrer nach wie vor ein Ärgernis. Radelnde Hausfrauen als auch Schüler kassieren Knöllchen. Die dichtbefahrene Umgehungsstraße ohne Radweg bietet da keine Alternative. Dies war das Hauptthema beim zweiten Treffen der neu gegründeten ADFC-Ortsgruppe Troisdorf im November. An Ideen für die Zukunft kamen noch einige andere Dinge zur Sprache wie: gemeinsame Radtouren, eine Fahrradwerkstatt in Selbstregie und eine Bestandsaufnahme der Troisdorfer Radwege. In der nächsten Zeit wird jedoch das von der Stadt Troisdorf in Auftrag gegebene Radwegekonzept

Was mir gefällt ...

daß an der Kreuzung Auf dem Hügel/B 56 (Endenicher Straße) in Endenich ein Fahrradstreifen in Richtung Dransdorf eingerichtet wurde.

zept im Vordergrund stehen. Hier will die Ortsgruppe einen Fuß in die Tür bekommen und ihren Sachverstand als Alltagsradfahrer einbringen.

Die Ortsgruppen-Treffen sind jeweils am 3. Dienstag im Monat um 19.30 im CAFE-bauhaus, Jugendzentrum, Pf.-Kentenich-Platz 29 in Troisdorf, T.: 7022. Das CAFE-bauhaus dient sozusagen als Anlaufstelle für die Ortsgruppe, denn alle, die Anregungen und Vorschläge für das Radwegekonzept haben, können sich zu den Öffnungszeiten im bauhaus bei Bernhard Lindner, Sprecher der Ortsgruppe und hauptamtlicher Pädagoge im bauhaus, melden.

Was mir mißfällt ...

daß der Radweg in Gegenrichtung vor der Kreuzung endet und kein eigener Aufstellraum für Radfahrer vor der Ampel vorhanden ist.

Jürgen Clemens

Regelmäßige Treffen der Orts- und Stadtteilgruppen

Orts-/Stadtteilgruppe	Ort	Zeit	Termine
Beuel	Zur Krone Siegf.-Leopold-Straße	1. Donnerstag im Monat um 20 ⁰⁰	erst im Februar
Bonn	Bonner Stuben Oxford-/Wilhelmstraße	letzter Dienstag im Monat um 20 ⁰⁰	15.12.87 !! 26.1.88
Bad Godesberg	Marktschänke Bürgerstr. 2	3. Donnerstag im Monat um 20 ⁰⁰	17.12.87 21.1.88
Bad Honnef	Kurhaus	letzter Freitag im Monat um 20 ⁰⁰	nur 28.1.88
Koblenz	Mainzer Rad, Obere Löhrstr. neben Odeon	3. Donnerstag im Monat um 19 ³⁰	nur 21.1.88
Sankt Augustin	Haus Mülldorf, Bonner Str. 68 (Zugang über den alten Schulhof)	1. Dienstag im Monat um 20 ⁰⁰	1.12.87 5.1.88
Troisdorf	Jugendzentrum Cafe Bauhaus Pfarrer-Kentenich-Pl. 29	3. Dienstag im Monat um 19 ³⁰	15.12.87 19.1.88

Umfrageaktion des ADFC über
Schadensfälle mit Fahrrädern:
Helfen Sie uns, Fahrradteile
zu benennen, die für Radler
zur Gefahr werden können !

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Aktion Schadensberichte

Postfach 10 77 44
2800 Bremen 1

F R A G E B O G E N

Wenn Sie einen gefährlichen Defekt am Fahrrad erlebt haben, kreuzen Sie bitte an:

1 Wie viele Kilometer fahren Sie jährlich mit Ihrem Fahrrad (Schätzung) ?

- a) bis 100 km c) 1.000 bis 5.000 km e) unbekannt
b) 100 bis 1.000 km d) über 5.000 km

