

Radverkehrspolitik in Bonn Radverkehr ist „Firlefan“

Bonn

Fahrradhauptstadt 2020

Nachruf auf Karl-Ludwig Kelber Build your own bike

**Mit und gegen
den Wind:
Du entscheidest,
wieviel Schweiß
strömt!**

**miet
me**

Jetzt ein
Pedelec
testfahren!

www.miet-me-bonn.de



Belderberg 18 · 53111 Bonn · T 0228/981 36 60
verkauf@velo-city.de · www.velo-city.de
Öffnungszeiten: Mo–Fr 10–19 Uhr, Sa 10–16 Uhr

Liebe Leserinnen und Leser,

vielleicht haben Sie am Fahrradklimatest teilgenommen und festgestellt, wo es überall mit der Fahrradfreundlichkeit hapert. Und vielleicht geht es Ihnen genauso wie den Redaktionsmitgliedern, die sich gefragt haben, woran es eigentlich liegt, dass wir in Bonn in Sachen Fahrradklima nicht entscheidend vorankommen, während andere Städte, vor allem in Holland, aber auch in Belgien längst umgesetzt haben, wovon wir in Bonn immer noch träumen. Deshalb haben wir uns entschieden, genau diese Frage in dieser Ausgabe zum Schwerpunktthema zu machen.

Anstatt auf den Weckruf durch das Urteil des Verwaltungsgerichtes Köln zu den Fahrverboten in Köln und Bonn zu hören und die Verkehrsbelastung in Bonn zu reduzieren, um die Bürgerinnen und Bürger vor den gesundheitlichen Gefahren des Autoverkehrs zu schützen, bewegt sich immer noch zu wenig.

Lesen Sie im Interview mit unserem Verkehrsexperten Werner Böttcher, wo die Ursachen liegen. Lassen Sie sich mitnehmen auf einen kurzen Trip in die belgische Stadt Leuven, in der Fahrradträume wahr werden, oder zu einem Ausflug ins fahrradfreundliche Portland.

Unserer Praktikantin Rebecca gratulieren wir ganz herzlich zur Wahl in den ADFC-Bundesvorstand. In ihrem Beitrag über Mobilität in Deutschland erfahren Sie, ob die Tage der Vorherrschaft des Autos tatsächlich gezählt sind. Rebecca hat sich auch die Maßnahmen im Rahmen des Modellprojekts Lead City zur Luftreinhaltung mit der Brille der Radfahren- den angesehen.

Natürlich haben wir für Sie auch das langersehnte Leihradssystem, das seit Anfang Oktober in Bonn in Betrieb ist und für das der ADFC sich seit Jahren eingesetzt hat, getestet.



Foto: Frank Laufenberg

Wir halten Sie auf dem Laufenden, was den beliebten Rheinradweg in Königswinter angeht, und verraten Ihnen, was ein Fahrradfahrer mit einer Poolnudel anstellen kann.

Das ist nur ein kleiner Überblick über die Themen dieses Heftes, das schon die Nummer 1/2019 trägt. Damit aber die Fahrradhighlights des Jahres 2018 nicht untergehen, haben wir sie im Jahresrückblick für Sie zusammengestellt.

Suchen Sie noch ein Weihnachtsgeschenk für einen Fahrradfahrer? Schauen Sie einfach mal in unserem RadHaus in der Breite Straße vorbei. Die Öffnungszeiten und alle Termine rund ums Fahrrad finden Sie wie immer im Rückenwind.

Und nicht vergessen: Am 17. März 2019 findet die nächste „Rad und Freizeit“ statt.

Die Redaktion wünscht Ihnen erholsame Feiertage und einen guten Start ins neue Jahr

Ihre Claudia Riepe



IT-Beratung
Olaf Runge

PC-Konfiguration
0228 1809377
it-rat@netcologne.de
www.runge-it.expert



Titelthema Verkehrspolitik

Für manche Politiker ist Radverkehrsförderung nur Firlefanz. Und damit ist der Stellenwert des Radverkehrs in Bonn treffend beschrieben: viel Farbe, wenig Substanz. Der Rückenwind hat sich vor dem Hintergrund von Fahrverboten für ältere Dieselaautos mit den Versäumnissen der Verkehrspolitik beschäftigt. Entsprechend lang ist unser Themenschwerpunkt.

Bonn träumt von Verkehrswende –

ohne dem Auto weh zu tun 5

ADFC und VCD: Es läuft nicht in Bonn . 22

Das belgische Leuven zeigt, wie's geht . 26

Radpendlerrouten: Parteien greifen

ADFC-Vorschläge auf 30

Das Mobilitätsverhalten ändert sich . . 32

Leserbrief: Kein Meter an neuen Schienen

in Bonn seit 1994 34

Rundum-Grün an Kreuzungen 35

dazu ein Leserbrief: Vorbild Holland . . 36

Noch ein Vorbild: Portland, Oregon . . . 38

Königswinter bremst Radverkehr auf

Rheinuferadweg aus 44

Agger-Sülz-Radweg: Nach einem Jahr keine

Verbesserungen sichtbar 47

Aus dem ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Jahresrückblick 2018 5

Nachruf auf KLK 10

ADFC Bonn/Rhein-Sieg stark vertreten im . .

neuen ADFC-Bundesvorstand 12

21. Rad+Freizeit am 17. März 2019 14

Sie suchen noch Weihnachtsgeschenke? 55

„3 Fragen an ...“ Gabriele Heix, die weit mehr als ihren Bereich „Betrieb und Schule“

betreut 58

Beethoven-Radtour 2020 in Planung . . 59

Impressionen vom Sommerfest 60

Unser Radreisevortragsprogramm 62

Titelfotos: Archiv Rückenwind

Redaktionsschluss für Heft 2/2019:
18. Januar 2019

Aktionen

Fahrrad im Film – Die nächsten Fahrrad-filme in der Kinemathek 28

Schokofahrt transportiert süße Fracht

von Amsterdam nach Bonn 34

Der ADFC beim Parking Day 84

Die MUT-Tour war wieder in Bonn 91

Technik

Build your own bike –

mit Hilfe des ADFC 64

Rad im Alltag

Glosse: Poller – Unkraut oder nachwachsender Rohstoff? 42

plus/minus: So geht's – so geht's nicht . . 46

Bonner Leihradsystem im Praxistest . . . 48

Mit App Gefahrenstellen melden 66

Bonnie: neues Transportrad bei Bolles . . 70

CAR GO! BIKE BOOM!!!

eine Buchbesprechung 72

Aus den Ortsgruppen

Troisdorf: neues Ortsgruppenteam 85

Beuel: Punsch op de Bröck 86

Rheinbach: Fahrradcheck in der Schule . . 64

Touren und Touristik

Fjorde, Schären und der „Eisberg“ auf dem Nordseeküstenradweg 74

Unser Tourenprogramm 92 - 96

Mehrtagestouren 96 - 98

Rubriken

Editorial 3

Die Adressenseiten 52 - 54, 56 - 57

Impressum 54

Verkaufsanzeige 99

Termine 100 - 101

Unsere Fördermitglieder 102

ADFC-Fahrradwerkstatt – Fahrradkino – Radpendlerrouen – 20. Messejubiläum

Das ADFC-Jahr 2018 präsentiert einen großen Strauß an neuen und bewährten Aktivitäten

Kein Jahreswechsel ohne Jahresrückblick. Auch in diesem Jahr hat der ADFC-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg allen Grund, stolz auf seine Aktivitäten zurück-, aber auch kritisch nach vorne zu blicken und sich zu fragen, wie die Stadt Bonn das von ihr selbst ausgegebene Ziel „Fahrradhauptstadt 2020“ erreichen will. Was der ADFC 2018 erreicht hat, zeigt der Jahresrückblick.

ADFC-Fahrradwerkstatt am Skatepark

Im Juni war es endlich soweit: Mit einem Glas Sekt wurde die ADFC-Fahrradwerkstatt am Skatepark in Beuel eröffnet. Die angebotenen Fahrradreparaturkurse und das monatliche Schraubertreff „Bier + Bike“ erfreuen sich bereits großer Beliebtheit. Zwar ist das Team der Fahrradwerkstatt schon deutlich gewachsen, aber mit noch mehr Aktiven wäre noch mehr möglich.

20 Jahre „alt“ – ADFC-RadReisemesse wird „Rad + Freizeit“

Zum Jubiläum wollen wir ein Zeichen für die kommenden 20 Jahre setzen, da war sich das Messteam einig. Der neue Name „Rad + Freizeit“ hat noch mehr Freizeitaktivitäten

per Rad am Abend und am Wochenende im Blick, nicht nur den großen Radurlaub. Dazu passte die Partnerregion „radrevier.ruhr“ natürlich perfekt. Die Kinderbetreuung erfreute sich wieder eines regen Zulaufs. Der diesjährige Gewinner des Malwettbewerbs freute sich über ein neues Jugendfahrrad von Fahrrad XXL Feld. Ein geteiltes Echo fand die neue Anordnung der Stände. Für 2019 werden diese Erfahrungen aufgegriffen, ein noch breiteres Angebot an Fach- und Radreisevorträgen ist geplant.

Gute Partner: ADFC und Kultur

Seit April 2018 gibt es in der Kinemathek in der Brotfabrik einmal monatlich einen Fahrradkino-Abend: ob sozialkritisch, Action oder romantisch – für alle Kino-Geschmäcker ist gesorgt. KLAK-Kino beim Viktoriafest – unterstützt vom ADFC: Um die 1.000 Rad- und Kinobegeisterte bewunderten die stromerzeugenden KLAK-Pedalisten, die den Strom für den Filmprojektor erradelten. Im ADFC-RadHaus wird die Resonanz für die Radreisevorträge immer größer. Zum Weltfrauentag am 8. März gab es eine besondere Lesung im RadHaus: „Frauen und Fahrrad“, eine bunte, erheiternde Mischung aus literarischen Texten.



RadReisemesse: Das Interesse an Informationen zu Radtouren ist ungebrochen.

Radfahrerschul- und Pedelec-Kurse im Aufwind

Annegret Schemmer hat die Leitung der Radfahrerschule übernommen, aber ihr langjähriger Chef Paul Kreutz ist als Stellvertreter immer noch aktiv. Danke, Annegret! Danke, Paul! Das Radfahrerschulteam wuchs auf 30 Radfahrlehrer*innen an. Über 100 erfolgreiche und glückliche Absolvent*innen, eine wunderbare Bilanz. Bei den Pedelec-Kurse reichte das gemeinsame Angebot von VHS und ADFC nicht aus. Der ADFC bot noch einen fünften Kurs an.



Foto: Axel Mörer

Die Deutschlandtour war in Bonn, der ADFC war mit einem Stand und historischen Rädern dabei.

Deutschlandtour, Fähr-Rad-Tag, Radevents in der Region

Sonne pur beim Fähr-Rad-Tag. Aufsehen erregte die Rundtour mit Hochradfahrer Gerd Jajschik.

Ankunft der Deutschlandtour in Bonn: Die historischen Rennräder am ADFC-Infostand stießen auf viel Ah und Oh und weckten nostalgische Erinnerungen. Die Bike-Night, die Räder mit Fahnen zum „Aufbruch Fahrrad“ geschmückt, führte durchs abendliche Bonn – nicht alle waren also auf Pützchens Markt. Der Parking Day in Beuel auf dem Konrad-Adenauer-Platz bestach durch ein besonders kreatives „Outfit“, entsprechend groß war die Begeisterung bei den Gästen und in den Medien. In der Region sorgt der ADFC fürs Gelingen von Radaktionen wie „Alfter bewegt“, oder „Bornheimer Frühlingserwachen“.

Täglich Radeln – gut für Klima und Gesundheit

Die Radaktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ erfreuen sich wachsender Bekanntheit und Beliebtheit, beim Stadtradeln im Rhein-Sieg-Kreis verdoppelte sich die Teilnahme. Zahlen zur Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ gibt es bei der Abschlussfeier der Aktion beim DAAD als diesjährigem Schirmherr im Dezember.

Wer regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit kommt, ist fitter und gesünder und reduziert Verkehrs- und Umweltbelastung. Dass immer mehr Arbeitnehmer*innen dies erkennen, ist auch das Verdienst des ADFC. Seit 10 Jahren hat der ADFC bei 54 betrieblichen Gesundheits- und Mobilitätstagen die Vorteile des Radelns in Betrieben in Bonn und der Region glaubwürdig vermittelt.

Hunderte Touren durch ADFC-Aktive in der Region

Von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang bietet die rund 80-köpfige Schar der ADFC-Tourenleiter*innen Erholung, Naturschauspiel und kulturellen Genuss in geselliger Radlerunde. Mit diesem Angebot sorgen die Tour-Aktiven in Bonn und der Rhein-Sieg-Region bis nach Euskirchen für Bekanntheit und Beliebtheit des ADFC. Die in Zusammenarbeit mit der Stadt Bonn geführten Klimatouren sind bereits Tradition. Anlässlich des Weltfrauentages gab es 2018 eine Tour „Bonner Frauen(orte)“.

RaBo und Black Box

Im zweiten Jahr machte der von Polizei, Stadt Bonn und ADFC entwickelte RaBo (Radparcours Bonn) mehrmals Station an weiterführenden Schulen. Über 300 Schüler*innen nahmen teil. Dazu kamen weitere Aktionen an Schulen wie die Licht-Aktion „Black Box“ und



Jürgen Dörr erläutert den Ablauf des RaBo.

natürlich die Radfahrausbildung in den vier-ten Klassen, die die Bonner Polizei seit vielen Jahren mit ADFC-Unterstützung durchführt. In Bornheim bot der ADFC den Grundschul-Parcours in Eigenregie als Familienaktion an, in Rheinbach prüfte der ADFC die Räder der Viertklässler.

Besonderes Highlight beim „Tag der kleinen Godesberger“ war die „Kleine-Godesberger-Fahrradtour“ des ADFC. Bei der Sternchen-Bike-Night traten auch die Kleinsten in die Pedale und erradelten sich so voller Stolz eine Urkunde und Speichensternchen.

Aufbruch Fahrrad – Fahrradklimatest – Vision Zero!

Zusammen mit Umweltverbänden und Rad-Initiativen sammeln ADFC-Mitglieder seit Juni 2018 erfolgreich Unterschriften für die NRW-Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“. Das Ziel: ein Fahrradgesetz für NRW wie es in Berlin bereits Realität ist. Auch durch die Teilnahme am online durchgeführten ADFC-Fahradklimatest tun zigtausende Radler*innen erneut ihre Forderung nach einer komfortablen und sicheren Radinfrastruktur in ihrer Kommune kund.

