

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



5. Jahrgang

1/84

TERMINE * TERMINE

- Di 21.2. Dia-Vortrag in Godesberg
Mo 12.3. MITGLIEDERVERSAMMLUNG
Di 13.3. Stadtteilgruppe Hardtberg
Di 20.3. Stadtteilgruppe Godesberg
So 25.3. Radwanderung

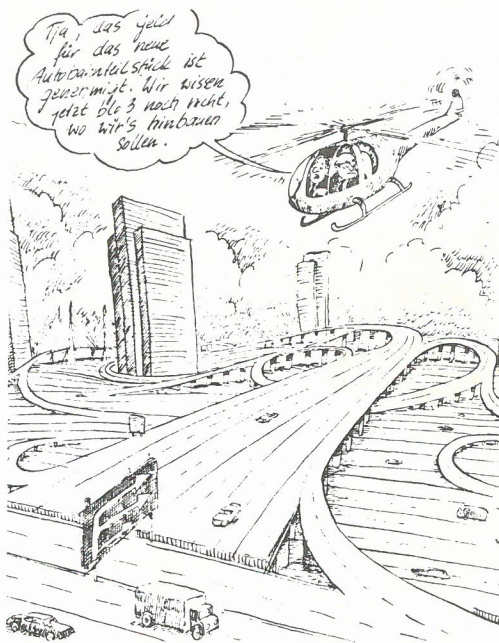
Sa 31.3. Fahrrad-Markt in Godesberg

Mo 2.4. Stadtteilgruppe Beuel
So 8.4. Jugend-Radwanderung
Di 10.4. Stadtteilgruppe Hardtberg
So 15.4. Radwanderung der Stadt-
teilgruppe Hardtberg
Di 17.4. Stadtteilgruppe Godesberg

Näheres im Innern dieser Ausgabe.
Aktuelle Ergänzungen und Änderungen
ernehmen Sie bitte der Tagespresse



Dieses Schild ist
noch immer viel
zu oft zu sehen.
"Radweg Ende" -
so heißt es je-
doch meist dann,
wenn es kritisch
wird, zum Beispiel
an Kreuzungen. Wir
müssen weiterhin
alles daransetzen,
daß dieses Schritt
für Schritt anders
wird.



In Bonn weiß man, wohin mit dem Geld:
Reutertunnel, Venusbergtunnel, Ennert-
tunnel, Godesbergtunnel

INHALT

Beitragszahlung	2
Stadtteilgruppen	2
Mitgliederversammlung	3
Bericht des Vorstands	4
Programm '89	5
Radwanderungen	6
Die Kennedybrückenstory	7
Zur Weinprobe nach Mayschoß	10
Thomas Mann: Der Weg zum Friedhof	11

Wichtig: Beitrag zahlen!

Liebe Fahrradfreunde,

der Beitrag für das Jahr 1984 ist jetzt fällig. Bei all jenen, die uns dankenswerter Weise eine Einzugsermächtigung erteilt haben, ist der Einzug inzwischen erfolgt. Alle anderen bitten wir nachdrücklich, möglichst umgehend die beiliegende Zahlkarte auszufüllen - Absender bitte nicht vergessen - und sofort zur Post damit.

Aus organisatorischen Gründen liegt die Zahlkarte auch dann bei, wenn wir den Beitrag per Einzugsermächtigung bereits kassiert haben. Dann senden wir als Quittung in diesen Tagen eine Beitragsmarke zu. Wer jedoch noch eine Spende überweisen möchte, darf dies gern tun. Der ADFC ist berechtigt, Spendenquittungen für das Finanzamt auszustellen.

Und das sind die Beitragssätze:

Einzelmitglieder	30 DM
Familien	40 DM

Ermäßigter Beitrag, von dem Schüler, Studenten, Auszubildende, Rentner und Arbeitslose Gebrauch machen können 20 DM

Wer inzwischen nicht mehr einen solchen Status hat, möge sich bitte selber mit 30 DM einstufen.

Bitte, schieben Sie die Zahlung nicht auf die lange Bank. Wir haben im letzten Jahr viel Zeit und Mühe mit Mahnungen aufbringen müssen. Das aber geht zu Lasten unserer eigentlichen Aufgaben, mehr für uns Radfahrer zu erreichen.

RÜCKENWIND

Mitgliederrundbrief des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Bezirksverein Bonn e.V.
Wird den Mitgliedern kostenlos zugestellt. Erscheint zweimonatlich. Mitglieder-Kleinanzeigen gratis. Beiträge und Leserbriefe willkommen. Redaktion: Karl-Ludwig Kelber. Auflage? 1000

Februar 1984

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



So sieht die Beitragsmarke aus, die wir jedem Mitglied nach erfolgter Zahlung zugehen lassen. Sie wird in den Mitgliedsausweis geklebt, der nur mit gültiger Beitragsmarke anerkannt wird.

Von diesem Jahr an können nur noch Mitglieder mit gültigem Ausweis kostenlos an den ADFC-Veranstaltungen teilnehmen. Ake anderen müssen jeweils einen Beitrag von 2.00 DM entrichten, den wir u.a. für den Abschluß einer Haftpflichtversicherung verwenden.