2 Wie hoch schätzen Sie die Gesamt-Kilometerleistung Ihres Rades bei Auftreten
des Schadens ?

- 6 Bei dem defekten Bauteil handelte es sich um
- a) das vom Hersteller eingebaute Original-Bauteil
 - b) ein vom Händler eingebautes Ersatz- oder Austauschteil
 - c) ein privat montiertes Bauteil
 - d) keine Angaben
- 7 Geschah der Schaden im Zusammenhang mit einer ungewöhnlichen Belastung wie z.B. Unfall, Transport schwerer Lasten ?
- a) Ja
 - b) Nein
- 8 Gab es vor Eintritt des Schadens besondere Belastungen, die das Versagen des Bauteils begünstigt haben könnten (z.B. Auto-Dachtransport mit den Rädern nach oben - später Lenkerbruch) ?
- a) Ja, und zwar ...
 - b) Nein
- 9 Kam es infolge des Schadens zu einem Unfall (Sturz, Zusammenstoß) ?
- a) Ja
 - b) Nein: Keine weitere Bearbeitung erforderlich
- 10 Welche Folgen hatte der Unfall ? (Mehrfachnennungen möglich)

b) Sachschaden über 1000 DM

c) Körperverletzung ohne ärztliche Behandlung

d) Körperverletzung mit ärztlicher Behandlung

e) Unfallaufnahme durch die Polizei

g) keine

11 Falls ein Sach- oder Körperschaden entstanden ist: Wurden Ihnen Kosten erstattet bzw. erhielten Sie ein Schmerzensgeld ? (Mehrfachnennungen möglich)

a) Ja, durch meine Krankenversicherung

b) Ja, durch meine Unfallversicherung bzw. die Berufsgenossenschaft

c) Ja, durch den Fahrradhersteller bzw. dessen Versicherung

d) Ja, durch andere :

e) Nein

12 Für Rückfragen stehe ich zur Verfügung

a) Ja; meine Adresse:

b) Nein.

Wir bedanken uns für Ihre Mithilfe. Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Bogen auch dann zu, wenn Sie nur einen Teil der Fragen beantworten konnten. Damit die Ergebnisse der Umfrage bald veröffentlicht werden können, beachten Sie bitte den

EINSENDESCHLUSS : 31.03.1988

b) 1.000 bis 5.000 km d) mehr als 20.000 km

3 Angaben zum Fahrradkauf (Mehrfachnennungen möglich)

- | | |
|----------------------|--------------------------------------|
| a) neu gekauft | g) im Fachhandel |
| b) gebraucht gekauft | h) im Warenhaus / Supermarkt : _____ |
| | i) privat |
| c) vor 1976 | k) Preis : |
| d) 1976 bis 1980 | l) Hersteller : |
| e) 1981 bis 1985 | m) evtl. Typ : |
| f) nach 1985 | |

4 Unter welcher Bezeichnung wurde Ihnen das Rad verkauft ?
(Mehrfachnennung möglich)

- | | | |
|-------------------|-------------------|-----------------|
| a) Tourenrad | e) Leichtlauftrad | i) Rennsportrad |
| b) Hollandrad | f) Stadtrad | k) Rennrad |
| c) Sportrad | g) Reiserad | l) unbekannt |
| d) Leichtsportrad | h) Mountain-Bike | m) andere : |

5 Welches Bauteil an Ihrem Rad zeigte einen gefährlichen Defekt ?

- | | |
|-----------------|-------------------------------------|
| a) Rahmen | e) Bremssystem (z.B. Bowdenzug) |
| b) Gabel | f) Antrieb (z.B. Pedale, Kette ...) |
| c) Lenker | g) Lauftrad (z.B. Achse, Felge ...) |
| d) Gepäckträger | h) Lichtanlage |
| | i) sonst : |

"Silbernes Fahrrad" für den Kommunalpolitiker Adolf-Heinrich von Arnim

Auf der Herbst-Mitgliederversammlung des ADFC am 26.10.87 wurde dem CDU-Stadtverordneten Adolf-Heinrich von Arnim das "Silberne Fahrrad" verliehen. Das "Silberne Fahrrad" - tatsächlich aus Silber und einzeln angefertigt - wurde in den vorhergehenden Jahren für fahrradpolitische Verdienste dem Godesberger Bezirksvorsteher Norbert Hauser, den Stadtverordneten Heiner Eckoldt und Peter-Paul Hospes sowie dem Remagener Bürgermeister Hans Peter Kürten als Anerkennung überreicht.