Wie weit wir von einer sicheren Infrastruktur noch entfernt sind, zeigt die Todesstatistik – auch in unserer Region. Auf Wunsch der Hinterbliebenen hat der ADFC zwei weitere Gedankenkräder für tödlich verunglückte Radler aufgestellt. Der „Ride of Silence“ im Mai mahnte Maßnahmen in punkto Verkehrssicherheit an – allen voran den Einbau einer Abbiegeassistentz für Lkw. Initiiert durch den ADFC will die Stadt Bonn ihren Fuhrpark um- bzw. nachrüsten.

Kaum eine ADFC-Aktion hatte ein so positives Feedback wie der Aufkleber „1,5 m Sicherheitsabstand“. Seit April tragen Bonner Polizeifahrzeuge rechts auf der hinteren Heckscheibe diesen Aufkleber. Die gelben Radler-Warnwesten mit demselben Aufdruck und Autoaufkleber sind Verkaufsrenner beim ADFC.

Quo vadis, Bonner Radverkehrsförderung?

2.300 Verbesserungsvorschläge wurden 2017 beim Bonner „Raddialog“ gemacht. Was ist Ende 2018 davon umgesetzt? So gut wie nichts. Fehlanzeige auch bei der vom ADFC seit Jahren geforderten Umsetzung des städtischen Masterplans von 2012 zur Kappung des Cityrings: Der Autoverkehr vor dem Hauptbahnhof bleibt. Ob Pützstraße in Kessenich, Bonner Talweg in der Südstadt, Friedrich-Breuer-Straße in Beuel: Jegliche Umwandlung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs scheitert am Zeter und Mordio des Einzelhandelsverbandes.

Und die Politik gibt nach.



Eigentlich schlimm, wenn man jetzt schon Verkehrsregeln auf Warnwesten in Erinnerung bringen muss.

Zwar tut sich was, aber zu wenig und zu langsam; hier einige Abstellanlagen mehr, dort ein Poller weniger, und alles erst nach zeit- und nervenaufreibender Kleinarbeit. Zur Ehrenrettung der Bonner Stadtverwaltung sei auf die personelle Unterbesetzung des städtischen Fahrradteams hingewiesen.

Lichtblicke: Nach zehn Jahren Diskussion und Drängen des ADFC bietet Nextbike seit Oktober Leihräder in der ganzen Stadt an. Durch Initiativen wie der Velowerft, die kürzlich acht nachhaltige Lastenräder fertiggestellt hat, wächst die Zahl der gemeinschaftlich genutzten Lastenräder kontinuierlich, u.a. unterstützt durch ADFC-Spenden.

Gegen Stickoxid und Stau: Radpendler Routen

Trotz politischer Lippenbekenntnisse, trotz Dieselmillionen, trotz immer lauter werdender Fahrradlobby: Die autozentrierte Verkehrspolitik ist immer noch fest im Sattel.

Die verkehrspolitischen ADFC-Experten haben bereits im Frühjahr 2018 ein detailliertes Konzept für etliche Radpendler Routen im links- und rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vorgelegt, die bis 2020 realisiert werden könnten, wenn, ja wenn der politische Wille dazu vorhanden wäre. Der Rhein-Sieg-Kreis ist aufgeschlossen, die Stadt Bonn zögerlich. Wir bleiben dran!

Sisyphusarbeit vor Ort

In Hennef, Königswinter, Bad Honnef, Bornheim, Swisttal, Niederkassel, Rheinbach, Meckenheim, Bonn: Überall sind ADFC-Aktive in den kommunalen Arbeitskreisen zum Radverkehr aktiv und setzen sich in mühevoller Kleinarbeit für Verbesserungen ein. Da geht es um die Beseitigung von unsinnigen Pollern, die Radführung auf der Melanbogenbrücke, die erste Fahrradstraße, Öffnung von Fußgängerzonen, mehr Radabstellanlagen, Missstände beim neu eröffneten Agger-Sülz-Radweg und, und ...

Die verkehrspolitisch ADFC-Aktiven legen den Finger in die Wunde, machen öffentlich Druck. Besonders hoch schlagen die Wellen bei der geplanten Sperrung des Rheinradwegs in Königswinter. Ein anschauliches Beispiel, dass unseren ADFC-Aktiven konkret oft die



Foto: Werner Böttcher

Eine – inzwischen behobene – Gefahrenstelle: Bei der Einrichtung der Baustelle wurde nicht an den Radverkehr gedacht, der durch das Stolperdreieck massiv gefährdet war.

undankbare Aufgabe der Suche nach der „am wenigsten schlechten Lösung“ zukommt.

Was tun gegen Fahrradklau?

Eine sinnvolle Diebstahlprävention stellt die ADFC-Fahrradcodierung dar. Das neue akkubetriebene, PC-gestützte Spezialgerät wurde vermehrt bei ADFC-Aktionen vor Ort eingesetzt. Die Codierung ermöglicht der Polizei bei sichergestellten Rädern eine direkte Zuordnung zum Besitzer.

Erstmals Geschlechterparität in zwei Vorständen

Seit März besteht der zwölfköpfige Vorstand des ADFC Bonn/Rhein-Sieg erstmals aus sechs Frauen und sechs Männern. Jünger und weiblicher ist er geworden mit Satu Ulvi (2. Vorsitzende), Annegret Schemmer (Leiterin der Radfahrschule) und Felix Schoroth (Technikreferent). Im ADFC Alfter, Bornheim und Meckenheim wurde bereits gewählt, in Niederkassel, Sankt Augustin, Swisttal, Troisdorf und Lohmar stehen noch Wahlen in diesem Jahr an.

Auch im ADFC NRW gibt es seit April im 10-köpfigen Vorstand erstmals eine paritätische Besetzung von Männern und Frauen. Im November wurde bei der ADFC-Bundeshauptversammlung in Darmstadt auf Antrag des ADFC-Landesverbands NRW eine Frauenquote von 40 Prozent beschlossen.

**Annette Quaadvlieg, Satu Ulvi,
Verena Zintgraf**

IHRE BIKE- & SPORTWELT IN BONN

- Größter E-Bike Shop in Bonn
- Fundierte Fachberatung
- Fachwerkstatt mit Quick-Check
- Indoor- & Outdoor-Testmöglichkeit
- Möglichkeit zum Finanzierungskauf
- Bekleidung & Zubehör aller großen Hersteller zu Bestpreisen

**MOUNTAINBIKES
RENNRÄDER
E-BIKES
TREKKINGRÄDER
KINDERRÄDER**

BIKE-DISCOUNT
MEGASTORE
megastore.bike

H&S BIKE-DISCOUNT GMBH MEGASTORE · AUF DEM KIRCHBÜCHEL 6 · 53127 BONN
WWW.MEGASTORE.BIKE · MO. - FR. 10 - 20 UHR · SA. 10 - 18 UHR

Sitz der Gesellschaft: H&S Bike-Discount GmbH · Wernher-von-Braun-Str. 15 · 53501 Grafschaft

KLK bleibt unvergessen

Der Gründungsvorsitzende des ADFC ist mit 85 Jahren gestorben



Foto: Axel Mörer

Karl-Ludwig Kelber stellte die Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung 1997 gemeinsam mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann vor. KLK war damals ADFC-Bundesvorsitzender.

Karl-Ludwig Kelber, Gründungsvater des ADFC auf Bundesebene und des ADFC Bonn/Rhein-Sieg, ist im Alter von 85 Jahren gestorben. Der Journalist, der zu Hauptstadtzeiten für zahlreiche Regionalzeitungen aus Bonn berichtet hat, war von 1979 bis 1994 Vorsitzender des ADFC in Bonn und von 1986 bis 1998 Vorsitzender des Bundes-ADFC.

Kelber hat in den 1980er Jahren die Grundlagen dafür gelegt, dass der ADFC in Bonn zu einem der größten Kreisverbände in Deutschland wuchs. Durch konstruktive Zusammenarbeit mit prominenten Mitstreitern wie den damaligen Planungssprechern von CDU und SPD, Adolf Heinrich von Arnim und Heiner Eckoldt, dem damaligen OB Hans Daniels und den Leitern des Planungsamtes wurden die ersten großen Projekte in Bonn zugunsten des Radverkehrs

umgesetzt. In Kelbers Zeit fiel die Einrichtung des Radweges in der Kaiserstraße, die teilweise Öffnung der Bonner Fußgängerzone für Radfahrer, die lange Grünphase für Fußgänger und Radfahrer am Bonner Stadthaus und das Anlegen des Rheinradweges durch den damaligen Remagener Bürgermeister Hans Kürten von Oberwinter bis Kripp.

Als Bundesvorsitzender hielt Kelber zugleich engen Kontakt zur Politik und stellte 1997 gemeinsam mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann die Fahrradnovelle zur Straßenverkehrsordnung vor. Sie war kurz vor seinem Ausscheiden als Bundesvorsitzender ein Höhepunkt seiner politischen Arbeit auf Bundesebene. „Karl-Ludwig Kelber hat als Gründungsvorsitzender die Grundlagen dafür gelegt, dass der Radverkehr in der Region eine wichtige Rolle spielt. Schon früh hat er erkannt, dass

der Radverkehr eine tragende Rolle im städtischen Verkehr spielen muss“, erinnerte ADFC-Vorsitzende Annette Quaedvlieg an Kelbers Verdienste. „Kelber hat durch qualifizierte Sacharbeit sowie mit Unterstützung prominenter Mitglieder wie Prof. Horst Ehmke und ADFC-Verkehrsplanern wie Werner Draeger, Hans-Jörg Thiemann und Jens Peters, aber auch mit konsequenten Forderungen den ADFC zu einem wichtigen Spieler in der Verkehrspolitik gemacht.“

KLK, so sein Spitzname, kam als Journalist nach Bonn, hat aber seine Verbundenheit zur fränkischen Heimat immer gepflegt. Zuletzt lebte er im Haus Rosental in Bonn. Sein Sohn Ulrich Kelber, Bundestagsabgeordneter der SPD, ist wie sein Vater Mitglied des ADFC und unterstützt die Arbeit des Kreisverbandes, zuletzt die Forderung des ADFC nach Bau eines Radschnellweges entlang des Tausendfüßlers.

Mit welchem Humor und Durchsetzungsvermögen sich Kelber für das Fahrrad einsetzte, zeigt folgende Geschichte: Kelber hatte in seiner Zeit als Bundesvorsitzender kurze Wege von seinem Journalistenbüro im Tulpenfeld zu den

Karl-Ludwig Kelber

* 27. Dezember 1932 † 23. September 2018

Wir trauern um den Mitbegründer des ADFC Bonn/Rhein-Sieg. Radfahren war für ihn die selbstverständlichste Art der Fortbewegung. Gut für die Menschen, gut für die Städte. Gut für die Natur. Unsere Region sähe anders aus, hätte KLK nicht begonnen, mit seinen Mitstreitern im ADFC dem Fahrrad den Platz zu erringen, der ihm gebührt. Das Werk ist noch nicht vollendet. Der ADFC wird in seinem Sinne weiterarbeiten: kreativ, ideenreich, engagiert. Wie Karl-Ludwig.

Annette Quaedvlieg & Satu Ulvi
Vorsitzende des ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Die Trauerfeier findet am Donnerstag, 4. Oktober, um 14:00 Uhr in der Trauerhalle des Friedhofs in Bonn-Holzlar statt.

politischen Akteuren. Somit ist er meist mit dem Rad vorgefahren. Das Verkehrsministerium verfügte zwar über gute Mitarbeiterfahrradabstellanlagen (im eingezäunten Bereich), Besucher schauten aber in die Röhre. Daher parkte KLK sein Rad mitten vor dem Haupteingang, woraufhin der Pförtner herausgestürmt kam und ihn anherrschte: „Stellen Sie Ihr Rad da weg.“ – KLK: „Nein.“ – Pförtner: „Stellen Sie sofort Ihr Rad da weg!“ – KLK: „Nein! Und jetzt melden Sie mich bitte bei Ihrem Minister an; ich habe einen Termin.“

Axel Mörer



Karl-Ludwig Kelber im Jahr 2013 vor dem Hüttche auf dem Bonner Marktplatz: Damals verlieh ihm der ADFC NRW die Ehrenmitgliedschaft im ADFC.

ADFC mit Frauenquote und mehr Vorstandspower fit für die Verkehrswende



*Neuer ADFC-Vorstand bei der ADFC-Bundeshauptversammlung 2018 in Darmstadt
(v. l. n. r.: Ralf Puslat, Michael Schroeren, Ludger Koopmann, Birgit Kloppenburg, Ulrich Syberg, Frank Hofmann, Rebecca Peters, Dr. Gereon Broil. Es fehlt: Mario Junglas.)*

Die 39. ADFC-Bundeshauptversammlung hat die Weichen für die Verkehrswende und das ambitionierte Wachstum des Fahrrad-Clubs gestellt. Mit einer sehr gut aufgestellten Delegation von 27 Delegierten war der ADFC-Landesverband Nordrhein-Westfalen großer Impulsgeber für die Entwicklung des Gesamtverbands. Als Antragsteller einer Frauenquote im Bundesvorstand stellte der Landesverband NRW auch gleichzeitig die junge Kandidatin Rebecca Peters aus Bonn für den Bundesvorstand.

Der Landesvorsitzende des ADFC NRW, Thomas Semmelmann, freut sich: „Pünktlich zum 100. Geburtstag des Frauenwahlrechts in Deutschland konnten wir einen bedeutsamen Impuls für die Zukunftsfähigkeit unseres Verbands geben. In NRW leben wir Vielfalt und profitieren bereits in vielen Gremien von der gemischten Besetzung der Teams. Es war uns ein großes Anliegen, diesen positiven Wind in die Bundesebene zu tragen. Von daher freuen wir uns, dass die Bundeshauptversammlung mit einer neuen, modernen Satzung auch eine Frauenquote für den Bundesvorstand verabschiedet hat.“

Bundesvorsitzender Ulrich Syberg, Ingenieur für Vermessungstechnik aus Herne, wurde mit

großer Mehrheit im Amt bestätigt. Syberg: „Deutschland hat die Verkehrswende schon fast verschlafen, jetzt müssen schnell Lösungen her – aber die Politik hat noch nicht verstanden, dass das nur mit weniger Autos geht. Der Radverkehr bietet jede Menge ungehobenes Potenzial, jetzt müssen wir ihm den Platz verschaffen, den er braucht. Mit frischem Wind im Vorstand, einer zukunftsfähigen Verbandsverfassung und einer klaren Vision für die Verkehrswende mit dem Rad im Zentrum wird uns das gelingen!“

Bundesvorstand mit Zusatz-Power von extern

Mit Ulrich Syberg starten Ludger Koopmann, zuletzt Sozialarbeiter aus Bremen, Mario Junglas, zuletzt Leiter des Berliner Büros des Caritasverbandes aus Berlin, Birgit Kloppenburg, Controllerin aus Kiel, und Dr. Gereon Broil, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität Bonn aus Sankt Augustin, in eine weitere Amtszeit.