Stadtteilgruppen

BAD GODESBERG

Am Dienstag, 21.2.1984, 19.30 Uhr: Dia-Vortrag "Mit dem Fahrrad rund um Bonn" von Hans-Jörg Thiemann. Ort der Veranstaltung: Matthias Claudius-Heim, Zanderstraße 51 (im Pennenfeld).

Die üblichen Treffen finden weiterhin an jedem 3. Dienstag im Monat in der "Bürgerstube" Bürgerstr. 2 statt.

BEUEL

Treffen an jedem 1. Montag im Monat um 20.00 Uhr "Zur Krone", Siegfried-Leopold-/Ecke Gottfried-Claren-Strasse. Im März kein Treffen (Rosenmontag)

HARDTBERG

Treffen an jedem 2. Dienstag im Monat "Zum Stern", Rochusstr. 274.

Am 15.4. Radwanderung (siehe dort)

Einladung zur Mitgliederversammlung

am Montag, dem 12. März 1984, um 19.30 Uhr im Konferenzsaal des
Hauses der Evangelischen Kirche, Adenauerallee 37, in Bonn.

Anträge müssen dem Vorstand spätestens bis zum 5. März 1984 in
schriftlicher Form vorliegen. Als Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlußfähigkeit
2. Tätigkeitsbericht (siehe Seite 4)
3. Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über den Haushalt 1984
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl
 - a) des Vorstandes
 - b) zweier Kassenprüfer
 - c) der Delegierten zur Bundeshauptversammlung am 1. Juni 1984 in Rosenheim
7. Beratung des Antrags auf Satzungsänderung (siehe unten)
8. Aussprache über das "Programm '89" (siehe Seite 5)
9. Sonstiges

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karl-Ludwig Kelber

1. Vorsitzender

gez. Hans-Jörg Thiemann

2. Vorsitzender

Antrag auf Satzungsänderung

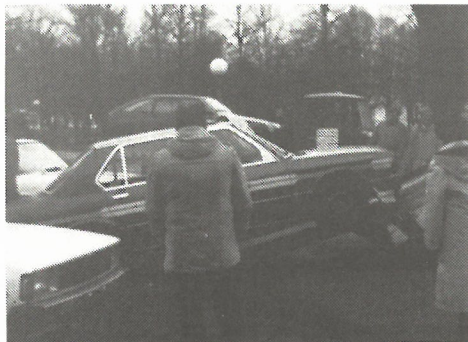
=====

Der Vorstand legt folgenden Antrag
vor:

"Die Mitgliederversammlung möge be-
schließen: Der die Beitragspflicht
regelnde § 7 der Satzung wird wie
folgt ergänzt:

Der Vorstand ist berechtigt, gegen-
über Angehörigen anderer Vereine
oder Organisationen einen Rabatt
einzuräumen, wenn diese Organisatio-
nen in ihren Reihen für einen indi-
viduellen Beitritt zum ADFC werben."

Eine große Bonner Organisation ist
an uns mit einer entsprechenden Anfra-
ge herangetreten. Wir sind der Auf-
fassung, daß ein Rabatt von zehn Pro-
zent vertretbar ist, wenn die Chance
besteht, daß sich die Zahl der Mit-
glieder auf diese Weise stark erhöht.



*Im Hofgarten läßt das Bonner Ordnungsamt
auf dem Rasen parkende Autos abschleppen.
Warum geschieht dies nicht auch auf no-
torisch zugeparkten Radwegen? Dort wäre
das Abschleppen nicht nur eine Frage der
Ästhetik, sondern vor allem ein unbe-
dingtes Gebot der Verkehrssicherheit*

Tätigkeitsbericht des Vorstands

Vier Jahre nach seiner Gründung muß der ADFC Bonn leider feststellen, daß seine damaligen Erwartungen nur zum Teil in Erfüllung gegangen sind. Am 4. Februar 1980 erhob der Verein die Forderung, bis zur nächsten Kommunalwahl - sie findet im September statt - ein durchgehendes Radwegnetz in großen Linien zu schaffen, das alle Ortsteile Bonns und des Rhein-Sieg-Kreises mit den jeweiligen Stadtzentren verbindet. Dies ist nur in wenigen Ansätzen geschehen.

Es ist einzuräumen, daß wir dennoch vieles erreicht haben. Nicht wenige Kommunalpolitiker und Behörden zeigten sich aufgeschlossen und griffen viele unserer Vorschläge und Forderungen auf. Wer die Entwicklung verfolgt hat, kennt selbst zahlreiche Beispiele dafür, daß es für Radfahrer besser geworden ist, auch wenn von den Hauptproblemen nur wenige gelöst worden sind.

Zweifellos ist zu einem nicht geringen Teil die Finanznot der Kommunen daran schuld. Nach dem Schwung der ersten beiden Jahre lief seit 1982 fast keine neue Planung mehr. Manches deutet darauf hin, daß bei den entscheidenden Mehrheiten der entschlossene Wille fehlt, nicht nur die größten Sicherheitsrisiken für die Radler zu beseitigen, sondern vielmehr ein attraktives System von Radverkehrsanlagen zu schaffen, wodurch die drückendsten Verkehrsprobleme relativ billig gelöst werden könnten. Da neuerdings die städtischen Kassen wieder voller werden, besteht die gute Gelegenheit, die Zweifel am Vorhandensein des guten Willens zu widerlegen.