König Ludwig Kelber würdigte bei der Verleihung die langjährigen Verdienste des Verkehrsexperten von Arnim um die Förderung des Fahrradverkehrs in der Bundeshauptstadt. Von Arnim, der seit der Gründung des ADFC im Herbst 1979 auch als Mitglied dabei ist, hat sich von Anfang an der Anliegen und Ziele des Vereins angenommen und in seine kommunalpolitische Arbeit eingebunden. Stets hat der ADFC bei ihm ein offenes Ohr gefunden. Viele Vorstöße und Verbesserungsvorschläge des Vereins hat er aufgegriffen und sich für deren Realisierung in seiner Fraktion eingesetzt. Zahlreiche andere Initiativen sind von ihm selbst ausgegangen. So hat er sich beispielsweise dafür eingesetzt, daß der Münsterplatz für den Radverkehr freigegeben wurde, und ebenso hat er zur Bildung einer verwaltungsinternen Projektgruppe Radfahrwege beigetragen. Der ADFC hofft auch in Zukunft, auf die tatkräftige Unterstützung von Arnims setzen zu können.

Fahrradstation am Bahnhof - Stadtverwaltung mauert

Zur 2000-Jahr-Feier der Stadt Bonn soll sie fertig sein: die Fahrradstation am Bahnhof auf dem aufgelassenen Gleis vor dem Bahnsteig 1. Die Fahrradstation soll 800 Fahrrädern Platz bieten, die bewacht werden, kombiniert mit einem Service für kleinere Reparaturen und der Möglichkeit, Fahrräder zu entleihen - das sind die Vorstellungen des ADFC. Den Bedarf für eine solche Station hat der ADFC mit einer wissenschaftlichen Studie nachgewiesen, das Land Nordrhein-Westfalen ist bereit die Baukosten erheblich zu bezuschussen und ein privater Betreiber wäre auch vorhanden. Aber die Stadtverwaltung findet keinen Gefallen daran. Nach überlangem Zuwarten präsentierte sie in der letzten Planungsausschußsitzung einen unzulänglichen Vorschlag:

440 Fahrräder sollen in einer überdachten Anlage abgestellt werden. Dabei quält die Planer, daß der Anblick einer solchen Anlage womöglich den Gesamteindruck des historisch renovierten Bahnhofs beeinträchtigen könnte. In den Niederlanden gibt es zahlreiche Bahnhöfe mit komfortablen Fahrradstationen, die bestens funktionieren. In Bonn scheint dies völlig unbekannt zu sein. Ebenso scheint die Überlegung in Planerköpfe keinen Eingang zu finden, daß die Stadt Bonn mit einer Fahrradstation - vorausgesetzt sie verdient ihren Namen - ein bundesweites Vorbild für fahrradfreundliche Stadtplanung werden könnte. Es bleibt zu hoffen, daß die Kommunalpolitiker mehr Phantasie und Weitsicht aufbringen als die städtischen Planer.

Offene Fragen in der StVO

Was der ADFC seit langem fordert, wurde durch eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen untermauert: die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zwingt den Radfahrer zu einem Verhalten, das ihn gefährden kann und läßt andererseits, Sicherheitsbedürfnisse des Radlers außer Acht.

Ein Mitglied fragte an: "Wann darf der Radfahrer Fahrbahn oder Gehweg benutzen, um zu seinem Radweg zu kommen?" Dies läßt sich mit Hilfe der StVO nicht zufriedenstellend beantworten. Natürlich darf die Fahrbahn benützt werden, damit man den Radweg - für den ein Benutzungsgebot besteht - erreicht. Mit dem Gehweg ist es allerdings problematischer.

Denn Gehwege dürfen nur von Kindern bis zu acht Jahren benützt werden. Von Erwachsenen nur dann, wenn es so vorgeschrieben ist. An Ausfahrten darf der Radfahrer den Gehweg natürlich ebenso queren wie ein Autofahrer. Doch wie grotesk es werden kann, demonstriert die Bürokratie an dem Radweg in Beuel auf der alten RSE-Trasse. Immer bevor der Gehweg einer Straße erreicht wird, die man überquert, steht das Schild "Radweg Ende" - man müßte also absteigen. Die Straße dürfte man wieder befahren, um vor dem Gehweg der anderen Seite erneut absteigen zu müssen.

Fazit: Die StVO muß grundlegend erneuert werden - nicht nur in diesem Punkt.

W.P.

ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion

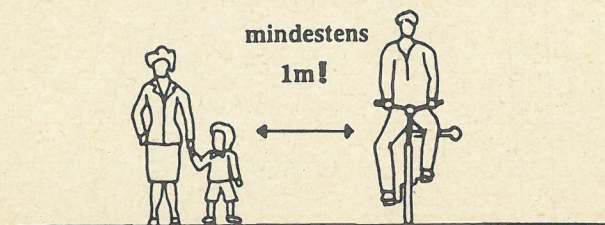
Tip 5

***Radfahren in Fußgängerzonen,
auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen
sowie auf Radwegen,
die von Gehwegen abmarkiert sind***

Problem: Falsches Verhalten von Radlern und Fußgängern führt häufig zu Konflikten

Der ADFC empfiehlt:

- In Fußgängerzonen nur radeln, wenn es erlaubt ist.
- Auf allen gemeinsamen Wegen mit Fußgängern sollten Radler den Fußgängern gegenüber erhöhte Aufmerksamkeit schenken, die Geschwindigkeit reduzieren und ständig bremsbereit sein.
- Nicht erst auf Höhe der Fußgänger, sondern rechtzeitig **vorher** klingeln, d.h. ca. 20m vor dem möglichen Konfliktpunkt.
- Beim Vorbeifahren an Fußgängern **mindestens 1m Abstand** halten, bei Kindern und Hunden besonders vorsichtig und langsam fahren.
- Schon bei der Auswahl der Route darauf achten, stark von Fußgängern frequentierte Wege zu umgehen; ist dies nicht zu vermeiden, im Schrittempo fahren oder absteigen und schieben.



KONTAKTADRESSEN

Vorstand

Karl-Ludwig KELBER (1. Vorsitzender)
 Weberstr. 67, Postfach 120 231, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/210178 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.

Gerhard O. HOFFMANN (Öffentlichkeitsarbeit)
 Weiherstr. 16, 5300 Bonn, Tel. 0228/652830 p., 0221/5713206 d.

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

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

Stadtteilgruppen in Bonn

Bonn:	Michael KAUP, Frongasse 6, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/ Tel. 0228/616253 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
Hahnberg:	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, Umlandstr. 17, 5309 Meckenheim Tel. 0225/10066
Troisdorf:	Bernhard LINDNER, c/o Jugendzentrum, Pfarrer-Kentenich- Pl. 29, Postfach 1333, 5210 Troisdorf, Tel. 02241/ 77292

Mit dem Rad durch Ostniedersachsen

Meine Frau und ich (beide 62 Jahre alt) haben im Juli 1987 eine Radtour durch Ostniedersachsen gemacht. Geplant wurde die Tour unter Verwendung der vom Niedersächsischen Landesvermessungsamt (Warmbüchenkamp 2, 3000 Hannover 1) herausgegebenen Radwanderkarten (1:75.000) und der von den Landkreisen und Städten Celle, Uelzen, Lüchow/Dannenberg und Herzogtum Lauenburg herausgegebenen Gebietsprospekte und Unterkunftsverzeichnisse. Zu erwähnen sind auch die Radwandervorschläge des Kreises Uelzen und die besonders detaillierten Rad-Tourenbeschreibungen der Stadt Lüchow. Die amtlichen Radwanderkarten erlauben es, die Radwanderung mit wenigen Ausnahmen auf Straßen und Wegen mit wenig Autoverkehr zu unternehmen.

Wir begannen die Tour in Hannover, wo wir Freunde besucht hatten, und fuhren nordwärts nach Celle. Für die Besichtigung der sehr schönen Fachwerkstadt und des Schlosses (besonders empfehlenswert die Karoline-Mathilde-Räume) sowie für die landschaftlich und kulturhistorisch sehr lohnende Exkursion zum Kloster Wienhausen muß man einen ganzen Tag ansetzen. Die nächste Etappe war eine schöne Strecke durch den Naturpark Südheide - wo man stundenlang keinen Menschen trifft - nach Uelzen. Wenn man das Kloster Ebstorf besuchen will, sollte man in Uelzen wie zuvor in Celle zweimal übernachten.

Von Uelzen ging es ostwärts durch den Draehn in das Wendland mit Ortschaften, die so merkwürdige Namen tragen wie Waddewitz, Tlstefanz und Wietzeze. In manchen der sehr schönen Rundlingsdörfer gibt es ländliche Pensionen, in Lüchow einige Hotels. Die Storchennester in dieser Gegend sind fast alle besetzt. Das Lüchower Gebiet verdient 2 Tage Aufenthalt.