Neu in den ADFC-Bundesvorstand gewählt wurden

- Rebecca Peters, Studentin der Stadtentwicklung und Verkehrsgeographie, aus Bonn
- Ralf Puslat, Unternehmensberater und ehem. Geschäftsführer der PUKY GmbH & Co KG, aus Solingen
- Michael Schroeren, zuletzt Kommunikationschef im Bundesumweltministerium, aus Berlin
- Frank Hofmann, Marketingdirektor 4yourbooking, aus Burgdorf.

Mehr Frauen und junge Menschen an die Macht

Die Bundeshauptversammlung verabschiedete mit einer neuen Satzung auch eine Frauenquote für den Bundesvorstand. Diese Regelung gilt ab dem Jahr 2019. Syberg: „Wir wollen das Radfahren für alle voranbringen - deshalb müssen auch unsere Gremien diverser werden. Mit einer Frauenquote für den Vorstand und einer Fachgruppe Junge Menschen im ADFC stellen wir hierfür die richtigen Weichen.“

ADFC-NRW

Es ist eine sehr große Ehre für einen jungen Menschen wie mich, dass ich für den Vorstand kandidieren durfte und eine solch verantwortungsvolle Aufgabe dann auch zugetraut bekam. Ich kann es kaum in Worte fassen, das Vertrauen der Delegierten aus ganz Deutschland zu bekommen und mit so einem Wahlergebnis belohnt zu werden.

Als Geographie-Studentin an der Bonner Universität mache ich gerade ein Praktikum beim ADFC. Ohne die Unterstützung des Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg und den Mut des Landesverbandes NRW, mich als Kandidatin vorzuschlagen, wäre meine Wahl in den Bundesvorstand überhaupt nicht möglich gewesen. Dafür möchte ich mich von ganzem Herzen bedanken!

Ich freue mich auf meine neuen Aufgaben und die Zusammenarbeit mit vielen kreativen Köpfen, um den ADFC in den kommenden zwei Jahren weiter nach vorne und näher an seine Ziele zu bringen.

Rebecca Peters



Foto: privat

Im neu gewählten ADFC-Bundesvorstand ist der ADFC Bonn/Rhein-Sieg mit zwei Mitgliedern stark vertreten: **Rebecca Peters**, 22, Geographiestudentin an der Universität Bonn, die derzeit ihr Bachelor-Praktikum beim ADFC Bonn/Rhein-Sieg absolviert, wurde erstmals in den Vorstand gewählt. **Gereon Broil**, wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Bonn wurde für den Bereich Verbraucherschutz wiedergewählt.

Wir gratulieren Rebecca und Gereon herzlich und wünschen ihnen eine spannende und innovative Amtszeit.

Der Vorstand des ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Wo soll's denn hingehen?

21. Rad + Freizeit – die ADFC-RadReisemesse am 17. März 2019

Unaufhaltsam rückt sie näher, die 21. Rad + Freizeit in der Stadthalle Bad Godesberg, für die der Bonner Oberbürgermeister Ashok Sridharan wieder die Schirmherrschaft übernommen hat. Diesen Termin sollten sich alle Radfahrer in der Region und in weiten Teilen NRW groß im Kalender eintragen: 17. März 2019, 11 bis 17 Uhr.

Schon nach den ersten 60 Anmeldungen von Ausstellern ist abzusehen, dass die Besucher wieder ein umfangreiches Angebot von Freizeittouren im näheren Umland bis hin zu tollen Radreisen ins Baltikum, Luxemburg, Polen und noch viel weiter erwarten wird.

Fahrradhändler werden Neuheiten auf dem Fahrradmarkt präsentieren, über die dazugehörige Technik informieren und den Besuchern interessantes Zubehör für ihre nächste Radtour zeigen, die gleich auf der Messe ein Fahrrad oder entsprechendes Zubehör kaufen können.

Anders als die kommerziellen Rad- und Reisen messen wird diese Bonner Veranstaltung ausschließlich von Aktiven des ADFC organisiert und koordiniert. „Messechef“ Hans Peter Mül-

ler wird hierbei von einem äußerst engagierten Messteam unterstützt. Für ihn ist es – wie jedes Jahr – wieder eine besondere Herausforderung, die schönsten Fahrradregionen in Deutschland und den umliegenden Nachbarländern vorzustellen.

Vorträge

In mehreren Vorträgen können sich Besucher Anregungen für eine spannende Radroute holen und sich über die neuesten Entwicklungen beim Einsatz der GPS-Technik oder über Ergonomie auf dem Sattel und am Lenker informieren.

Kinderbetreuung

Eltern, die in Ruhe die Messe besuchen wollen, sind herzlich eingeladen, ihren Nachwuchs zur Kinderbetreuung zu bringen, wo mit viel Zuwendung für die Kleinen ein tolles Programm angeboten wird. Das bestgemalte Kinderbild z.B. wird prämiert und mit einem Kinderfahrrad von Fahrrad XXL Feld aus Sankt Augustin als Preis belohnt.

Einstiegsmitgliedschaft für 19,50 Euro

Neben viel Inspiration und Information, Gelegenheit zum Austausch, auch mit den ADFC



Auf der RadReisemesse gibt es auch ein umfangreiches Angebot an Rädern und Zubehör.

Experten auf der Bühne, bietet der ADFC auf der Messe auch wieder die einmalig günstige Einstiegsmitgliedschaft an – 19,50 Euro für die komplette Familie im ersten Jahr.

Bei unserem Gewinnspiel, bei der die Eintrittskarte als Los gilt, gibt es auch 2019 wieder interessante Preise zu gewinnen.

Die Eintrittspreise sind stabil geblieben und betragen 5 Euro für Einzelbesucher bzw. 8 Euro für Familien. Für ADFC-Mitglieder ist der Eintritt bei Vorlage ihres Mitgliedsausweises frei!

120 freiwillige Helfer im Einsatz

Dieses große Event können wir natürlich nur stemmen, weil sich jedes Jahr wieder rund 120 freiwillige ADFC-Helfer finden, die natürlich auch als erfahrene Berater und Ansprechpartner rund ums Rad oder auch für verkehrspolitische Fragen zur Verfügung stehen. Freundliche und kompetente Unterstützung erfahren unsere Messebesucher auch am ADFC-Radkartenstand, wo sie ein umfangreiches Angebot an Radreiseliteratur und Radkarten erwartet.

Wer also am 17. März 2019 nicht in die Stadthalle nach Bad Godesberg kommt, egal ob als Besucher oder Helfer, wird etwas Einmaliges verpassen.

Hans Peter Müller



Foto: Thomas Heinemann

Timo Bianchi hat in der diesjährigen „Rad + Freizeit“ mit seinem Bild das von Fahrrad XXL Feld gestiftete Fahrrad gewonnen. (v.l.n.r.: Kerstin Gutzeit, Timo Bianchi, Catherine Feld, Peter Werner)

Liebe ADFC-Mitglieder

Für ein gutes und reibungsloses Gelingen unserer 21. Rad+Freizeit sind wir wieder auf Eure Mithilfe angewiesen. Über die vielfältigen Aufgaben, die Ihr übernehmen könnt, informiert Euch

Verena Zintgraf

verena.zintgraf@adfc-bonn.de

BIO **MOMO** seit 1983
www.bioladen.com

Bioladen Momo in Beuel,
Hans-Böckler-Straße 1

AUF: Von 8 bis 20 Uhr,
samstags bis 18 Uhr

MAIL irgendwas@bioladen.com
und abo@bioladen.com

www.bioladen.com



0228- 46 27 65



**Bioladen
Bistro
Biometzger**

**Lieferdienst
Gemüseabo
Online-Shop**

**600 qm
6000 Artikel
100% Bio**

rezeptfrei



Fahrradrallye in Berlin: Die Groteske „Mann im Spagat“ dürfte im Februar für Tränen in den Augen sorgen.

2019: Das Fahrradkino geht weiter

Mit Liebesfilmen und Komödien startet die Filmreihe ins neue Jahr

Gute Nachricht für unsere Kinofreaks: Das im Januar 2018 gestartete Fahrradkino von ADFC und Kinemathek geht 2019 weiter. Das Publikumsinteresse ist ungebrochen. Und bei der Filmauswahl für den Jahresbeginn setzt die Reihe auf viel Liebe, groteske Komik und große Gefühle. Für einen guten Start ins neue Jahr.

Gleich zweimal war 2018 das Fahrradkino in der Brotfabrik mit über 90 Gästen fast ausverkauft, häufig finden 40 bis 50 Zuschauer am dritten Donnerstag im Monat den Weg in die Kinemathek. Der Chef des Filmtheaters in der Brotfabrik, Ulli Klinkertz, ist ausgesprochen zufrieden mit dem Zuspruch. Bei vielen speziellen Filmangeboten im Beueler Kulturzentrum kommen deutlich weniger Zuschauer. Und mit dem Filmemacher Wilm Huygen, der im September seinen Film „Tour de Faso“ präsentierte, hatte die Filmreihe auch einen ersten Höhepunkt. Und wieder ein volles Haus. Kurzum: Elke Burbach und Axel Mörer, die die Filmreihe auf Seiten des ADFC betreuen, wollen das Fahr-

radkino mit Blick auf unterhaltsame, verblüffende und spannende Filme und das anhaltend hohe Besucherinteresse fortsetzen.

Und wie geht es weiter? Zum Jahresabschluss am 20. Dezember kommt indisches Bollywood in die Kinemathek. Der „Liebesbrief an das Leben“ ist nicht nur eine Hommage an das Leben und die Liebe. Zugleich kommt ein Bild wieder auf die Leinwand, das die Älteren unter uns noch kannten, als zwei Verliebte auf dem Rad durch die Felder radelten – bis sie ein lauschiges Plätzchen fanden.

Im Januar steht ein Coming-out auf dem Programm. Der junge Brasilianer Leo ist nicht nur blind, sondern auch noch schwul. Beim Radfahren erwacht die Liebe zu seinem Freund Gabriel. Auf der Berlinale 2014 wurde der einfühlsame Film ausgezeichnet. Von ganz anderem Kaliber, nämlich laut, übermütig und verrückt, ist die in Berlin spielende Groteske „Mann im Spagat“, in der auch die Berliner Tatortkommissarin Meret Becker als Lenker Gaby mitspielt. Neben Cowboy, dem Hauptdarsteller, spielt das Fahrrad die Hauptrolle in dieser

Komödie, die einfach nur bunt und schrill sein will. Bitte lachen, nicht nachdenken.

Mit hoher Literatur geht das Fahrradkino im März weiter. In der erfolgreichen französischen Komödie „Molière auf dem Fahrrad“ wollen es zwei alternde Schauspieler noch mal wissen und Molières „Der Menschenfeind“ aufführen. Doch schon die Frage, wer die Hauptrolle spielt, führt zu ausgedehnten Streitereien, die auch beim Radfahren auf der winterlichen Île de Ré ausgetragen werden. Und dann kommt auch noch eine Frau ins Spiel. Fans des französischen Kinos und der Chansons von Jacques Brel sollten sich den Film nicht entgehen lassen.

Übrigens: Wenn Sie einen Filmtipp haben, so schreiben Sie an: presse@adfc-bonn.de

Gezeigt haben wir in diesem Jahr elf Filme:

Januar: Premium Rush, USA 2012

Februar: Tatis Schützenfest, Frankreich 1949

März: Das Mädchen Wajida, Saudi-Arabien 2012

April: Die BMX-Bande, Australien 1983

Mai: Der Junge mit dem Fahrrad, Frankreich 2011

Juni: Hin und weg, Deutschland 2014

Juli: Das große Rennen von Belleville, F 2003

September: Tour du Faso, Deutschland 2014

Oktober: The Bicycle, Deutschland 2015

November: Fahrraddiebe, Italien 1948

Dezember: Liebesbrief an das Leben, Indien 2016

Und das sind die kommenden Filme:

DEAR ZINDAGI – LIEBESBRIEF AN DAS LEBEN

Indien 2016 – Regie: Gauri Shinde, 150 min

Der Spielfilm „Liebesbrief an das Leben“ ist eine Hommage an die Unvollkommenheit im Leben. Und die Liebe. Der Film dreht sich um die perfektionistische Filmemacherin Kaira. Nicht nur ihre Filme sollen perfekt sein, sondern auch ihr Leben. Aber der perfekte Partner ist einfach nicht in Sicht. Als Kaira dem unkonventionellen Querdenker Jahangir Khan begegnet, ändert sich ihr Leben. Bei Fahrradtouren und Ausflügen ans Meer gewinnt die Perfektionistin völlig neue Perspektiven auf das Leben und die Liebe. Sie lernt, Fehler und Unvollkommenes zu akzeptieren – und zu lieben.

Do., 20.12. um 19 Uhr

HEUTE GEHE ICH ALLEIN NACH HAUSE

Brasilien 2014 – Regie: Daniel Ribeiro, Spielfilm über einen blinden Jungen, der entdeckt, dass er schwul ist; frei ab 6 Jahre



Foto: Filmverleih

Leo ist von Geburt an blind, aber eigentlich ein ganz normaler Teenager. Doch Leo ist genervt von der ständigen Fürsorge seiner Eltern. Ihre Ängste engen ihn ein. Mit seiner besten Freundin Giovana liegt er am Pool herum, doch viel lieber würde er die Welt entdecken. Und die Liebe. Dann kommt Gabriel in seine Klasse. Er begleitet Leo nach Hause, bringt ihm das Tanzen bei, fährt mit Leo Fahrrad und beschreibt dem blinden Freund eine Mondfinsternis. Und nach einer Party gehört auch Leo zu den Jungs, die schon mal geküsst wurden. Der Film erzählt „mit großer Leichtigkeit und Anteilnahme von der Lebenswelt seiner heranwachsenden Darsteller“, urteilt das Portal Kinofenster. Regisseur Daniel Ribeiro geht es in seinem Film jedoch weniger um Leos Blindheit, sondern um die Entdeckung seiner Homosexualität. Ausgezeichnet wurde der Film 2014 mit dem Teddy Award auf den Internationalen Filmfestspielen Berlin,

mit dem Publikumspreis auf dem Guadalajara International Film Festival und dem Zuschauerpreis auf dem Filmfestival Turin.