Die kontinuierliche Planungsarbeit und die Zusammenarbeit mit den zuständigen Ämtern und Politikern haben eine große Fülle von Einzelvorschlägen hervorgebracht - wie mühsam jeweils solche Details durchgesetzt werden müssen, ist derzeit am Beispiel der Beueler Hermannstraße zu sehen -, die jetzt in einem umfassenden und in sich geschlossenen Konzept zusammengefaßt worden sind. Dieses Konzept wird jetzt als "Programm '89" zur Diskussion gestellt.

Auch in mehreren Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises bestehen vielversprechende Kontakte.

Leider hat sich die frühere Aktivität der Bonner Stadtteilgruppe Poppendorf nicht durchhalten lassen. Wir hoffen jedoch, daß sich hier wie auch anderswo neue Leute finden, die sich engagieren. Dafür rührt sich inzwischen etwas in Hardtberg. In Sankt Augustin und in Troisdorf bestehen Aussichten, daß die Arbeit versträkt werden kann.

Ein wichtiges Ereignis im letzten Jahr war das Erscheinen des Bonner Radfahrer-Stadtplans, den der ADFC allen Mitgliedern gratis überreichen konnte. An dieser Stelle sei erneut darauf hingewiesen, daß bis auf weiteres auch neu eintretende Mitglieder diesen Stadtplan erhalten. Jeder sollte bei der unbedingt notwendigen Werbung für unsere gemeinsame Sache nachdrücklich auch darauf hinweisen.

Neben den üblichen Radwanderungen, Fahrradmärkten und sonstigen Veranstaltungen ragte erneut unsere Aktion "Mit dem Fahrrad zur Arbeit" heraus, die auch in diesem Jahr wiederholt werden soll. Nie zuvor ist in Bonn und Umgebung mehr Rad gefahren worden als im letzten Sommer. Das lag sicherlich zu einem guten Teil am schönen Wetter, aber doch auch daran, daß wir unermüdlich für diese umweltfreundliche Verkehrsart trotteln. Auf beiden Seiten des Rheins konnten sich Tausende von Radlern an unseren Servicestationen Rat und praktische Hilfe holen. Auch dies wird fortgesetzt.

Unser Dank gilt allen Mitgliedern, daß sie weiterhin unser Anliegen unterstützen. Wir danken denen, die sich darüber hinaus engagiert haben, etwa als Rundbrief-Verteiler, und allen, die im Vorstand oder in den Stadtteilgruppen mitgewirkt haben und jetzt ausscheiden müssen. Wir hoffen, daß sich viele Nachfolger finden, denn wir dürfen in unseren Anstrengungen nicht nachlassen.

K.-L. Kelber

H.-J. Thiemann

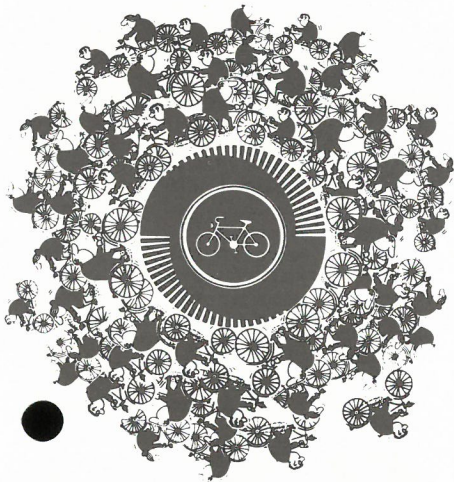
PROGRAMM '89

Für eine Wende in der städtischen Verkehrspolitik in Bonn

Die ADFC-Planungsgruppe hat in den letzten Monaten die Hauptanliegen an die Bonner Verkehrspolitik beraten und eine Liste von Anregungen und Forderungen zusammengetragen, die nach der Mitgliederversammlung den Politikern für den neu zu wählenden Rat und der Stadtverwaltung präsentiert werden soll. Das Ziel:

» Bei der übernächsten Kommunalwahl 1989 muß es möglich sein, daß auch ein Kind sicher in die Zentren der vier Stadtbezirke radeln kann.

Die Gruppe hat Grundsätze zur Behandlung des Fahrradverkehrs zu Papier gebracht, in denen - um nur ein Beispiel zu nennen - das vorgeschriebene Radfahren auf Bürgersteigen abgelehnt wird, weil solch ein "Radweg" eben nicht sicherer ist als gar kein Radweg. Im Katalog der vorgeschlagenen Maßnahmen finden sich alte Forderungen wie Radwege an der Kölnstraße oder



die Unterführung an der B 56 in Vilich, aber auch neuere Ideen wie eine Radwegführung nach Tannenbusch, die die Brücken einer ehemaligen Bahntrasse ausnützt, um durch das Gewirr von Straßen und Gleisen zu gelangen. Durch das Öffnen einzelner Einbahnstraßen, erlaubte Querungen der Fußgängerzonen und durch Verkehrsberuhigung könnten Lücken im Radwegenetz geschlossen werden.

Wenn die Stadt ihre wachsenden Probleme mit dem Autoverkehr bewältigen will, ist eine Wende allein schon bei der Behand-

lung des Fahrradverkehrs überfällig. Deshalb haben wir aus der Sicht des Radfahrers und auch des Fußgängers Wege aus der Sackgasse gesucht, in die die Bonner Verkehrsplanung offensichtlich geraten ist. Die aufwendigen Tunnelprojekte sind nicht nur ein Schritt in die falsche Richtung, weil sie eine Zunahme des Autoverkehrs bewirken und die Probleme damit nur verlagern würden, sie lenken auch von den Mißständen in den einzelnen Stadtteilen ab und binden Geld und Sachverstand, die beide dringend für die vielen Verbesserungen im Kleinen benötigt würden.