Von Lüchow ging es zunächst südostwärts zum Lemgow, einer Gemeinde aus zwölf kleinen Dörfern (Rundlinge), die sich um die auf freiem Feld weithin sichtbare "Hohe Kirche" des Lemgow scharen. Sehenswert auch das Straßendorf Lanze mit seiner herrlichen Eichenallee. Über Gartow erreichten wir die mit 480 Einwohner kleinste Stadt Niedersachsens. Schnackenburg an der Elbe, eine Idylle für sich. Übernachtung im Hotel Kaiserhof (!), Blick vom Aussichtsturm am Hafen in die DDR, Graureiher und Störche am Elbufer, gelegentlich ein Zoll-

kreuzer oder Lastschiff auf der Elbe. Man hat den Eindruck eines der stillsten Eckchen der geschäftigen und überbevölkerten Bundesrepublik, von dem man sich nur schwer trennen kann.

Von Schnackenburg fuhren wir nordwestlich über Gartow hinauf zum Hühbeck mit Ausblick auf das DDR-Städtchen Lenzen weiter über Gorleben (da war doch was ?) zur alten Brücke der ehemaligen Reichsstraße 191 über die Elbe bei Dömitz. Die mitten über dem Fluß plötzlich endende Brücke ist ein schöner Aussichtspunkt. Nachmachtung in Dannenberg (sehr schmackhafte Küche im Hotel "Zur Post") wieder zum elbufer und nach Hitzacker, das einige hübsche Winkel hat, aber sonst sehr Verkehrsdurchdröhnt ist. Auf der Elbuferstraße mit schönen Ausblicken auf die Elbe, aber auch mit Steigung bis 13 % (!) nach Bleckede, wo uns ein städtischer Beamter ein Quartier in Karze vermittelt. Am nächsten Tag weiter am Elbdeich

Herzlichen Dank Bundesbahn!

Für den neu hergerichteten Bahnübergang am Rheinweg.

zum hübschen Lauenburg, Mittagspicknick oben im Park im Schloß, dort weiter Blick in die Landschaft. Parallel zum Elbe-Lübeck-Kanal, dann nach Büchen und in den Naturpark Lauenburgische Seen nach Gudow, einem schon sehr mecklenburgisch anmutenden Dorf. Der Wirt des kleinen Dorfhofs erwies sich als Weinkenner und legte uns für den Dämmerstopp eine umfangreiche Weinkarte vor. Die letzte Etappe schließlich brachte uns über Mölln und das mit seinem Dom und dem Barlach-Museum sehr empfehlenswerte Ratzeburg nach Lübeck.

Für die Übernachtungen wählten wir Hotels oder Pensionen, Doppelzimmer mit Dusche und WC 75.- bis 100.- DM, mit Etagen-Dusche und -WC 50.- bis 60.- DM, immer mit reichlichem Frühstück, von dem meist noch genug für das Mittagspicknick übrig blieb. Das abendliche Quartier bestellt man am besten tagsüber telefonisch, damit man abends nicht vor verschlossener Tür steht. Für die beschriebene sehr schöne Tour brauchten wir 11 Tage und legten ohne größere Anstrengungen 580 km zurück, ohne Panne und Unfall, vom Wettergott meistens begünstigt.

Dr. Felix Krusen

Erste Erfahrungen mit der neuen 5-Gangnabe "TORPEDO-PENTASPORT"

Die sinnvolle Benutzung eines Fahrrades im Stadtverkehr steht und fällt mit einer Gangschaltung, die verschiedenen Bedürfnissen einigermaßen gerecht werden soll. Einerseits werden Strecken zwischen 2 und 10 km am Stück gefahren, andererseits sind mehr oder weniger Lasten zu transportieren oder zu ziehen, wie zum Beispiel der Kobold-Anhänger - vollgepackt mit Lebensmitteln und ggf. einem Kleinkind von bis zu 15 kg Gewicht. Einmal in der Woche sind ca. 80 Höhenunterschied von Godesberg zum Weidenhof zu überwinden und dabei bergab unbefestigte schmutzige Wege zu befahren. Natürlich sind mehrmals im Jahr mit diesem Rad ADFC-Radtagestouren fällig.

Hierzu steht mir das Herrenrad "Cornwall" von Sparta zur Verfügung, das bis vor einiger Zeit mit der bewährten Torpedo 3-Gangschaltung von Fichtel und Sachs ausgestattet war.