Do., 17.1. um 19 Uhr

MANN IM SPAGAT

Deutschland 2015 – Regie: Timo Jacobs. Amüsante, abgedrehte Groteske mit Timo Jacobs in der Hauptrolle, Clemens Schick, der Berliner Tatort-Kommissarin Meret Becker als Lenker Gaby u.v.a.

Cowboy, so der Name der Hauptperson, lebt in Berlin-Kreuzberg und will was für bessere Luft tun. Als der schmierige Tschick McQueen und seine umtriebige Partnerin Angel gegenüber einen Autokurier aufmachen, will er den Dreckschleudern mit einem Fahrradkurierdienst entgegentreten. Außerdem will Cowboy mit dem Kurierdienst und dem Verkauf von Freischwinger-Wasser seiner Mutter einen Platz im Luxuspflegeheim mit Elvis-Show spendieren. Doch das Geld reicht nicht. Er beantragt deshalb eine finanzielle Förderung bei der Zentrale für Weltattem. Als Voraussetzung fordert die Agentur eine Spitzenleistung. Und so organisiert Cowboy eine karitative Fahrradrallye mit berliner gestörten Teilnehmern. Seine Gegner hetzen ihm derweil den Teufel vom Hermannplatz auf den Hals. Dann stirbt auch noch der Kanarienvogel seiner Mutter. So grotesk sich die Handlung anhört, so verrückt ist auch der Film. Fiel Schpaaß!

www.mannimspagat.de

Do., 21.2. um 19 Uhr

MOLIÈRE AUF DEM FAHRRAD

Frankreich 2013 – Regie: Philippe Le Guay. Top-besetzte Komödie um zwei Schauspieler (Fabrice Luchini, Lambert Wilson), die Molières „Der Menschenfeind“ proben.

„Spröder Liebreiz, der einen um den Finger wickelt“, schrieb der Tagesspiegel. Eine Million Franzosen sahen innerhalb weniger Wochen



Foto: Verleih „Die Filmagentinnen“

Wer darf die Hauptrolle spielen? Diskussionen beim Radfahren auf der Île de Ré.

den Kinofilm um zwei Schauspieler, die eigentlich nur Molière einstudieren wollen. Doch dabei entspinnen sich herrliche Dialoge, die oft auf dem Fahrrad ausgetragen werden und dabei auch schon mal in einer unfreiwilligen Rutschfahrt ins Wasser enden. Die Handlung: Der populäre Fernsehstar Gauthier Valence besucht seinen früheren Weggefährten Serge Tanneur auf der winterlichen Île de Ré. Er will Tanneur, der sich vom Theatergeschäft frustriert zurückgezogen hat, für eine Neuinszenierung von Molières „Der Menschenfeind“ gewinnen. Beide interessieren sich für die Hauptrolle des Alceste. Während sie fünf Tage lang die erste Szene des ersten Akts proben, Radfahren, Spazierengehen und Philosophisches plaudern, offenbaren sie ihr Innerstes, finden in Molières Alexandriner Halt im persönlichen Lebenschaos. Und als eine schöne junge Frau auftaucht, bekommt das Ganze noch mehr Fahrt.

Do., 21.3. um 19 Uhr

Axel Mörer

Eintritt Fahrradkino

7 Euro

6 Euro für Studenten, Behinderte, Inhaber Bonn-Ausweis

5 Euro für Fahrradfahrer (ADFC-Mitglieder oder mit Fahrradhelm)



≡ e-motion ≡

TECHNOLOGIES

more than biking



E-Bikes, Pedelecs und Dreiräder

Lievelingsweg 82, 53119 Bonn

0228 / 18033625

www.emotion-technologies.de/bonn

Bonn träumt von Verkehrswende –

Bei Lead City setzt Bonn nur auf den ÖPNV – Alle 60 Fahrradmaßnahmen



Bonn ist Lead City. Klingt gut: Modellstadt für saubere Luft. Aber wie will man Lead City werden, wenn man kein einziges Modellprojekt für den Radverkehr realisiert? Keine Radschnellwege, keine Pendlerrouuten, keine vorfahrtberechtigten Radwege? Und dem Auto etwas wegnehmen? Bloß nicht.

Bis 2020 will die Bundesregierung Projekte zur Luftreinhaltung in fünf Modellstädten testen und finanziell fördern. Hintergrund ist eine Klage des Europäischen Gerichtshofs, die im Mai wegen zu hoher Luftverschmutzung gegen Deutschland eingereicht wurde. Die Modellstädte Bonn, Essen, Mannheim, Reutlingen und Herrenberg werden auch „Lead Cities“ genannt und mit insgesamt 130 Millionen Euro gefördert. Jede Stadt erhält hierbei einen eigenen Finanzrahmen, der sich am finanziellen Umfang der eingereichten Förderprojekte orientiert und zu 95 Prozent von den Fördergeldern des Bundes getragen wird. Für Bonn beträgt dieser

Finanzrahmen 39,65 Millionen Euro, sodass die Stadt Bonn rund 2 Millionen Euro selber beisteuern muss. Nach dem Beschluss im Februar 2018, Bonn zur Lead City zu erklären, hat die Stadt dem Bund 60 Vorschläge unterbreitet.

Daraufhin sollte die Stadt Bonn zehn Themen festlegen, die innerhalb der Förderzeit erfolgversprechend verwirklicht werden können. Diese zehn Maßnahmen wurden in drei Maßnahmenpaketen zusammengefasst, welche nun die Bereiche „Innovative Tarifangebote“, „Angebotsverbesserung ÖPNV“ und „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ abdecken. Die Projekte zielen vor allem auf die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und attraktivere Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ohne Auto ab. Sie beinhalten auch das kontrovers diskutierte Klimaticket für 365 Euro im Jahr. Die Gelder dürfen nur in Bonn investiert werden, sodass die enge Verbindung zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis nicht beachtet werden kann. Die

ohne dem Auto weh zu tun

wurden gestrichen – Rhein-Sieg-Kreis bleibt außen vor



Foto: Axel Mürer

Aufstellung möglicher Förderprojekte der Stadt Bonn von März 2018 enthält dagegen 60 Vorschläge, von denen diverse auf die Förderung des Radverkehrs abzielen. Angesetzt sind hierfür Kosten in Höhe von 32,8 Millionen Euro. Im Verhältnis zu allen aufgeführten Maßnahmen, die im Projekt verwirklicht werden könnten (langfristige Maßnahmen ausgenommen), machen die Investitionen in den Radverkehr 8 Prozent aus.

Gerade vor dem Hintergrund, dass man im Bereich der Fahrradinfrastruktur schon mit kleinen Investitionen eine große Wirkung erzielen kann, ist es unverständlich, dass keine der Maßnahmen in den zehn ausgewählten Lead-City-Projekten umgesetzt wird. Das Fahrrad wird ausschließlich im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements erwähnt, in dem Anreize geschaffen werden sollen, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen. Von Radstationen, Integration in Mobilitäts-Apps, der Lückenschließung des Radwegenetzes sowie dem Ausbau eines

Fahrradstraßen- und Pendlerrouthenetzes ist keine Rede mehr. Das ambitionierte Ziel, bis zum Jahr 2020 Fahrradhauptstadt zu werden, könnte mit Förderhilfen des Bundes deutlich leichter erreicht werden. Dies wurde aber beim Thema „Lead City“ von der Stadt Bonn nicht als erstrebenswert erachtet. Auch die Möglichkeit, ein schlüssiges Gesamtkonzept aus den Plänen zur Fahrradhauptstadt in Kombination mit der Lead City hervorgehen zu lassen, ist hiermit abgetan.

Den ÖPNV zu stärken ist ein lobenswerter Ansatz und ein erster Schritt in eine richtige Richtung. Mobilität findet aber zunehmend vernetzt statt, sodass auch der weitere Verkehr des Umweltverbundes berücksichtigt werden muss. Ein zu enger Fokus, der lediglich auf den ÖPNV setzt, fördert keine Vernetzung, welche im Bereich der Verkehrsplanung unabdingbar ist.

Rebecca Peters

Dieselfahrverbote ADFC fordert eine konsequente Verkehrswende in Bonn



Foto: Bonnier Rundschau

Die Verkehrswende ist in Bonn eine Sache für Sonntagsreden. Wirkliche Alternativen bietet die Region Berufspendlern wenig, um vom Auto umzusteigen. Die Bahnen sind voll und teuer, schnelle Radrouten gibt es nicht. Dafür kommen jetzt Dieselfahrverbote auf Reuterstraße und Belderberg, womit die B9 mitten im Zentrum unterbrochen wird.

Es war keine Überraschung, dass das Verwaltungsgericht Köln Fahrverbote für alte Diesel auf Reuterstraße und Belderberg angeordnet hat. Seit Jahrzehnten wurde kein Kilometer Straßenbahn mehr in Bonn gebaut, keine Radpendlerroute, das Radverkehrsnetz ist ein Flickenteppich. Der ADFC hat seit Jahren gewarnt. Zuletzt kurz vor dem Urteil.

Blättert man in alten Plänen des ADFC, dann findet man Erstaunliches. Da kündigt die Stadt Bonn an, 1989 drei Millionen Mark für einen Fahrradunnel unter der Bahn am Kaiserplatz einzustellen. 8.000 Radfahrer schoben damals täglich durch die Unterführung am Kaiserplatz. Untragbar schien das sogar Stadtverwaltung und Politik. Aber passiert ist nichts. Jetzt, 30 Jahre später, schieben noch mehr Radfahrer unter der Bahn durch. In Sachen schiebende Radfahrer ist der Kaiserplatz Spitze. Und von einer Unterführung ist die selbst ernannte Fahrradhauptstadt offenbar weitere Jahrzehnte entfernt. Werner Böttcher, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC-Kreisverbandes, und Karl-Heinz Rochlitz vom VCD haben sich im

Gespräch mit Redakteur Philipp Königs, Redakteur des Bonner General-Anzeigers, ausführlich dazu geäußert, was in Bonn schief läuft. Der Rückenwind drückt das Interview im Wortlaut. (axe)

Königs: Herr Böttcher, Herr Rochlitz, Sie sind beide mit dem Rad in die City gekommen. Ist Ihre Route einigermaßen erträglich aus Radlersicht?

Böttcher: Wenn man die Strecke gewohnt ist, geht es. Ich bin mit dem Rad gekommen und kann das nur jedem empfehlen. Vom Brüser Berg bin ich schneller in der City als mit dem Auto. Als geübter Alltagsradler kennt man die kritischen Stellen.

Rochlitz: Man umgeht sie auch oft. Ich nehme bevorzugt Routen, die entweder sicherer sind oder bequemer. Ich musste in letzter Zeit häufiger zum Landgericht, weil ich Schöffe bin. Wenn ich diesen Weg vom Tulpenfeld nehme, wo ich arbeite, muss ich gleich mal eine Sache erwähnen, die mich als Radler unheimlich nervt. Die Pflasterung ist an vielen Stellen sehr unbequem. Dann stehen Pflanzenkübel an Stellen herum, wo der Radler vom Radweg auf die Straße einschwenken muss. Verdeckt durch den

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

Erweiterung für drei Millionen Mark

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

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

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

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

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



DIE SPERREN an der Allee-Unterführung waren Thema der Diskussion von Christoph Siegmann (ASTA), Bernd Leyendecker (GA), Andreas Stümer und Karl-Ludwig Kelber (ADFC) (v.l.). Foto: Engels

Unglaublich: Für 1989 kündigte die Stadt Bonn an, drei Millionen Mark für den Bau einer Fahrradunterführung am Kaiserplatz einzustellen. Passiert ist nichts. Bis heute ist die Unterführung ein Nadelöhr im Bonner Radverkehr.

So eine Äußerung ist ein Schlag ins Gesicht. Als Radfahrlobby fühlen wir uns wirklich nicht ernstgenommen. Stadtbaurat Wiesner hat einen sinnvollen Vorschlag unterbreitet und wird dafür öffentlich geschlachtet. Wir hoffen weiterhin, dass dieser Radweg kommt, weil er eine Verbesserung bedeuten würde. Übrigens auch für die Innenstadt-Besucher, die weniger Autoverkehr in der Rathausgasse erleben würden. Die Steigerung der Attraktivität der City kommt mir bei dieser ganzen Debatte zu kurz. Es geht doch auch darum, einen lebenswerten Raum zu schaffen.

Königs: Der Oberbürgermeister hat vorgeschlagen, die Kaiserstraße zur Einbahnstraße Richtung Bahnhof auszuweisen und den Radweg zu verbreitern. Eine gute Idee?

Rochlitz: Man muss in der Kaiserstraße eine Lösung finden. Sie ist so eine Art Radschnellweg aus dem Süden der Stadt. Auch weil der B9-Radweg eine halbherzige Angelegenheit ist mit den parkenden Autos und anderen Hindernissen. Die Situation in der Kaiserstraße ist unbefriedigend. Und zwar nicht nur wegen des zu schmalen Radwegs, sondern wegen des Busverkehrs in beide Richtungen. Die parkenden Autos müssen dort auch raus. Dann könnten nur Busse, keine Autos in beide Richtungen fahren. Möglicherweise kann der Radweg dann sogar ganz wegfallen und die Straße wird mit

farblichen Markierungen gemeinsam genutzt. Für Anlieger müsste noch eine Lösung her.

Böttcher: Wir sind für jede Lösung für die Kaiserstraße offen, aber diskutieren seit Jahren im Kreis, weil immer noch nicht klar ist, was mit dem Autoverkehr passieren soll. Eine Lösung scheitert daran, dass die Ratsmehrheit nicht bereit ist, dem Autofahrer etwas wegzunehmen.

Königs: Fehlt Ihnen in der Politik der Sinn für die Bedürfnisse der Radler?

Rochlitz: Wir haben leider praktisch keine Radfahrlobby in der Kommunalpolitik. Der Rad-Dialog, den die Stadt 2017 durchgeführt hat, ist für mich wirklich ein Skandal. Da hat man Hoffnungen geweckt, rund 2300 Vorschläge eingesammelt und viele haben sich damit unheimliche Mühe gegeben. Was ist seitdem passiert? Es gibt ein dickes Papier, die Brennpunkte, die der ADFC zuvor schon benannt hatte, haben sich bestätigt, aber umgesetzt wurde so gut wie nichts. Damit macht man Bürgerbeteiligung kaputt.