Die Planungsgruppe meint, daß Bonn keinen Nachholbedarf an Gigantonomie hat, und zeigt Alternativen für den Umgang mit dem Fußgängerverkehr, für Bahn und Bus, zum heutigen Tempo des Autoverkehrs und zur Behandlung der zunehmenden Ummenge von "Stehzeugen" auf. Um den Autoverkehr auf ein erträgliches Maß zu verringern, soll nur noch der stadtverträgliche Gebrauch des Autos unterstützt werden, der Automißbrauch dagegen zurückgedrängt werden.

Die Gehwege werden von parkenden Autos befreit, das Parken auf der Fahrbahn - heute fast die Ausnahme - wird wieder zur Regel, wie es die StVO vorsieht.

Busse und Bahnen erhalten an Kreuzungen konsequent Vorfahrt. Ihre Trassen werden nicht erst für das Jahr 2000 geplant, sondern durch den Ausbau des Straßenbahnangebots wird das an sich leistungsfähige Schienennetz besser genutzt. Die Bus- und Bahntrassen werden von den Behinderungen durch den Autoverkehr befreit und damit schneller. Verkehrsbetriebe und Stadt nehmen die bisher kaum genutzten Chancen einer Partnerschaft von Bahn / Bus und Fahrrad wahr (Park + Ride mit dem Rad, Fahrrad-Station am Hauptbahnhof, Fahrradanhänger für Busse auf die Bonner Berge).

Um Verkehrssicherheit und Umwelt deutlich zu verbessern, beginnt Bonn ernsthaft mit flächenhafter Verkehrsberuhigung, aufbauend auf Tempo 30 in den Wohngebieten. Die Stadt nutzt stärker als bisher ihren Spielraum, weiteren Parkraum nur noch dort anzubieten, wo die Versorgung mit Bahn und Bus schlecht ist, um keine weiteren Anreize zum Autofahren zu schaffen. Viele heute von parkenden Autos zugestellte Flächen werden sinnvoller genutzt.



Auch das Innenstadtkonzept für den Fahrradverkehr in der Bonner City, an dem die Planungsgruppe lange Zeit gebastelt hat, ist inzwischen druckreif und in detaillierter Form in der Broschüre enthalten. Ein abgestimmtes Bündel vieler einzelner Maßnahmen mündet in einem engen Netz von Radfahrrouten, die die Bonner City entscheidend durchlässiger und sicherer machen, das Stadtbild verschönern und den Geschäftsleuten am Rand - oder besser: im Schatten - der Fußgängerzone zugute kommen.

Mit Umgestaltungen des Berliner Platzes, der Friedrichstraße, des Belderbergs, des

Kaiserplatzes mit Neutor und durch die Öffnung des Münsterplatzes für Radfahrer würde eine Art Cityring für Radfahrer geschlossen. Aber auch zur Entschärfung der Viktoria- und der Kennedybrücke, zum Nordstadt-Einbahnstraßenlabyrinth, den Unterführungen am Alten Friedhof und an der Poppelsdorfer Allee werden konkrete Vorschläge gemacht. Viele Maßnahmen lassen sich bei etwas Mut auch mit wenig Geld kurzfristig realisieren.

Die Broschüre wird einige Tage vor der Mitgliederversammlung am 12. März 1984 fertig sein. Dort soll das "Programm '89" ausführlich diskutiert werden. Wer sich darauf gründlich vorbereiten will und deshalb die Broschüre vorher durcharbeiten möchte, wende sich bitte an Hans-Jörg Thiemann, Schloßstraße 26, 5300 Bonn 1, Tel. 0222 98 22.

Radwanderungen

Sonntag, 25. März 1984: Zweite

BURGEN - FAHRT,

zugleich Frühlingssfahrt. Treffpunkt 10.00 Uhr Poppelsdorfer Schloß
Dauer: etwa sechs Stunden, Streckenlänge ca. 60 Kilometer. Die Fahrt geht im wesentlichen durch das Vorgebirge, es werden sechs Burgen besucht.

Leitung: Erich Hermes (63 54 23)

* * *

Sonntag, 8. April 1984:

JUGEND-RADWANDERUNG

für Kinder ab 8 Jahren und für Jugendliche. Eltern, die mitfahren wollen, sind natürlich auch willkommen.

Treffpunkte:

10.00 Uhr Mehlemer Fähre, Austraße

10.30 Uhr Godesberg, Bastei

11.30 Uhr Beuel, Kennedybrücke

Das Ziel ist die Siegniederung, wo es Ballspiele und ein Fahrrad-Ratespiel gibt. Verpflegung bitte mitbringen!

Rückfahrt gegen 16.00 Uhr, bis spätestens 18.30 Uhr ist jeder zuhause. Strecke: ca. 30 Kilometer. Teilnehmergebühr 1.00 DM, ADFC-Mitglieder gratis.