- ANFORDERUNGEN -

Aber irgendwie fehlten mir immer "Zwischengänge" und insbesondere eine größere Bergtätigkeit (= Übersetzungsverhältnis).

Bei der Auswahl einer neuen Gangschaltung sollten jedoch folgende Anforderungen bestehen bleiben:

- die einfache Handhabung des Schalters mit Daumen oder Finger am rechten Lenkergriff,
- der unverzichtbare wetterunabhängig wirkende Rücktritt mit zusätzlicher Felgenbremse hinten,
- die Wartungsfreundlichkeit, d.h. geschlossener Kettenkasten als Schutz vor Schmutz, Salz und Regen sowie geringer Verschleiß von Kette und Ritzel.

Außerdem sollte die Gangschaltung folgende Nachteile meiner am Zweitrad befindlichen 2 x 3-Gangschaltung aufheben (vgl. Rückenwind Nr. 5/1983):

- umständliches Schalten in den nächst höheren Gang,
- schlechte Ablesung des Gangzustandes,
- unterschiedliche Tretbewegung beim Schalten von der Nabe auf die Kette,
- starker Verschleiß von Kette und Ritzeln,
- aufwendiges und regelmäßiges Reinigen von Umwerfer, Ritzel und Kette,

- unterschiedliche und verzögerte Wirkung der Rücktrittbremse in verschiedenen Gängen.

Die schon seit langem auf dem Markt befindliche 5-Gang-Nabe von Sturmey-Archer hat jedoch keine Rücktrittbremse und weist mit dem "Einfachschalthebel" laut PRO-VELO Nr.7 einige Nachteile auf, die mich bisher am Kauf abhielten.

Die Benutzung einer Kettenschaltung war wegen den angeführten Anforderungen im Hinblick auf die Wartungsfreundlichkeit und der Rücktrittbremse ausgeschlossen.

Mit der neuen "Pentasport" glaubte ich mich am Ziel meiner Wünsche.

- EINBAU UND FUNKTION -

Das Fahrradgeschäft H. Grabner GmbH in Bad Godesberg stellte dem ADFC einen Umrüstsatz "Pentasport" inklusiv Montage an mein Spatarad zu Testzwecken und zur weiteren Verwendung zur Verfügung. An diese Stelle ein herzliches Dankeschön!

Zum Einbau muß die hintere Gabel um 5 mm auf 122 mm Brete gespreizt werden. Der Schalthebel ist an der rechten Lenkerseite befestigt. Von hier aus führen 2 Seilzüge offen über 2 Seilrollen oberhalb des Tretlagergehäuses jeweils rechts und links vorbei nach hinten zur Nabe. Hier werden die Züge mit Fixierhülsen auf die Zugstangen geschoben. Der 1. und 5. Gang wird über die linke Seite und der 2., 3. und 4. Gang über die rechte Seite geschaltet.

Die Kosten für den kompletten Einbausatz zuzüglich eingespeicherter Edelstahlfelge dürften sich auf ca. 200 bis 250 DM belaufen.

Weitere Angaben zu den technischen Daten der Nabe sind unserer Zeitschrift "Radfahren" Nr. 5/1987 bzw. der Frankfurter Rundschau vom 10.10.87 (Artikel von Herbert F. Bode) zu entnehmen.

Ich ließ mir jedoch, wegen der besseren Untersetzung am Berg und der geringen Ausnutzung des stark übersetzten 5. Ganges statt des vorhandenen 19er Ritzels, ein 21er Ritzel

einbauen. Damit entspricht der 5. Gang etwa dem 'alten 3. Gang' und der 2. Gang etwa dem 'alten' 1. Gang der 3-Gang-Nabe.

- T E S T -

Nach 10-wöchigem Gebrauch mit etwa 1100 km Fahrleistung wurde das Fahrrad mit der 5-Gang-Nabe nochmals unter die 'sachkundige Lupe' von Christof Neuhaus vom ADFC-Referat für Velotechnik genommen.