Böttcher: Das ist bedenklich, weil der Rad-Dialog schon im Kern ein großes Problem hat. Die Verwaltung hat nicht genügend Leute, um die Vorschläge umzusetzen. Kein Wunder, dass die Beteiligung immer geringer wird. In Köln will die Verwaltung nun zusätzliche Spezialisten für den Radverkehr beschäftigen. So einen

Vorstoß vermisste ich in Bonn, auch wenn die Einführung eines Mobilitätsmanagers immerhin ein Anfang ist. Der ADFC schlägt seit Jahren vor, die Unterführung an der Poppelsdorfer Allee zur Rad-/Fußgängerstraße auszubauen, damit sie von Radfahrern ohne Konflikte mit Fußgängern befahren werden kann.

Königs: Woran hapert es?

Böttcher: Ohne Ausbau der Unterführung werden Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr nicht möglich sein. Ich verstehe tatsächlich nicht, warum ausgerechnet in dieser Unterführung Geschäfte liegen müssen. Eine Öffnung der Poppelsdorfer Allee für Radfahrer auf der einen Hälfte des Weges und Fußgänger auf der anderen Seite würde das Durchkommen enorm erleichtern. Momentan ist dies mit den Läden in dieser Unterführung nicht möglich. Dass der Ausbau kommen soll, steht übrigens in den Masterplänen drin, aber auch hier passiert leider nichts.

Königs: Eine Radpendlerroute von Bornheim über Alfter nach Bonn soll kommen...

Böttcher: Die Pendlerroute ist auf gutem Weg. Das ist eine gute Sache. Man sollte auch bei der Planung bleiben, am Propsthof eine Brücke zu bauen. Von Fahrradstraßen, wie in der Enne-

moserstraße etwas weiter Richtung Innenstadt jetzt eingeführt, bin ich eigentlich ein großer Fan. Bloß hakt es da in Bonn grundsätzlich. Ein niederländischer Planer hat mir mal gesagt: „In Holland kennen wir eigentlich offiziell keine Fahrradstraßen, wir bauen einfach welche.“ Das würde ich mir auch in Bonn wünschen.

Königs: Wie sollten Fahrradstraßen denn Ihrer Meinung aussehen?

Böttcher: Ein Schild und ein paar Markierungen reichen nicht. Man muss mit Farbe klar kenntlich machen, dass Radler auf diesen Straßen Vorrang haben. Die Niederländer schreiben auf die Fahrradstraße drauf: „Autos sind hier nur Gäste.“ Die meisten merken in Bonn gar nicht, wenn sie sich auf einer Fahrradstraße befinden. Wie überhaupt der Streckenverlauf vieler Radwege ein einziges Hickhack ist. Manchmal verzweifeln Sie als Radfahrer, weil Sie keine Ahnung haben, wie Sie sich verhalten sollen, weil der Radweg plötzlich auf die andere Seite wechselt und kein Schild oder sonst etwas darauf hinweist.

Das Interview erschien am 15. Oktober 2018 im Bonner General-Anzeiger.

Gestrichen – Kein Geld für den Radverkehr

Bonn ist Lead City – aber der Radverkehr spielt keine Rolle. Dabei gab es einige gute Vorschläge, um den Autoverkehr auf Bonner Straßen zu senken: Radschnellwege, Penderrouten, Lückenschließungen im Radwegenetz. Und dabei hatten die Vorschläge das Ziel, die Wohnorte im Rhein-Sieg-Kreis mit den Bonner

Arbeitsplatzschwerpunkten zu verbinden. Doch grenzüberschreitende Projekte sieht das Lead-City-Konzept der Bundesregierung nicht vor. Auch wenn die Pendler aus den Vororten kommen. Auch das neue, günstige ÖPNV-Ticket gilt nur in Bonn. Schade. Hier die Liste der gestrichenen Vorschläge für den Radverkehr. (axe)

System	Zeit	Kosten	Wirkung
Radschnellwege	2019 ff.	20 Mio.	+++
B+R, Radstationen, Fahrradparkhäuser	2018 ff.	2,5 Mio.	+++
Erweiterung Fahrradmietsystem	2019 ff.	0,8 Mio.	++
Bündelung Mobilitätsangebote (Carsharing, Mieträder, ÖPNV)	2020	0,2 Mio.	++
Fahrradstraßen	2018 ff.	1,0 Mio.	+
Lückenschließung Radwegenetz	2020 ff.	6,3 Mio.	++
Sanierung + Erhalt vorhandener Infrastruktur	2018 ff.	1,5 Mio.	++
Verbesserung von Reinigung und Winterdienst	2019 ff.	0,2 Mio.	+
Fahrradabstellanlagen	2018 ff.	0,2 Mio.	++

Das belgische Leuven zeigt, wie's geht

Vor den Toren Brüssels ist ein Fahrradparadies entstanden



Foto: Stadt Leuven

Sehr praktisch: Direkte Verbindung vom Fahrradparkhaus zum Gleis dank der Fahrradspirale

Was macht eigentlich eine Fahrradstadt aus? Die kleine, östlich von Brüssel gelegene belgische Stadt Leuven, die gerade einmal auf 100.000 Einwohner kommt, hat es vorgemacht.

Der Stadtrat billigte einen Fahrrad-Politikplan, der mehr als 80 konkrete Maßnahmen enthält, die nach und nach umgesetzt werden. Dazu gehört z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen, Rad- und Fußgängerbrücken und der Neubau einer Fahrradspirale am Bahnhof, die den Radfahrenden den direkten Zugang von den Gleisen zum Fahrradparkhaus ermöglicht und Ende 2018 fertiggestellt sein soll.

Weitere Maßnahmen sind die Einrichtung von Park&Bike-Plätzen, um die Autos aus der Innenstadt fernzuhalten und Möglichkeiten zu schaffen, um mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu kommen, mehr Fahrradparkplätze in der

Innenstadt und Schritt für Schritt mehr Autofreiheit in der Innenstadt und Verringerung von Parkmöglichkeiten für Autos. Übrigens ist Fahrradfahren in der Innenstadt (fast) überall erlaubt, auch in den Fußgängerzonen. Gegenseitige Rücksichtnahme von Radfahrenden und Fußgängern funktioniert wie von selbst. Auf dem neuen 22 km langen Radschnellweg F3 können Berufspendler und Studierende direkt nach Brüssel radeln.

Gleichzeitig gibt es ein gutes und preiswertes Busnetz mit einem Busring, mit dem man alle 10 Minuten von 6 bis 20 Uhr alle Ziele in der Innenstadt erreichen kann. Die Busfahrer haben kein Problem, den Radfahrenden auch mal Vorrang einzuräumen. Leuven legt großen Wert auf Grünflächen in der Stadt, verteilt über die Stadt werden immer mehr Bäume gepflanzt, neue Parks und Wasserflächen angelegt. Die Investitionen haben sich schon gelohnt. Leu-

ven hat für das Jahr 2018 den von der EU-Kommission vergebenen prestigeträchtigen Preis „European Green Leaf“ erhalten. Leuven zeigt, dass die Wandlung zu einer Fahrradstadt kein Hexenwerk ist. Eine Voraussetzung ist aber unabdingbar: Der politische Mut, auf Fahrradmobilität zu setzen statt auf den Autoverkehr, zugunsten von mehr Nachhaltigkeit und Lebensqualität.

Warum tut Bonn sich so schwer mit Verbesserungen für den Radverkehr? Gute Vorschläge und Pläne gibt es genug. Zur Erinnerung: Auch Bonn hat ein Strategiekonzept zur Fahrradhauptstadt 2020 (www.bonn.de). Bis zum Jahr 2020 bleibt aber nicht mehr viel Zeit. Aus dem Bonner Raddialog 2017 sind 2.300 Verbesserungsvorschläge zusammengekommen und die Bonner Fahrradbrennpunkte benannt worden wie Hauptbahnhof, Kaiserstraße, Oxfordstraße und Bertha-von-Suttner-Platz, Poppelsdorfer Unterführung und Viktoriabrücke.

Auch der ADFC Bonn/Rhein-Sieg hat Vorschläge gemacht, wie Bonn fahrradfreundlicher und damit lebenswerter werden kann. Die Unterbrechung des Cityrings für den Autoverkehr z.B. am Bertha-von-Suttner-Platz, ein autofreier Bahnhofsvorplatz, weniger Auto-parkplätze, Öffnung der Parkhäuser für Fahrräder, fahrradfreundliche Unterführungen und Ausbau der Unterführung an der Poppelsdorfer



Foto: Claudia Riepe

Freie Fahrt auf der Fietsstraat: Radfahrer haben Vorfahrt in Leuven. Die Stadt mit ihren 100.000 Einwohnern ist sehr fahrradfreundlich und hat ihren Maßnahmenkatalog abgearbeitet – ganz anders als Bonn.



Foto: Claudia Riepe

Das großzügige Fahrradparkhaus in Leuven direkt am Bahnhof.



Freie Fahrt auf den Radschnellwegen F3 nach Brüssel und F8 nach Mechelen

Foto: Claudia Riepe



Hier startet der Radschnellweg F 3 nach Brüssel.

Foto: Claudia Riepe

Allee zur Rad-/Fußgängerstraße und der Bau von zehn Radpendlerrouen, auf denen schon 2020 wesentliche Teile des Berufsverkehrs zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis abgewickelt werden könnten, sind aktuelle Beispiele. Gerade mal eine langjährige Forderung des ADFC wurde jetzt endlich erfüllt: Seit Anfang Oktober hat Bonn ein Leihradsystem.

Was fehlt, ist der politische Mut, dem Radverkehr Vorrang oder zumindest eine gleichberechtigte Rolle im Bonner Verkehr einzuräumen. Diese Mutlosigkeit führt in die Sackgasse, weil sie die riesigen Verkehrsprobleme der Stadt nicht löst und weil sie die Chance auf bessere Luft und mehr Lebensqualität verspielt. Aber wie heißt es so schön: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Deswegen wird sich der ADFC weiterhin für die Interessen der Radfahrenden, die anscheinend in unserer Kommunalpolitik keine Lobby haben, einsetzen. Vielleicht bringen die drohenden Fahrverbote für Bonn jetzt endlich Bewegung in die Sache.

Claudia Riepe



Fahrradhaus Heinen



Seit über 50 Jahren Familienbetrieb in Bonn

Columbus Spezial Fachhändler

Servicearbeiten – Umbauten – Anpassungen

Trekking-, Cross- und Rennrädераufbau mit
kompletten aktuellen Shimano-Gruppen.

Maxstraße 49 – 53111 Bonn

Telefon 0228 / 65 27 03 Fax 0228 / 69 42 29



Caritasverband für
die Stadt Bonn e.V.



Fahrräder gesucht

Radspenden für die Caritas Bonn

Unterstützen Sie das Qualifizierungsprojekt
“Bike-House” für arbeitslose junge Menschen.

Radspenden werden im Bonner Stadtgebiet abgeholt.

Herzlichen Dank!

Kontakt: 0228 676479 · www.bike-house-bonn.de
Bike-House · Mackestraße 36 · 53119 Bonn



Pendlerroutes: Viele Bremsklötze

Überraschung in Bonn & Rhein-Sieg: Parteien übernehmen ADFC-Vorschläge

Pendlerroutes für Radfahrer sind offenbar ein Thema, das die Politik lieber in die Schublade legt. Es sei denn, es gibt eine faustdicke Überraschung.

Im Frühjahr dieses Jahres hatte der ADFC-Kreisverband ein Konzept für Radpendler Routen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und Bonn entwickelt. Für drei Routen im linksrheinischen Teil wurde sogar ganz konkret aufgelistet, welche Maßnahmen im Einzelnen für notwendig gehalten werden, um die Routen

bis 2020 guten Gewissens zum Pendeln mit dem Rad empfehlen zu können, weil sie relativ sicher und zügig befahren werden können. Für rund 40 km Routen wurden die Kosten auf 1,5 Millionen Euro geschätzt. Die potenzielle Entlastungswirkung für die Einpendlerstraßen für Autos und insbesondere für die Bonner Innenstadt liegt auf der Hand, dennoch machten die Kommunalverwaltungen als Straßenbaulastträger, die die vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen müssten, wenig Anstalten, das auf dem Silbertablett präsentierte Reali-

„Die Politik muss jetzt handeln“

Konzept für Radpendler Routen zwischen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis vorgelegt

VON MARCEL HÖNIGHAUSEN

BONN. Die Bundesstadt Bonn will bekanntlich auch den Titel Fahrradhauptstadt tragen – für einige ist das aber schon lange kein löbliches Ziel mehr, sondern nur noch eine leere Wahlkampfrhetorik. Einer dieser scharfen Kritiker ist Werner Böttcher. Der verkehrspolitische Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) in Bonn sieht das hehre Ziel nicht in greifbarer Nähe, sondern in weiter Ferne. „Durch Klein-Klein-Verbindungen wird man keine Fahrradhauptstadt. Um dieses Ziel zu erreichen und auch den Verkehr in den Städten zu entlasten, muss man die Pendler aus dem Auto holen und das Radfahren für sie attraktiv machen.“ Deshalb hat der ADFC zu ein Konzept mit regionalen Radpendler Routen zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis vorgestellt.

Nicht nur mit Blick auf die 2020 beginnenden Großbaustellen in der Region (A 565, Tausendfüßler, Nordbrücke), den erhöhten Verkehrsaufkommen während der Feiern zum 250. Geburtstag von Beethoven im Jahr 2020 und der Arbeitsplatzverdichtung im Bundesviertel muss aus Sicht des Fahrradclubs der Verkehr erheblich entlastet werden. Auch hinsichtlich des Maßnahmenkatalogs der Stadt zur Luftreinhaltung wäre ein ausgebaut Radpendlernetz eine Bereicherung, so Dr. Georg Wilmers, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. „Wenn man an drohenden Fahrverbote in der Innenstadt



Die Radpendler Routen des ADFC stellten (v.l.) Georg Wilmers, Peter Lorscheid, Satu Ulvi, und Werner Böttcher vor. (Foto: Magunia)

denkt, dann lastet da ein gewaltiger Druck auf Stadt und Politik.“ Das ADFC-Konzept soll also nicht nur das Ziel, eines Tages tatsächlich Fahrradhauptstadt zu werden, realistischer machen, sondern auch dazu beitragen, den Schadstoffausstoß im Stadtgebiet zu verringern.