Teilnehmer melden sich bitte telefonisch oder mit Postkarte bei:

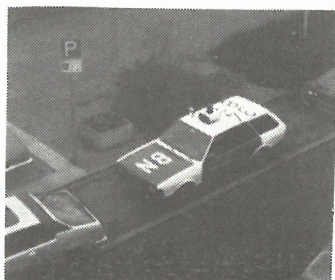
Lissy Lerm, Ließemer Straße 6, 5300 Bonn 2, Tel. 34 57 32.

* * *

Am Sonntag, 15. April 1984:

GRILL-FAHRT

zur Tomburg, veranstaltet von der Stadtteilgruppe Hardtberg. Treffen um 10.00 Uhr am Parkt gegenüber der Bezirksvertretung Hardtberg (Amt Duisdorf). Strecke ca. 40 Kilometer.



Die Polizei - Dein Freund und Helfer? Leider ist es oft völlig anders

Die Kennedybrückenstory

Ein Schauerroman in unendlichen Fortsetzungen

Unter Radlern ist es kein Geheimnis: Die Kennedybrücke ist für Fußgänger und Velofahrer, die drüber müssen, immer wieder ein Horrotrip. Das hat zwei Ursachen:

- » Unsere Wege sind zu schmal und ständig von schleudernden Autos bedroht.
- » Die Fahrbahnen sind zu breit und deshalb werden auf der Brücke wahnwitzige Geschwindigkeiten erreicht.

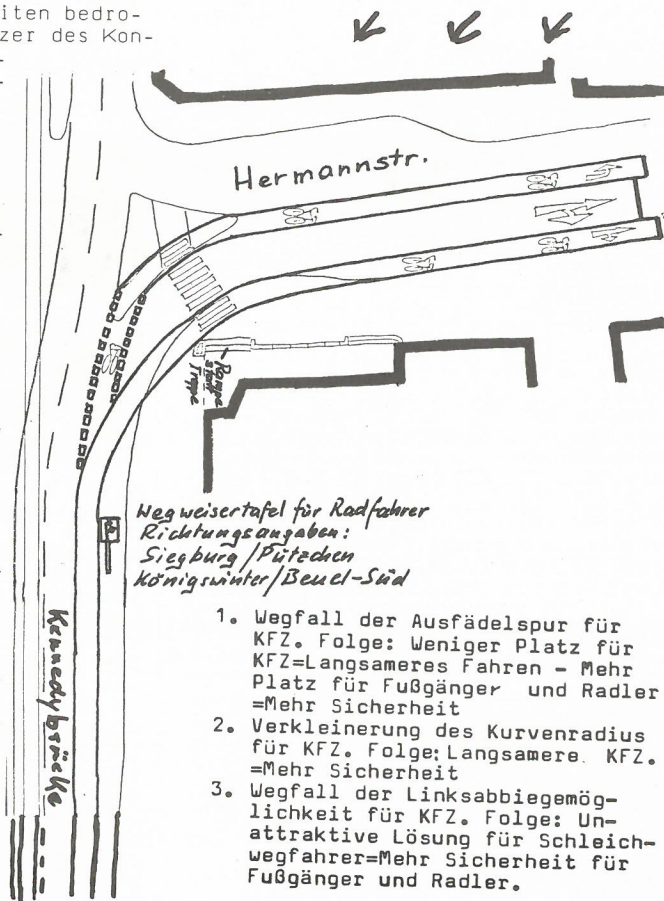
Die Brücke ist Unfallschwerpunkt Nr. eins für die Beueler. Die dort aufgenommenen Geschwindigkeiten bedrohen tagtäglich die Benutzer des Konrad-Adenauer-Platzes. Politik und Verwaltung wollen ihre Verantwortung betäuben. Doch Schilder allein können hier keine Abhilfe schaffen. Der ADFC hat in der Vergangenheit immer wieder auf die Gefahren dieser Brücke hingewiesen und einschneidende Veränderungen gefordert. Hauptziel ist es, dem Kfz-Verkehr Straßenraum wegzunehmen, um ihn dadurch langsamer zu machen. Denn jede Geschwindigkeitsverringerung bedeutet mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Ein Schritt auf diesem Weg wurde nun vollendet. Auf der Beueler Seite dürfen Radfahrer den Konrad-Adenauer-Platz nicht in Richtung Siegburg befahren. Sie müssen einen Umweg über die Hermann- und die Friedrich-Breuer-Straße machen. Deshalb schlug die Stadtteilgruppe Beuel vor, die Einfahrt in diese beiden Straßen besser auf die Bedürfnisse der Radler abzustellen. Wir beobachteten, daß 30 Prozent der Fahrzeuge, die in die Hermannstraße

einbogen, Fahrräder bzw. Mofas waren. Etwa die Hälfte davon bog anschließend in die Friedrich-Breuer-Straße ein. Da einige wenige Kfz-Ortskundige diesen Weg ebenfalls benutzten, um die Ampeln am Konrad-Adenauer-Platz zu umfahren, ergaben sich für die Radler zwei gefährliche Kreuzungspunkte:

1. Das Wechseln nach links in Höhe des Zebrastreifens.
2. Das Linksabbiegen in die Friedrich-Breuer-Straße.

Deshalb reichten wir folgenden Plan bei Parteien und Stadtverwaltung ein.