Der erste Eindruck galt dem Lenkerschalter, der zunächst nicht vertrauenserweckend aussieht, aber auf verschiedene Lenkerformen einstellbar ist. Die Bedienung des etwas langen Hebels aus Hartplastik erfolgt mit Daumen und Zeigefinger und ist bei Festhalten des rechten Lenkergriffs mit dem Handballen relativ bequem zu bedienen. Man schaltet vom kleinen in den großen Gang mit dem Daumen und in umgekehrter Reihenfolge mit dem Zeigefinger. Der 1. und 5. Gang ist jedoch mit etwas mehr Druck "einzulegen". Wie bei der 3-Gang-Nabe kann man von jedem beliebigen Gang in einen anderen Gang sowohl im Stehen vor der Ampel als auch während der Fahrt schalten. Beim Letzteren braucht man beim Treten mit den Pedalen lediglich den Druck etwas wegnemen. Insbesondere beim 1. und 5. Gang muß man jedoch das Treten kurz unterbrechen, damit der gewünschte Gang in der Nabe auch einrastet.

Leider hält der Schalter nicht jedem Stoß stand. Durch Umstürzen des geparkten Rades - was ja schon mal vorkommen soll - ist das Plastikgehäuse angerissen und der im Innern befindliche Einrastmechanismus aus Plastik für den 5. Gang gebrochen. Generell ist zu befürchten, daß bei einem anders gearteten Sturz der lang gekrümmte Plastikhebel abbricht und die Gangschaltung nicht mehr zu bedienen wäre.

Im Vergleich zur 3-Gang-Nabe 'packt' die Rücktrittsbremse schneller und vor allem gleichmäßiger, egal welcher Gang gerade eingestellt ist.

- WARTUNG UND REPERATUR -

Wie bei jeder anderen Gangschaltung auch, sind nach relativ langen Zeitintervallen die Seilzüge an den Reibestel-

len wiederholt zu fetten oder zu ölen. Ebenfalls müssen, wie bei der 3-Gang-Nabe die Zugkettchen an den Kettenleitmuttern ab und zu geschmiert werden. Das Einstellen beider Seilzüge geschieht im 4. Gang. Hierzu wird die Fixierhülse soweit auf das Zugstängchen geschoben, bis das Seil strafft ist. Unmittelbar nach Einbau der Gangschaltung sollte insbesondere auf ruckartiges Treten bzw. knackende Geräusche in der Nabe geachtet und die Zugseile sofort so nachgespannt werden, daß alle Gänge einwandfrei zu treten sind. Es empfiehlt sich auch die Einbuchtungen im Klickschalter mit Fett zu versehen, um damit ein weiches Schalten zu erreichen.

- GEBRAUCHSWERT -

Die eingangs erwähnten Anforderungen an die Schaltung sind in fast allen Punkten erfüllt. Abstriche müssen jedoch beim nicht ausreichend bruchsicheren Lenkerschalter gemacht werden. Außerdem bedarf das Umschalten in den 1. oder 5. Gang einer kurzen Unterbrechung der Tretbewegung - bei etwas stärkerem Drücken des Schalthebels.

Die Abstufungen der 5 Gänge mit einem Übersetzungsverhältnis von 224 % sind besser als mit der 3-Gang-Nabe bei 184 %. Um aber den 1. Gang am Berg besser ausnutzen zu können, sollte das gebräuchlichere 19er Ritzel gegen ein 20er, 21er oder 22er Ritzel ausgetauscht werden und die Kette ggf. um 1 bis 2 Glieder verlängert werden. Der 5. Gang erscheint selbst für Tretfaule sonst sowieso etwas zu hoch übersetzt zu sein.

Wer ein differenzierteres Schaltsystem wünscht, der kann sich vorne ein kleines zweites Kettenblatt mit Umwerfer montieren und hat so unter Verzicht eines geschlossenen Kettenkastens eine 2 x 5-Gangschaltung mit noch größerer Bergtüchtigkeit.

- Zusammenfassung -

Die Mehrkosten von derzeit ca. 70 DM bei einem neuen Fahrrad, das von Anfang an mit der Pentasport-Nabe ausgestattet ist, scheint gegenüber der herkömmlichen 3-Gang-Ausstattung gerechtfertigt. Inwieweit eine Umrüstung alter Velos mit Kosten von 200 bis 250 DM loh-

nenswert erscheint, sollte sich jeder selbst überlegen.

Die Pentasport-Nabe ist für alle diejenigen interessant, die sich mit 3 Gängen nicht zufrieden geben und sich eine größere Entfaltung wünschen, sei es aus sportlichen Gründen oder aus den Alltagsbedürfnissen heraus. Außerdem scheint die Schaltung für wartungsfaule Allwetterfahrer auf Tagestouren usw. gut geeignet zu sein.