Für den linksrheinischen Bereich sieht der Entwurf wenig aufwendige und sehr konkrete Planungen vor: Dort sol-

len insgesamt 45 Kilometer Radpendler Routen für geschätzte 1,5 Millionen Euro entstehen. Laut Wilmers Einschätzung ist das bis 2020 umsetzbar. „Wir haben bei diesen Routen nur Baumaßnahmen mit möglichst geringem Aufwand ins Auge gefasst, die teilweise sogar schon einmal von der Politik vorgeplant und beschlossen, dann aber nie umgesetzt wurden.“ Insgesamt drei Routen nach Bonn schlägt

der ADFC linksrheinisch vor: einmal von Bornheim über Alf- ter, dann von Rheinbach über Swisttal sowie Alf-ter und zuletzt von Rheinbach über Meckenheim in die Bundesstadt. Die größten und teuersten Maßnahmen, um diese Strecken für Radpendler nutzbar zu machen, wären laut ADFC lediglich Verbreiterungen bereits vorhandener Wege.

Auch rechtsrheinisch sieht das Konzept insgesamt zehn

Routen vor – allerdings ohne konkrete Kostenschätzung. Werner Böttcher sieht nun die Verwaltung in der Pflicht: „Die Politik muss jetzt handeln.“ Erste Stimmen zum ADFC-Konzept aus der Politik gab es schon. Der Bundestags- abgeordnete Ulrich Kelber (SPD) und auch der Kölner SPD-Landtagsabgeordnete Andreas Kossiski haben ihre Unterstützung für die Forderungen zugesagt.

sierungskonzept in Angriff zu nehmen. Von Bonns Oberbürgermeister Ashok Sridharan und Rhein-Sieg-Landrat Sebastian Schuster gab es jedenfalls keine Stellungnahme.

Daher hat der ADFC im April allen Mandatsträgern in der Region das Konzept und die Maßnahmenliste per Brief mit der Bitte um Unterstützung zugesandt. Während die Bundestagsabgeordneten, die ja keine Umsetzungsverantwortung tragen, sich positiv äußerten, gab es von den Landtagsabgeordneten – näher an der Umsetzungsverantwortung dran – keine Antwort.

Bonn und Kreis halten sich bedeckt

Der Bonner Oberbürgermeister kündigte eine Antwort in der Sache an, auf die der ADFC bis heute wartet. Der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises antwortete gar nicht. Landesverkehrsminister Hendrik Wüst wies jede Realisierungsverantwortung von sich und verwies auf finanzielle Fördermöglichkeiten, wenn Bau-recht besteht. Im Klartext heißt das: Erst wenn Geld für erfolgreiche Planungen ausgegeben wurden, kommt eine Förderung in Betracht. Auch das finanzielle Planungsrisiko müssen die Kommunen alleine tragen.

Die Bürgermeister und Verwaltungen des Kreises und der kreisangehörigen Kommunen bekundeten ihre Sympathie, aber es kamen auch mehr Bedenken als Umsetzungsaktivitäten. Wenig verwunderlich, denn jede Kommune trägt Verantwortung in erster Linie für ihr Gebiet und nicht für Radwegeverbindungen, die über das Gemeindegebiet hinausreichen. Der Rhein-Sieg-Kreis kann zwar auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden Einfluss nehmen, aber eine Kooperation mit der Stadt Bonn klappt nur, wenn beide Seiten sie konkret wollen.

Bei der Bonner Stadtverwaltung hatte man den Eindruck, sie will nicht. Insbesondere wurde der Vorschlag des ADFC, Radpendlerrouten in die Maßnahmen für das Programm „Lead City“ zur Vermeidung von Fahrverboten in der Bonner Innenstadt aufzunehmen, nicht aufgegriffen. Die Verurteilung der Stadt Bonn

zu Fahrverboten durch das Verwaltungsgericht Köln zeigt, dass dies vielleicht nicht die beste Entscheidung war.

ADFC-Vorschläge von Parteien aufgegriffen

Am 13. November stand nun das ADFC-Konzept für die Radpendlerrouten auf der Tagesordnung einer gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse des Bonner Stadtrats und des Kreistags. Die Kreisverwaltung hatte dazu eine windelweiche Vorlage geschrieben, die keinen Beschlussvorschlag enthielt und jede Realisierungsperspektive vermissen ließ. Daher hat der ADFC eine eigene Beschlussempfehlung formuliert, die auf eine Realisierung des Konzepts bis 2020 abzielte, und hat die Beschlussempfehlung mit Begründung im Vorfeld der Sitzung allen Fraktionsvorsitzenden des Bonner Stadtrates und des Kreistags zugesandt.

Die Reaktion war unerwartet positiv: Es lagen zur Sitzung fünf Dringlichkeitsanträge von vier Parteien (SPD, CDU, Grüne und FDP) vor, die alle die Intention des ADFC aufgriffen, zum Teil die Beschlussempfehlung des ADFC sogar übernahmen.

In der Diskussion wurde das ehrenamtliche Engagement des ADFC allseits gelobt, und in einer Sitzungsunterbrechung einigte man sich sogar auf einen Antrag, der einstimmig angenommen wurde. Er fordert die Verwaltungen auf, bis zur nächsten Sitzung Anfang April 2019 Klarheit zu schaffen, ob es bis 2020 Radpendlerrouten geben kann.

Damit ist noch kein Meter Radpendlerroute realisiert, aber zumindest ein Weg eingeschlagen, zu klären, ob es solche bis 2020 geben kann. Das ist mehr als nach dem Herumgeeiere in den letzten sechs Monaten seit Vorlage des Realisierungskonzepts erwartet werden konnte und daher eine positive Überraschung. Und versprochen: Der ADFC bleibt dran!

Georg Wilmers

verkehrspolitischer Sprecher des ADFC für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Wächst die Generation Fahrrad heran?

Über die Mobilität in Deutschland und in der Region Bonn/Rhein-Sieg



Foto: ADFC / Gerhard Westrich

Hunderte von Fahrrädern vor dem Bahnhof: Das Rad wird zu einem immer wichtigeren Verkehrsmittel – trotz einer stiefmütterlichen Behandlung durch die Verkehrspolitik.

Sind die Tage der Vorherrschaft des Autoverkehrs gezählt? Zwar sind die Anteile des Fahrradverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren geringer gestiegen als erhofft, aber erstmals ist kein konstanter Anstieg des Autoverkehrsanteils mehr erkennbar. Das zeigt die gerade veröffentlichte Studie „Mobilität in Deutschland“.

Vor allem die Entwicklungen in Städten und bei den jungen Bevölkerungsteilen sind hierbei deutlich und zukunftsweisend, sind doch gerade die jüngeren Menschen diejenigen, die in den kommenden Jahren mit ihren Mobilitätsmustern den Verkehr der Städte prägen und verändern werden.

Im Jahr 2050 sollen bereits 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten und städtischen Agglomerationsräumen leben. Ein Trend, der auf allen räumlichen Ebenen, von lokal bis global, erhebliche Herausforderungen mit sich bringt und deswegen auch in Deutschland

und der Region Bonn/Rhein-Sieg beobachtet werden muss.

Wie geht es dem Verkehr in Deutschland?

Der Anteil des Autoverkehrs in Deutschland sinkt leider noch nicht, steigt aber auch nicht mehr kontinuierlich an. Der Verkehrsanteil der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen (Modal Split) zeigt, dass insbesondere die Anteile von Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr zunehmen. Dies geschieht nicht nur bei der Häufigkeit, sondern auch bei der Länge der zurückgelegten Wege.

Ein Grund hierfür ist unter anderem der rückläufige Trend beim Führerscheinbesitz der Personengruppe unter 30 Jahren. Parallel dazu ist eine positive Tendenz im Bereich des Fahrradbesitzes zu erkennen. Die Fahrradflotte ist zwischen 2002 und 2017 um fünf Millionen auf 72 Millionen Räder gestiegen. Ein Trend, der in den Städten und Großstädten im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist.

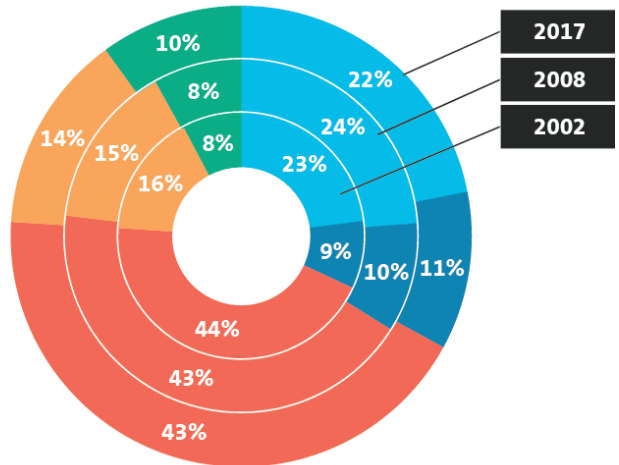
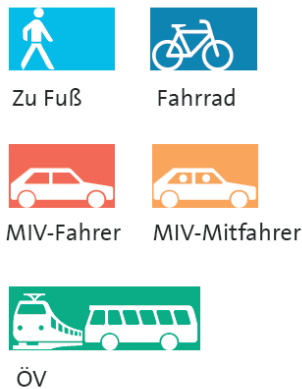
Was heißt das für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis?

Der Studie liegt die Raumtypologie Regio-StaR zugrunde, welche Räume anhand ihrer Größe, demographischen Struktur, ihrem Bedeutungsüberschuss und verschiedenen Verkehrskennziffern in unterschiedliche Größenklassen einordnet. Der Typisierung folgt eine Einordnung Bonns und des Rhein-Sieg-Kreises als Großstadt und Regiopole.

In Regionen dieser Größenklasse werden täglich etwa 37 Millionen Wege und 465 Personenkilometer zurückgelegt. Die Veränderungen im Modal Split zwischen 2002 und 2017 zeigen, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 60 auf 57 Prozent gesunken ist, auch der Fußgängerverkehr hat einen Prozentpunkt verloren und findet sich nun bei 22 Prozent wieder. Die verlorenen Prozentpunkte verteilen sich auf den Zuwachs von öffentlichem Verkehr und Radverkehr um jeweils 2 Prozentpunkte, deren Anteile auf 10 und 11 Prozent gestiegen sind.

Raum bietet attraktive Alternativen zum Auto und beheimatet viele junge Menschen, die ein höheres Umweltbewusstsein und eine geringere Autoorientierung aufweisen als beispielsweise die „Generation Auto“. Speziell Regiopolen wie Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis haben daher enorme Potenziale im Bereich des Radverkehrs, die durch gezielte Förderung verstärkt und genutzt werden können. Noch sind die Veränderungen gering und das Endziel ist bei weitem noch nicht erreicht. Aber es sind Trends zu erkennen, die Potenziale bergen und die unbedingt genutzt werden müssen. Eine vollständige Verkehrswende ist noch nicht erreicht.

Vor dem Hintergrund der Digitalisierung und dem fortlaufenden Prozess technologischer Entwicklungen bleibt fraglich, ob die ultimative Lösung jemals erreicht werden kann. Dennoch werden erste, wenn auch kleine und noch zögerliche Schritte in Richtung nachhaltiger Mobilität gemacht. Die Schritte dürfen nicht in Think-Tanks stecken bleiben oder in der Pla-



Grafik: Mobilität in Deutschland, Bundesverkehrsministerium

Kilometer-Leistung mit dem Fahrrad steigt

Ein Blick auf die mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer spricht eine noch deutlichere Sprache. 2002 wurden insgesamt rund 88 Millionen km gefahren, 2017 waren es schon 112 Millionen km. Vor allem der städtische

Raum versauern, sie müssen die Umsetzung erreichen. Der erste Impuls der mobilen Bevölkerung ist erfolgt, das zeigen die Entwicklungen der Studie recht deutlich. Jetzt liegt es an den höheren administrativen und politischen Ebenen, diesen Impuls aufzugreifen, fortzuführen und maßgeblich zum Positiven zu beeinflussen.

Urbanisierung: Mehr Verkehr ohne Auto

Das 21. Jahrhundert wird geprägt durch einen Prozess der Urbanisierung. Die Menschen zieht es in die Städte und das städtische Umland. Die Verkehrsnachfrage steigt immens an und kann langfristig nur durch Alternativen zum Auto und durch Stärkung des Umweltverbundes bewältigt werden. Den Verkehrskollaps aufhalten, Flächenverbrauch minimieren, vorhandene Infrastrukturen effizienter nutzen und die Städte beleben und aufwerten: So lauten die Herausforderungen der verkehrsplanerischen Zukunft. Und welches Verkehrsmittel wäre dafür besser geeignet als das Fahrrad?

Studiengrundlage

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Bonner Infas-Institut und der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DLR) durchgeführt. Durch die Vorläuferstudien in den Jahren 2002 und 2008 liegen Vergleichswerte vor, die eine

Analyse langfristiger Entwicklungen zulassen. Die Zahlen basieren auf Befragungen von 156.400 Haushalten und 316.400 Personen. Berichtet wurden knapp 960.600 Wege über einen Zeitraum von 16 Monaten.

Was ist die RegioStaR?

Die Regionalstatistische Raumtypologie für Mobilitäts- und Verkehrsforschung fasst Kreise und kreisfreie Städte in siedlungsstrukturellen Raumtypen zusammen. Die Klassifizierung erfolgt auf Basis von Mobilitäts- und Verkehrsdaten und sozio-demographischen Erhebungen und nimmt eine Scharnierfunktion zwischen Statistik, Verkehrsplanung und Öffentlichkeit ein. Sie wird auf regionaler, lokaler und kleinräumiger Ebene relevant und zeigt Wirkungszusammenhänge homogener Räume untereinander auf. Unterschieden wird zwischen 17 Typen – von Metropolen bis zu kleinstädtischen und dörflichen Räumen auf dem Land.

Rebecca Peters

Kein Meter Schiene in Bonn seit dem Jahr 1994

Einen bemerkenswerten Leserbrief schrieb ADFC-Gründungsmitglied Jens Peters im Bonner General-Anzeiger:

Im nächsten Jahr feiert der Bonner ADFC sein 40-jähriges Bestehen. Schon kurz nach der Gründung veröffentlichte der Club sein „Konzept '89“. Zu den zentralen Forderungen zählte eine Optimierung der Poppelsdorfer Unterführung. Einige Jahre später wurde ein erfolgversprechender Ansatz zur Verbreiterung der Unterführung von der Bonner Kommunalpolitik gestoppt, weil man Angst vor dem Bund der Steuerzahler bekam, der hier Steuergeldverschwendung witterte. Und so gibt es bis heute keine einigermaßen praktikable Ost-West-Verbindung für Radfahrer in der selbst ernannten „Fahrradhauptstadt“ Bonn.