Am 1.3.1983 schmetterte Herr Eilert im Namen des Tiefbauamtes unseren Vorschlag mit "freundlichen Grüßen" ab:

"...ist die Verwaltung der Auffassung, daß es am Beueler Brückenkopf bei der derzeitigen Regelung bleiben soll, Die Verwaltung ist der Auffassung, daß die Verzögerungsspur für Abbieger in die Hermannstraße nicht entfallen kann. Ein Verzicht würde zu Verkehrsspitzenzeiten zu einer Ausweitung des Rückstaus auf der Kennedybrücke führen. Auch die Gefahr von Auffahrunfällen würde sich erhöhen, da schon zwei abbiegende Fahrzeuge, die vor dem Zebrastreifen in der Hermannstraße pflichtgemäß anhalten, einen Rückstau bilden, der über die Radfurt bis in die Geradeausspur reicht und dort den Verkehr behindert und gefährdet."

Also nicht die idiotischen Raser gefährden den Verkehr, sondern die Sicherheitsbedürfnisse von Radlern und Fußgängern. Die Schreckensvision von zwei haltenden Autos ist schier unerträglich. Dabei stehen in Spitzenzeiten die Autos sowieso bis Bonn rein, da käme es auf die zwei doch gar nicht an! Aber es kam noch viel schlimmer in dieser "Auffassung der Verwaltung":

"Kritisch werden ferner der Fortfall der Linksabbiegemöglichkeit von der Hermann- in die Friedrich-Breuer-Straße und die technische Lösung im Bereich der heutigen Treppe gesehen. Mit der Verbindung Kennedybrücke - Hermannstraße - Friedrich-Breuer-Straße wird zu verkehrsreichen Zeiten die Staulänge vor der Signalanlage Adenauer-Platz/Friedrich-Breuer-Straße verkürzt." Da war sie wieder, die Schreckensvision Staulänge. Und nun hatten wir es schwarz auf weiß: Der Schleichweg war gar kein Schleichweg, sondern eine geniale Lösung des Tiefbauamtes, die heimliche dritte Spur über den Konrad-Adenauer-Platz. Fazit: Wenn der Verkehr (und darunter versteht man im Tiefbauamt wohl immer noch den Kfz-Verkehr, schließlich verdankt man ihm ja Gestank, Lärm und im letzten Jahr 53 Verkehrstote in Bonn) fließen soll, dann gehören Fußgänger und Radler unter die Erde. Wir gaben nicht auf. Es folgten Gespräche und plötzlich Taten. Die

Presse berichtete ausführlich über die Veränderungen.



Besser als vorher, aber noch nicht optimal. Der Radler verhält sich falsch wie viele an dieser Stelle. Er wird jetzt gleich als "Geisterradfahrer" über die Kennedybrücke radeln und dabei sich und andere erheblich gefährden



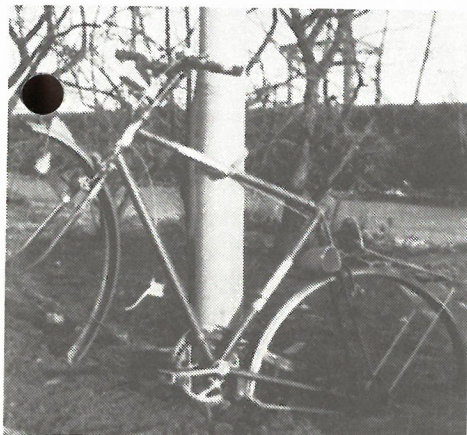
So war das natürlich nicht gedacht, doch die Kennzeichnung genügt nicht

Von der Brücke kommend dürfen noch die Radler in die Friedrich-Breuer-Straße nach links einbiegen. Dafür erhielten sie eine fast zwei Meter breite separate Abbiegespur. Der Schleichweg für Kfz ist gesperrt. Auf dem Bild - und in Natur - fehlen zwar noch die Richtungsschilder, sie sind aber zugesagt. Noch wird die Radabbiegespur von Autos mitbenutzt. Obwohl hier nur knapp zwei Meter zur Verfügung stehen, reicht das den Kfz-Fahrern. Hoffentlich zeigt sich die Verwaltung auch hier lernfähig und gibt die Maxime 3,50 Meter für Kfz-Spuren auf. So könnten an allen Kreuz-

ungen im Bonner Stadtgebiet wertvolle Erleichterungen für Radler geschaffen werden.

Die Fortsetzung der Kennedybrückengeschichte folgt bei der nächsten Mitgliederversammlung. Sie wird für uns der Maßstab bleiben, wie ernst Politik und Verwaltung die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern in Zukunft nehmen werden.

Dr. Werner Dräger/Horst Hahn-Klößner



*So findet alles einmal sein Ende -
aber muß das Ende wirklich so sein ?*

Eine Bitte an alle

Im Fahrradbau werden zunehmend Teile aus Leichtmetall verwendet. Dadurch verringert sich zwar das Gesamtgewicht, doch können auch Stabilität und Sicherheit abnehmen. Es kann zu Brüchen an Lenker, Kurbel, Gabel und Rahmen aus Aluminium kommen. Die Erfahrung zeigt, daß Hersteller versuchen, Schadensersatzforderungen nach Unfällen regelmäßig mit Hinweisen auf "Gewaltbrüche aufgrund äußerer Einwirkungen" abzuwehren.