Unsere Hoffnung liegt auf eine lange Haltbarkeit des Getriebes und künftig auf einen stabileren, eventuell aus Metall gefaßten Klickschaltermechanismus.

Gerhard Lemm

Hallo Technik-Freaks!

Ab Dezember (8.12.87) Gibt es in Bonn neben der ganzen Verkehrspolitik auch einen monatlichen Technik-Stammtisch. Wir treffen uns jeden zweiten Dienstag im Monat um 20 Uhr in den altbekannten Bonner Stuben in der Oxfordstraße. Unsere Themen: Anhängertest, Helme, Technikkurse, Tourenräder ... Wenn Ihr Lust zum Mitmachen und Fachsimpeln habt, kommt doch einfach vorbei!

Für unseren Anhängertest suchen wir noch Anhänger die uns für einen Test (Probefahrt, Bremsproben, ...) zur Verfügung gestellt werden könnten. Wir sind an einem möglichst breitem Spektrum von Modellen interessiert, um so einen guten Überblick gewinnen zu können.

Kontaktadresse:
Christof Neuhaus 0228-665000
Louis Leprod 'Homme 0228-256317

TANDEM gesucht !

Wer hat ein gebrauchtes, sportliches Tandem preiswert abzugeben? Ich bin auch an reperaturbedürftigen Modellen interessiert, Rahmen und andere wichtige Teile sollten aber in Ordnung sein. Liebevoller Pflege garantiert, es kommt in beste Hände.

Michael Kaup, Frongasse 6, 53 Bonn 1
Tel. 0228-616253

TANDEM zu verkaufen!

12 Gänge, 4 Bremsen, wenig benutzt. NP 1.300.-, VB 850.-

Jürgen Clemens 0228-215622

Technische Neuheit: "Hydro-Stop"

Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse

Herkömmliche, mit Seilzug betätigte Felgenbremsen weisen einige Nachteile auf, von denen insbesondere der schlechte Wirkungsgrad der Kraftübertragung und die Nachgiebigkeit der Bremsbacken zu nennen sind. Die Firma MAGURA hat eine Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse entwickelt, die demgegenüber einen konstant hohen Wirkungsgrad ohne störanfälligen Seilzug und gleichmäßige Bremswirkung hat. Die Bundesfachgruppe Technik im ADFC erhält von der Firma Prüfexemplare. Wer sich als "Gebrauchstester" betätigen möchte, sollte sich beim Obmann der ADFC-Bundesfachgruppe Technik melden: Lothar Krahmer, Gumstr. 9, 8033 Planegg.

Die Firma gibt folgende Beschreibung des Bremssystems:

Bei der Hydraulik-Bremse handelt es sich um ein problemlos anbaufähiges, mit dünnflüssigem Mineralöl (Nähmaschinenöl) gefülltes System, das aus

- einem Geberzylinder,
- der eigentlichen Felgenbremse (Nehmer)
- den Flüssigkeitsleitungen

besteht.

Der Geberzylinder ist am Lenker befestigt, sein Kolben wird durch den Handhebel verschoben. Eine Stellschraube erlaubt die richtige Einstellung der Bremsbeläge zur Felge. Da auf einen Vorratsbehälter verzichtet wurde, arbeitet der Zylinder im Gegensatz zu den üblichen Hauptbremszylindern für Motorräder in jeder Lage, wodurch den besonderen Bedingungen am Fahrrad Rechnung getragen wurde. Die Felgenbremse (Nehmer) besteht aus je einem links und rechts von der Felge in einem Halter drehbar befestigten Bremszylinder, dessen Kolben unmittelbar den Belag trägt und gegen die Felge drückt, so daß jegliches Spiel, das sonst in Gelenken auftritt, ausgeschaltet ist. Der Halter (U-Bügel) ist am Rahmen des Fahrrades befestigt.

Die gesamte Anlage ist gegen Eindringen von Schmutz abgedichtet und korrosionsschutz. Die Flüssigkeitsanlagen bestehen aus druckfesten Polyamidrohren, die leicht am Rahmen zu verlegen sind.

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", Breite Str. 65, Mo-Fr 11.00-18.30, Sa 9.00-14.00.
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 u. dgl.)
8. Beratungsservice zum Nulltarif bei Versicherungsproblemen, Rادتouren, 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 Verkehrswelt einzusetzen.

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)