Aber nicht nur das: Seit 1994 wurde das Schienennetz der Stadtwerke Bonn nicht um einen einzigen Meter verlängert. Auch hier gibt es

im kommenden Jahr ein „Jubiläum“: 25 Jahre Stillstand.

Gleichzeitig wurden folgende Straßenbauprojekte fertiggestellt:

- Godesberger Straßentunnel
- Ortsumgehung Bechlinghoven
- Nordzubringer (Böll-Ring/Rabinstraße)
- Umgehungsstraße Dransdorf/Lessenich (K12)
- L183 (Westtangente Tannenbusch)
- Verbreiterung der B56 in Vilich-Müldorf.

Soweit die Schwerpunkte der Verkehrspolitik in der „Lead City“ Bonn. Nachhaltigkeit sieht anders aus. Pikantes Detail: Mit kurzen Unterbrechungen sind die Grünen seit 1994 die meiste Zeit Teil der jeweils regierenden Koalition.

*Jens Peters, Bonn
Gründungsmitglied des ADFC*

Das ist sicher: Alles auf Rot für Autofahrer

Rundum-Grün an Kreuzungen: Schnelles Queren für Fußgänger und Radfahrer



Foto: Berliner Senat

Rundum-Grün an der Kreuzung Rudi-Dutschke-Straße/Kochstraße in Berlin: Fußgänger und Radfahrer können die Kreuzung diagonal und senkrecht in allen Richtungen überqueren. Autofahrer haben rundum Rot.

Rot für alle Fahrspuren, Rundum-Grün für Fußgänger? Ist das neu? Nein, uralt und in Japan ganz normal. In Deutschland ist es dagegen eine Rarität, wenn alle Autos stehen und alle Fußgänger gehen. Nicht einmal zehn solcher Kreuzungen gibt es hierzulande.

Wer das nicht kennt, glaubt kaum, was er sieht: Fußgänger in Köln, Berlin, Wuppertal und Kaiserslautern laufen kreuz und quer, um eine Kreuzung zu überqueren. Auch diagonal laufen ist erlaubt, nein, sogar erwünscht. Und alle Autofahrer schauen zu: Bei ihnen stehen alle Ampeln auf Rot.

Rundum-Grün heißt die Schaltung, die in Japan an über 300 Kreuzungen mit starkem Fußgän-

gerverkehr etwas völlig Normales ist. „Solche Kreuzungen gibt es in Japan überall“, weiß der Bonner Verkehrswissenschaftler Prof. Heiner Monheim. „Und die sind sehr sinnvoll.“ Vor allem vor japanischen Bahnhöfen sind die Menschenmassen anders kaum zu bewältigen. Der Vorteil: Steht der gesamte Autoverkehr, können große Mengen von Fußgängern nicht nur eine Straßenseite überqueren, sondern auch diagonal über die Kreuzung laufen. Das spart Zeit: Üblicherweise benötigen Fußgänger in Deutschland dafür zwei Ampelphasen.

Und sicherer sind diese eigenartigen Kreuzungen auch noch. „Abbiegeunfälle kommen nicht mehr vor“, so Prof. Monheim. „Wenn ein Fußgänger die Straße überquert, biegt kein Auto ab.“ Diese Abbiegeunfälle sind in Deutschland

der häufigste Grund für Konflikte von Autofahrern mit Fußgängern und Radfahrern. Bei Kreuzungen mit drei Ampelphasen – zweimal grün für den Autoverkehr, einmal Rundum-Grün für Fußgänger und Radfahrer – gibt es diesen Konflikt nicht mehr. Haben Autos grün, können sie nicht nur geradeaus fahren, sondern auch abbiegen, ohne dass Fußgänger oder Radfahrer die Straße überqueren.

Auch eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer zeigt, dass an den Kreuzungen in Berlin, Köln, Wuppertal und Kaiserslautern keine Abbiegeunfälle mehr vorkommen. „Allerdings wird bei den Diagonalquerungen etwas häufiger das Rotlicht missachtet, geschuldet den längeren Wartezeiten und abhängig von der Verkehrsbelastung“, so Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung. Zudem

reduziere die Umstellung auf drei Ampelphasen die Kapazität einer Kreuzung für den Autoverkehr. Das muss aber nicht so sein. Christian Ruhland, Verkehrsplaner und Fahrradbeauftragter in Kaiserslautern, betont, dass gerade bei einem hohen Anteil von rechtsabbiegenden Autofahrern und gleichzeitig vielen Fußgängern und Radfahrern die Leistungsfähigkeit nicht sinken muss. Denn bei einer normalen Ampelschaltung, bei der Fußgänger und Autofahrer in gleicher Richtung auch gleichzeitig Grün bekommen, behindern sie sich gegenseitig, abbiegende Autofahrer müssen lange warten. Nicht so bei drei Ampelphasen. Dann können Autos bei ihrer Grünphase rechts abbiegen, ohne auf querende Fußgänger und Radfahrer warten zu müssen. So kommen viel mehr Fahrzeuge durch.

Vorbild Holland: Alles grün, alles sicher

Leserbrief zur Situation auf den großen Kreuzungen in Bonn



Kennen Sie dieses Verkehrsschild? Es ist ein niederländisches Schild, auf dem übersetzt steht: gleichzeitig grün. Verkehrsampeln werden für alle Fahrradfahrer gleichzeitig grün. Da alle gleich anfahren, geht

das Überqueren der Straße problemlos und zügig: Wenn man anfährt, sind die Fahrer von links noch nicht im Wege, und die von rechts sind schon weg, wenn man die gegenüberliegende Seite erreicht. Nur selten muss man Augenkontakt haben, um die Vorbeifahrt zu verhandeln, wie das sonst häufig der Fall unter Radfahrern ist. Es freuen sich auch die Autofahrer, die danach schneller an der Reihe sind. Jedes Mal, wenn ich von der Kennedybrücke zur Friedrichstraße will, sehne ich mich nach dieser „tegelijk groen“-Möglichkeit. Die Kreuzung Bertha-von-Suttner-Platz/Sandkaule ist für mich ein Albtraum. Fährt man vom Suttner-

Platz zur Kennedybrücke, muss man sich zwischen zwei Autofahrestreifen hindurchwinden, wobei auch noch Autos den Fahrradstreifen kreuzen. Im *Rückenwind* wurde die 1,5m-Abstand-Regel für das Überholen besprochen. Das ist hier ein Scherz. Verwirrend ist auch eine alternative Radbahn über die Belderbergstraße. Der Entwurf dieser Kreuzung fordert Unfälle heraus. Im Allgemeinen ist klar: Kreuzende Kfz und Fahrräder, das geht wirklich nicht.

Wie macht man das besser? Rundum-Grün-Kreuzungen gibt es in Groningen, wo ich gewohnt habe. Auf diesen Kreuzungen haben Fahrräder ihre eigenen Ampeln mit gleichzeitig Grün-Signal. Wenn die Autos fahren, haben Radler rot und umgekehrt. Fahrräder brauchen nicht zwischen zwei Kfz-Streifen ihr Leben zu riskieren. Muss man lange an den Ampeln warten? Nein! Beweis: Fahrradfahrer in Holland ignorieren oft Verkehrsregeln, nur nicht bei Kreuzungen mit Rundum-Grün. Bonn Fahrradstadt? Das wird noch dauern.

Hans Wilschut, Bonn

In Kaiserslautern gibt es davon drei Kreuzungen, so viele wie in keiner anderen Stadt in Deutschland. Es sind Kreuzungen mit hohem Fußgänger-aufkommen, beispielsweise in der Nähe der Universität. „Für Fußgänger ist das eine sehr gute Regelung. Es gibt einfach keine Konflikte mehr“, ist Ruhland zufrieden. Auch Köln, wo zwei Kreuzungen nach dem gleichen Prinzip arbeiten, und Berlin, wo es Rundum-Grün in Kreuzberg gibt, sind mit den Ergebnissen sehr zufrieden. Keine oder kaum Unfälle, große Akzeptanz. „Wir haben in den letzten zehn Jahren nur einen Fußgängerunfall an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße“, so die Berliner Polizei. Die meisten Unfälle an der Kreuzung sind Auffahrunfälle von Autofahrern untereinander.

„Solche Kreuzungen sind für die Fußgänger nicht nur sehr sicher, sondern auch sehr komfortabel, weil man auch diagonal zum Beispiel das Kaufhaus gegenüber erreicht und nicht mehr zwei Ampelphasen braucht“, erklärt Susanne Rosenstein, Sachgebietsleiterin für Signaltechnik im Kölner Rathaus. Und auch für

den Autoverkehr ist die Umstellung an dieser Kreuzung von Vorteil: Der Rechtsabbiegeverkehr kann besser abfließen.

Und warum werden keine weiteren Kreuzungen auf drei Ampelphasen umgestellt? „In Deutschland hält man Fußgänger lieber mit Ketten am Straßenrand zurück, bevor man sie kreuz und quer eine Straße oder Kreuzung überqueren lässt“, kommentiert Verkehrsplaner Prof. Monheim. „Fußgänger gelten vielen Verkehrsplanern als Störfaktor. Und deshalb versucht man sie zu kanalisieren.“

Für die Kölner Verkehrsingenieurin Susanne Rosenstein ist der Grund eher das Problem, dass sich die Grünphasen für den Autoverkehr verkürzen. „Drei Ampelphasen bedeuten, dass die Leistungsfähigkeit einer Kreuzung für den Autoverkehr abnimmt. Und da muss man sich genau anschauen, ob das im Rahmen einer Grünen Welle überhaupt möglich ist.“

Axel Mörer

Ausschnitt aus dem Rhein-Sieg-Anzeiger

„Verdienter Tritt in den Hintern“

ADFC fordert angesichts von Fahrverboten eine konsequente Verkehrswende

Bonn. Mit den nach dem jüngsten Urteil des Kölner Verwaltungsgerichts akut drohenden Fahrverboten für Diesel- und Benzinfahrzeuge haben Politik und Verwaltung in Bonn nach Ansicht des Kreisverbands Bonn/Rhein-Sieg des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) den verdienten „Tritt in den Hintern“ bekommen. „Nachdem alle Weckrufe verschlafen wurden und sich die Politik nicht getraut hat, Rad, Busen und Bahnen Vorrang im Verkehr einzuräumen, müssen nun die Gerichte die Politik zwingen, endlich ihrer Aufgabe nachzukommen, nämlich die Bürger vor den gesundheitlichen Gefahren des Autoverkehrs zu schützen“, so der ADFC, der konsequente und rasch wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung fordert.

„Radfahrer quälen sich auf

schlechten oder gar keinen Radwegen durch den Verkehr, Bus- und Bahnkunden quälen sich morgens und abends in überfüllten Fahrzeugen und zu überbeurteilten Tarifen zur Arbeit“, kritisierte ADFC-Sprecher Axel Mö-

„Die Suche nach Schleichwegen kann nicht die Lösung sein

Werner Böttcher,
verkehrspolitischer Sprecher des
ADFC Bonn/Rhein-Sieg.

rer. Die Politik wisse, dass sie die Situation nur verbessern könne, indem sie Flächen des Autoverkehrs für andere Verkehrsträger reserviere, traue sich aber nicht. „Lieber verstößt Bonn gegen gesetzliche Grenzwerte und gefährdet die Gesundheit ihrer Bürger, als beherzte Maßnah-

men für eine Verkehrswende anzugehen“, so Mörer.

„Skurril“ ist für den ADFC, dass jetzt schon nach Schleichwegen gesucht wird, um Reuterstraße und Belderberg zu umfahren. „Die Suche nach Schleichwegen kann nicht die Lösung sein“, betonte Werner Böttcher, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bonn/Rhein-Sieg. „Mit Light-Maßnahmen wird Bonn keine Lead City. Wir müssen den Kfz-Verkehr konsequent reduzieren, damit diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, zügig an ihr Ziel kommen und gleichzeitig die Umweltbelastungen auf eine erträgliche Maß reduziert werden.“

Der ADFC fordert absoluten Vorrang für ÖPNV und Fahrradverkehr und eine dementsprechende Neuaufteilung der Verkehrsräume. Zu seinen Vorschlägen gehören auch zehn

Radpendler Routen, auf denen man aus dem Umland rasch und sicher nach Bonn fahren kann. „Wir halten Pendler Routen für ein Instrument, mit dem wir kurzfristig Verkehr vom Auto auf das Rad verlagern und die enorme Feinstaubbelastung verringern können“, so Böttcher. Die teilweise im Detail ausgearbeiteten und mit Kosten-schätzungen unterlegten Routenvorschläge waren laut ADFC der Stadt für das Lead-City-Konzept übermittelt, aber nicht darin aufgenommen worden. „Jetzt rächt sich, dass die Politik seit Jahren mutlos agiert“, sagte Mörer. Während Umgehungsstraßen gebaut, Straßen verbreitert und den Trajektknoten sowie Brücken ausgebaut würden, liege beispielsweise die für den Radverkehr wichtige Unterführung der Bahnstrecke am Kaiserplatz seit Jahrzehnten auf Eis. (r.)

Portland hat schon, was Bonn endlich machen sollte

Wann kommen geschützte Radstreifen und die Seilbahn?

Reisen bildet. Besonders ein Besuch in Portland, Oregon, der Fahrradhauptstadt der USA bringt wirklich neue Erkenntnisse für den Radverkehr. Die Herausforderungen sind ähnliche wie in Bonn: Das Stadtgebiet erstreckt sich auf beiden Seiten eines Flusses (Willamette River bzw. Rhein), wobei in beiden Städten die eine Seite erhebliche Höhenunterschiede aufweist, die nicht nur der Radverkehr zu überwinden hat. Da viele Wunschvorstellungen der Radfahrer in der *Biketown* schon verwirklicht sind, kann und sollte Bonn daraus lernen.

In Portland geht die Tram in die Luft

Genialerweise hat man den südlich des Stadtzentrums gelegenen Stadtteil South Waterfront per Seilbahn mit der Oregon Health and Science University (OHSU) verbunden, sodass Besucher und Personal bereits seit zwölf Jahren den Höhenunterschied von 145 Metern nicht mehr auf einer engen und kurvigen Straße überwinden müssen. Da denkt man doch gleich an ein entsprechendes Projekt für den Venusberg.

Portland ist eine Stadt mit viel Grün und einer großen Zahl von Brücken; sie nennt sich deshalb nicht nur Biketown, sondern auch Greentown oder auch Bridgetown. Vielleicht auch aufgrund des für US-amerikanische Verhältnisse ungewöhnlich hohen Radverkehrsanteils von 10 Prozent wird man als Radler von den Autofahrern freundlich akzeptiert.