Um die Unfallhäufigkeit bestimmter Produkte und Marken sowie Kulanzregelungen und Schadensersatzleistungen zu erfassen, bittet der ADFC, Technik-Referat, Ellerstr. 155, in 4000 Düsseldorf 1 um Mitteilungen betroffener Radfahrer.

Dankeschön, ADFC!

Den im November erschienenen Radfahrer-Stadtplan haben wir zahlreichen Institutionen, Behörden und Politikern in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis überreicht. Wir zitieren aus einigen Antwortschreiben.

Helmut F. Nikolaus vom Straßenbauamt des Landschaftsverbandes Rheinland: "Über Ihren Radfahrer-Stadtplan für Bonn und Umgebung habe ich mich sehr gefreut und werde ihn durch meine Mitarbeiter analysieren lassen, um Rückfolgerungen auf die Planungen unseres Radwegenetzes vorzunehmen."

Polizeidirektor Länger, Bonn: "Für Ihr Schreiben und die Karte darf ich mich sehr herzlich bedanken. Wenn ich auch nicht immer mit allen Aktionen einverstanden bin und sein kann, die der ADFC startet, so kann ich auf der anderen Seite nicht umhin, das Engagement zu bewundern, mit dem Sie und Ihre Mitstreiter Ihre Angelegenheiten vertreten Sie können sicher sein, daß ich Ihnen und Ihrem Anliegen wohlwollend gegenüberstehe."

Dr. Dieter Swatek, SPD-Fraktionsvorsitzender im Rat von Sankt Augustin: "Ich glaube, daß Sie einen wichtigen Beitrag für die weitere Verbreitung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad geleistet haben."

Prof. Dr. Horst Ehmke, SPD-MdB, Mitglied des ADFC Bonn: "Herrn Thiemann, der diesen Radfahrer-Stadtplan erarbeitet hat, gebührt großes Lob. Dem ADFC wünsche ich auch für die Zukunft viel Erfolg."

Hermann Brungs, SPD-Fraktionsvorsitzender im Rat der Stadt Bonn, Mitglied des ADFC Bonn:

"Wie Sie wissen, plante ja auch die Stadt Bonn etwas Ähnliches in eigener Regie. Nachdem wir Ihren ausgezeichneten Plan zur Kenntnis genommen haben, haben wir schon im Dezember beantragt, hier keine Doppelarbeit zu machen, sondern stattdessen auch für die Verbreitung dieses guten Planes zu werben. Sie wissen, daß wir uns Mühe geben, die Interessen der Radfahrer in unserer Stadt zur Geltung zu bringen."

Zur Weinprobe nach Mayschoß

Was soll man an Allerheiligen mit sich und seiner Umwelt anfangen? Die Antwort liegt an der Ahr: der Wein.

Wir, Peter, Clara und Rolf beschlossen nach einem reichlichen Frühstück, unsere Drahtesel in Richtung Ahr zu bemühen. Um elf Uhr fand der Start in Poppelsdorf in Richtung Rheinpromenade statt. Dort genossen wir die goldenen Herbstfarben des Siebengebirges bis Bad Breisig. Nach einer kurzen Zwischenrast ging es auf herrlichen Radwegen entlang der Ahr - das Casino ließen wir links liegen - über Bad Neuenahr nach Ahrweiler. Hier wärmte eine Tas-



Eine alte Kelter diente als Rastplatz

se Kaffee und heißer Strudel unsere angegriffenen Glieder. Anschließend starteten wir in Richtung Altenahr. Der Weg führte teilweise über Wirtschaftswege, teils aber auch über die nicht sehr stark befahrene Landstraße

In Mayschoß lud ein Weinkeller zur Besich-

tigung mit Weinprobe ein. Ungeachtet der noch mit der Rückfahrt verbundenen Anstrengungen genehmigten wir uns die eine oder andere Sorte. Entgegen der Behauptung des Kellereisters beflügelte der Wein bei dem anschließenden Aufstieg von Altenahr nach Gelsdorf nicht, sondern ließ uns die Beine schwer werden.

Auf der Höhe angekommen, entdeckten wir eine Bobbahn, deren Attraktivität man nicht widerstehen konnte, da der Bob mit uns den Berg hinaufgezogen wurde. Nachdem wir uns hier reichlich blaue Flecken zugezogen hatten, ging es danach zügig über Meckenheim gen Heimat. Zu Hause angekommen, wußten wir, was wir geschafft hatten: 85 Kilometer Tagesstrecke zurückgelegt und viel Spaß gehabt. Dies ist eine Strecke, die wegen ihres landschaftlichen Reizes und der guten Fahrradwege sehr zu empfehlen ist.

Peter Rössler/Rolf Bulich

Preiswert über den Rhein

Die Rheinfähre Königswinter teilte mit, daß sie den Radfahrertarif wegen der Einbeziehung ihrer Tarife in die Mehrwertsteuer seit dem 1. Januar von 1,00 DM auf 1,10 DM erhöhen mußte. Geschäftsführer Reinartz bat dafür um Verständnis.

Auf Initiative des ADFC war der Tarif vor zwei Jahren um 50 Pfennig auf eine Mark gesenkt worden. Zwischen Mehlem und Königswinter kommt man also weiterhin preiswert über den Rhein. Das gilt auch für die Fähre Bad Honnef-Rolandseck, nicht dagegen für die Fähre Bad Godesberg-Niederdollendorf. Bei einer Rheintour sollte man daran denken. Eine vierköpfige Familie kann vier Mark sparen.

Thomas Mann: Der Weg zum Friedhof (2)

Ein junger Mann saß auf dem Sattel, ein Jüngling, ein unbesorgter Tourist. Ach, mein Gott, er erhob durchaus nicht den Anspruch, zu den Großen und Herrlichen dieser Erde gezählt zu werden! Er fuhr eine Maschine von mittlerer Qualität, gleichviel aus welcher Fabrik, ein Rad im Preise von zweihundert Mark, auf gut Glück geraten. Und damit kutscherte er ein wenig über Land, frisch aus der Stadt hinaus, mit blitzenden Pedalen in Gottes freie Natur hinein, hurra! Er trug ein helles Hemd und eine graue Jacke darüber, Sportgamaschen und das keckste Mützchen der Welt, - ein Witz von einem Mützchen, bräunlich kariert, mit einem Knopf auf der Höhe. Darunter aber kam ein Wust, ein dicker Schopf von blondem Haar hervor, das ihm über die Stirne emporstand. Seine Augen waren blitzblau. Er kam daher wie das Leben und rührte die Glocke; aber Piepsam ging nicht um eines Haares Breite aus dem Wege. Er stand da und blickte das Leben mit unbeweglicher Miene an.

Es warf ihm einen ärgerlichen Blick zu und fuhr langsam an ihm vorüber, worauf Piepsam ebenfalls wieder vorwärtszuehen begann. Als es aber vor ihm war, sagte er langsam und mit schwerer Betonung:

"Numero neuntausendsiebenhundert-undsieben."

Dann kniff er die Lippen zusammen und blickte unverwandt vor sich nieder, während er fühlte, daß des Lebens Blick verdutzt auf ihm ruhte.

Es hatte sich umgewendet, den Sattel hinter sich mit der einen Hand erfaßt und fuhr ganz langsam.

"Wie?" fragte es...

"Numero neuntausendsiebenhundert-undsieben", wiederholte Piepsam. "O nichts. Ich werde Sie anzeigen."

"Sie werden mich anzeigen?" fragte das Leben, wandte sich noch weiter herum und fuhr noch langsamer, so daß es angestrengt mit der Lenkstange hin und her balancieren mußte...

"Gewiß", antwortete Piepsam in einer Entfernung von fünf oder sechs Schritten.

"Warum?" fragte das Leben und stieg ab. Es blieb stehen und sah sehr erwartungsvoll aus.

"Das wissen Sie selbst sehr wohl."

"Nein, das weiß ich nicht."

"Sie müssen es wissen."

"Aber ich weiß es *nicht*", sagte das Leben, "und es interessiert mich auch außerordentlich wenig!" Damit machte es sich an sein Fahrrad, um wieder aufzusteigen. Es war durchaus nicht auf den Mund gefallen.

"Ich werde Sie anzeigen, weil Sie hier fahren, nicht dort draußen auf der Chaussee, sondern hier auf dem Wege zum Friedhof", sagte Piepsam.

"Aber, lieber Herr!" sagte das Leben mit einem ärgerlichen und ungeduldischen Lachen, wandte sich neuerdings um und blieb stehen... "Sie sehen hier Spuren von Fahrrädern den ganzen Weg entlang... Hier fährt jedermann..."

"Das ist mir *ganz* gleich", entgegnete Piepsam, "ich werde Sie anzeigen."

"Ei, so tun Sie, was Ihnen Vergnügen macht!" rief das Leben und stieg zu Rade. Es stieg wirklich auf, es blamierte sich nicht, indem ihm das Aufsteigen mißlang; es stieß sich nur ein einziges Mal mit dem Fuße ab, saß sicher im Sattel und legte sich ins Zeug, um wieder ein Tempo zu gewinnen, das seinem Temperamente entsprach.

"Wenn Sie nun noch weiter hier fahren, hier, auf dem Wege zum Friedhof, so werde ich Sie ganz sicher anzeigen", sprach Piepsam mit erhöhter und bebender Stimme. Aber das Leben kümmerte sich jämmerlich wenig darum; es fuhr mit wachsender Geschwindigkeit weiter.

Hättet ihr in diesem Augenblick Lobgott Piepsams Gesicht gesehen, ihr wäret tief erschrocken gewesen. Er kniff die Lippen so fest zusammen, daß seine Wangen und sogar die glühende Nase sich ganz und gar verschoben, und unter den unnatürlich hoch emporgezogenen Brauen starrten seine Augen dem entrollenden Fahrzeug mit wahnsinnigem Ausdruck nach.

Fortsetzung im nächsten RÜCKENWIND



Wir haben etwas gegen Pannen!

Zweirad Grabner G.m.b.H

Antoniterstraße 71 · Ruf 3473 70

5300 Bonn-Bad Godesberg

An der Bushaltestelle Mehlem/Friedhof

Linie 12 u. 14

Für Fahrräder, Mopeds, Mofas und Mokicks!

ogoplast, die flüssige Reifen-Innenversiegelung.

Schützt Sie vor ärgerlichen Reifenpannen.

Selbsttätig und zuverlässig während der Fahrt.

Ein ganzes Reifen-Leben lang.

Einmal einfüllen – immer gute Fahrt.

ogoplast

Reifen-Innenversiegelung