So vernetzt man Verkehrsmittel: Die schienengebundene Tram hält direkt an der Talstation der aerial tram, ...



... die die Fahrgäste zur 145 Meter höher gelegenen Oregon Health and Science University befördert. Der Venusberg läßt grüßen. (In Portland grüßt von Ferne der Mt. Hood)



Die grün eingefärbte Fahrbahn beschränkt den Autoverkehr auf eine Fahrbahn und zwei Parkstreifen.

Sonderstreifen und Sharrows für Radler

In Downtown ist in einigen Straßen eine – grün eingefärbte – Fahrbahn für die Radfahrenden eingerichtet. Sehr umfangreich ist das Netz von Fahrradstraßen (sharrows, shared (bike) lane) in den östlichen Stadtteilen, die auch von Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen. Hier fuhr es sich sehr entspannt – dank rücksichtsvoller Autofahrer – entlang Einfamilienhäusern und kleinen Villen bis zu einem netten Erholungsgebiet, dem Mount Tabor Park. In Fortsetzung wäre auch der Radweg mit gigantischen Ausblicken entlang dem Motorway 205 über die kilometerlange Columbia River Brücke ein Traum, der noch auf seine Erfüllung wartet.

Es geht auch ohne Anhänger und ohne Ärger mit anderen Fahrgästen: Fahrradtransport nicht im, sondern vor dem Bus.



Ein geschützter Radfahrstreifen (protected bike lane), wie wir ihn in Bonn und Umgebung zukünftig gerne öfter sehen würden.

In Europa ziemlich unbekannt

Besonders beeindruckend ist in Portland das Angebot der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln: Während die Räder in den Straßenbahnen aufgehängt werden, klappt man beim Bus der TriMet in Blickkontakt mit dem Fahrer den vorn angebrachten Fahrradständer herunter und befestigt das Rad mit einem Klappriegel. So eine super Idee!

Geschützte Radfahrer

Richtig gut habe ich mich auf den baulich getrennten Radstreifen gefühlt; diese protected bike lanes verfügen im dichten Abstand über Plastikpoller und schützen die Verkehrsteilnehmer ohne Knautschzone vor den PS-starken Vehikeln in unmittelbarer Nachbarschaft. Manche Städte in Deutschland haben bereits diese Idee übernommen, um auch den Teil der Bevölkerung auf das Rad steigen zu lassen, der sich auf der Straße unsicher fühlt. Am Heger-Tor-Wall in Osnabrück und auf der Karl-Marx-Allee in Berlin-Mitte werden geschützte Radfahrstreifen in Kürze eingerichtet sein. Und wann bei uns?

Portland denkt für Radfahrende und hat bereits tolle Ideen umgesetzt, die wir auch bald in Bonn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis gerne sehen würden.

Sigurd van Riesen



Noch eine unkonventionelle Lösung: Ein ca. 500 Meter langer, schwimmender Rad- und Gehweg führt parallel zum Ufer über den Fluss an einer Stelle, wo auf dem Ufer wegen der dort verlaufenden Straßen und Eisenbahnlinien partout kein Platz war.



Nummernschild eines Menschen, der wohl nur notgedrungen mit dem Auto fährt, denn „I'd rather be mountain biking“. Dazu die leider etwas verdeckte Aufforderung „Share the road“.

Sigurd besuchte das 8. Enkelkind und bewundert jetzt die Fahrradstadt Portland. „Sicher mit Helm!“



Foto: Ingo Eisner

Tinnitus?

Studie zur terzo® Gehörtherapie auch bei Tinnitus-Erkrankungen

Um die Wirkung der terzo® Gehörtherapie auch bei Tinnitus-Erkrankungen zu ermitteln, starten teilnehmende terzo-Zentren deutschlandweit eine Studie.

Melden Sie sich bei uns, wenn Sie unter einem Tinnitus leiden und erfahren möchten, ob Sie für die Teilnahme in Frage kommen. Die Teilnahme ist kostenlos.

Weitere Informationen unter
www.terzo-zentrum-bonn.de

terzo-Zentren Bonn/Rhein-Sieg
Hörgeräte Hermeler GmbH

terzo-Zentrum Bonn
Bornheimer Straße 156
53119 Bonn

Telefon: 0228 - 963 973-30

terzo-Zentrum Bornheim
Königstraße 59
53332 Bornheim

Telefon: 02222 - 92 99 99 3



**terzo
zentrum**

Gehörtherapie
Hörgeräte



 **biketeam**
Radreisen

Radreisen weltweit:

Trekkingbike, MTB, Rennrad.

Die schönsten Länder
aktiv erleben:

- In Europa individuell oder in der Gruppe
- Bikewochen in Südeuropa
- Fernreisen in Asien, Afrika, Amerika oder Ozeanien

**Unser Radreiseprogramm
lässt keine Wünsche offen.**

[www.
biketeam-radreisen.de](http://www.biketeam-radreisen.de)

Poller – Unkraut oder nachwachsender Rohstoff?

Wer kennt das nicht? Kaum hat man im Garten das störende Grünzeug ausgerupft, ist es auch schon wieder nachgewachsen. Früher hat man „Unkraut-Ex“ versprüht, das hat dann länger gehalten. Heute darf/soll/will man das ja nicht mehr. Man kann dem „Nicht-Gemüse“ (der Begriff Unkraut fällt ja unter das Diskriminierungsverbot, Wikipedia spricht daher von Begleitvegetation) stattdessen mit einem Flammenwerfer zu Leibe rücken, aber das verhindert das Nachwachsen auch nicht.

Bei Wikipedia ist unter dem Begriff Unkraut auch von „spontan aufwachsenden unerwünschten Pflanzen“ die Rede und jetzt komme ich allmählich zur Sache:

Wussten Sie schon, dass wir in Bonn neuerdings auch „spontan aufwachsende Poller“ haben? Zwar sind die nicht grün, sondern rot/weiß, fallen aber trotzdem unter die Wikiped-

ia-Begleitvegetationsdefinition „... dass sie unerwünscht sind und Schaden verursachen können“. Ob – siehe Wikipedia – „auch ästhetische Gründe der Auslöser für das Störungsempfinden sind“, dürfte dagegen Geschmackssache sein. Dies trifft wohl insbesondere auf die zwar material- und künstlerisch hochwertige, dafür aber umso hässlichere Ausführung der unschein- und je nach Wetterlage und Uhrzeit unsichtbaren grauen Pollerspezies zu.

Konkret rede ich jetzt von drei Pollern auf dem bahnparallelen Radweg zwischen Dottendorf und Friesdorf, die im Herbst 2016 auf Initiative des ADFC von der Stadt demontiert wurden. Trotz des regenarmen Sommers sind zwei davon – für den dritten war es dann wohl doch zu trocken – jedoch nachgewachsen und stehen plötzlich wieder da: Unerwünscht, störend, schädlich – eben (Diskriminierungsverbot hin oder her) Unkraut!



Kaum abmontiert, sind sie schon wieder da – Poller als Radwegebegleitvegetation.

Doch glücklicherweise gibt es den „Pollervernichtungsbbutton“ auf der ADFC-Homepage, und den hat eine aufmerksame Radfahrerin betätigt. Die Meldung an das Bonner Amt für – nein nicht an das für Grünpflanzen, sondern an das für Straßenverkehrsangelegenheiten – ergab, dass ein Grund für die erneute Aufstellung der Pfosten nicht gegeben sei und diese also abermals entfernt werden.

Sind Poller einfach so eine Art radwegetypische Begleitvegetation? Kaum ist ein Radweg angelegt, schon sind da Poller gewuchert. Bei Wikipedia findet sich sogar der Begriff „Superunkräuter“. Dabei könnte es sich womöglich um Poller handeln, die sich über Wurzelausläufer unterirdisch vermehren und zu Drängelgittern mutieren. Auch diese sollen ja gehäuft auf Radwegen anzutreffen sein. Den anfänglichen Gedanken an „nachwachsenden Rohstoff“ habe

ich übrigens wieder verworfen. Man kann Poller ja weder kompostieren, noch verbrennen, noch zu Bio-Gas verarbeiten. Also einfach weg damit. Stopp: Könnte man sie vielleicht einschmelzen und Fahrrad-Abstellanlagen daraus machen?

Was also tun gegen diese Begleitvegetation der Radwege? Wie gesagt, auf unserer Homepage gibt es den „Pollervernichtungsbbutton“. Wir können zwar die Poller-Beseitigung nicht garantieren und offenbar das Nachwachsen auch nicht verhindern, bemühen uns aber um eine umweltverträgliche Vorgehensweise. Aber wie das auch der Hobbygärtner aus leidvoller Erfahrung kennt: Was umweltverträglich ist, hilft nicht immer. Also immer schön dran bleiben mit dem Pollerjäten.

Werner Böttcher

The screenshot shows the homepage of ADFC Bonn/Rhein-Sieg. The header includes the ADFC logo and navigation links. The main content area displays several news items and announcements. On the right side, there is a vertical sidebar with several buttons. The button labeled "Poller melden" is circled in red, indicating the specific action mentioned in the text.

Hier wird Ihnen geholfen: Drücken Sie einfach den „Poller melden“-Button auf der Homepage des ADFC Bonn/Rhein-Sieg (www.adfc-bonn.de).

Mehr Schilder – kaum Mängelbeseitigung

Auf dem Rheinufer-Radweg in Königswinter wird der Radverkehr ausgebremst

Der Rheinufer-Radweg in Königswinter weist seit Jahren erhebliche, die Verkehrssicherheit gefährdende Mängel auf. Nachdem die Verwaltung der Stadt Königswinter den verkehrsgefährdenden Zustand des Weges attestiert bekommen hat, wurde die Beschilderung des Rheinuferwegs geändert: Der Weg gilt im Bereich Königswinter-Altstadt für rund 2.000 m nun als „Fußgängerzone, Radfahrer frei“. Im zentralen Bereich um die Anleger von Rheinschiffen und Fähre ist Radfahren sogar vollständig untersagt: Wer hier weitermöchte, muss schieben.

Der ADFC ist mit diesem Vorgehen sehr unglücklich, da die neue Beschilderung die Stadt Königswinter zwar vor haftungsrechtlichen Ansprüchen etwaiger Unfallopfer schützen könnte, aber keine Lösung für den Radverkehr darstellt. Hier verläuft eine Hauptroute des Radverkehrs, die sowohl im touristischen Verkehr entlang des Rheins als auch im Alltags- und Berufsverkehr stark genutzt wird. Der nun ausgebremste Radverkehr ist hier die bei weitem vorherrschende Verkehrsart. Dies zeigt auch eine Verkehrszählung der Königswinterer Ratsfraktion vom September 2018.

Es ist zu befürchten, dass die Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrenden zunehmen werden, denn es gibt keine für den Radverkehr reservierten Flächen mehr. Erste Erfahrungen zeigen, dass sich die wenigsten Radler über fast 2.000 m mit der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit bewegen.

Eine unverständliche Umleitung wird nicht genutzt

Daran ändern auch das Drängelgitter und die aufgestellten Schilder zur Nutzung einer Umleitung entlang der Bahn nichts. Die Beschilderung



wurde im Oktober 2018 aufgestellt und ist schwer verständlich. Insbesondere wird nicht klar, dass die gelb ausgeschilderte Umleitung der Umfahrung der Fußgängerzone dient und wo sie hinführt. Nur so ließe sich aber eine Akzeptanz dieser Route erreichen.

Die Ausweisung einer Alternativroute durch die Stadt wurde vom ADFC bereits seit langer Zeit gefordert. Zwar entspricht die nun beschilderte Umleitung über Bahnhofsallee – Wilhelmstraße – Hauptstraße / Remigiusstraße nicht überall der Idealvorstellung, ist aber derzeit als Ausweichroute zum Rheinufer geeignet. Immerhin bekommt Königswinter damit im südlichen Teil der Hauptstraße und der Drachenfelsstraße eine Fahrradstraße, wenn auch nur in einer Fahrtrichtung. Einzelne Punkte



Fotos: Peter Lorscheid

Geradeaus am Rhein ist Fußgängerzone, Fahrrad frei – nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Dass die Umleitung der Umfahrung dieses 2 km langen Abschnitts dient, müsste deutlicher gemacht werden.

müssen an der Ausweichroute noch optimiert werden, insbesondere die Radwegbeschilderungen im Bereich der Kreuzung Wilhelmstraße/Bahnhofstraße. Hier zwingen benutzungspflichtige Radwege über wenige Meter die Radler zu unsinnigen Fahrmanövern, vor allem in Fahrtrichtung Süden.

Verbesserungen am Rheinufer-Radweg müssen zügig umgesetzt werden

Die Umleitungsbeschilderung kann nur eine Lösung auf Zeit sein, denn schon in wenigen Jahren soll die Wilhelmstraße Bestandteil der neuen Ortskernumfahrung werden. Daher muss die Stadt mit Nachdruck daran arbeiten, die zügige Nutzbarkeit des Rheinufers für Radfahrende wiederherzustellen. Dazu müssten aus Sicht des ADFC die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Verbesserungen umgesetzt werden. „Die Verbreiterung der für Radler und Fußgänger zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen, beispielsweise durch das Anbringen

von auskragenden ‚Balkonen‘, muss hohe planerische und finanzielle Priorität bekommen.“ fordert der für Königswinter zuständige ADFC-Ortsgruppensprecher Bernhard Steinhaus. „Die Königswinterer Bürger erwarten hier alsbald Lösungen, die ein gedeihliches Miteinander von Fußgängern und Radfahrern an der Königswinterer Promenade ermöglichen.“

Aus Sicht des ADFC sollte hierbei auch erwogen werden, die Fahrbahn der Rheinallee in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Dazu müsste der Autoverkehr mit Ausnahme der Anlieger und der Zufahrt zur Fähre, die dann nur noch von Süden her möglich sein sollte, von der Rheinallee verbannt werden. Dies umzusetzen, erfordert eine mutige Entscheidung, die gefahrloses, zügiges Radeln ermöglicht, Fußgänger- und Radverkehr entflechtet und die Aufenthaltsqualität am Rhein weiter verbessert.

Peter Lorscheid



Wilhelmstraße/Bahnhofstraße: Zwei benutzungspflichtige, aber unsinnige Radwege führen zur Kreuzung.

plus/minus

Nicht erschrecken! In dieser neuen Rubrik werden wir keine wirtschaftspolitischen Nachrichten bringen, sondern wollen gute und schlechte Beispiele rund ums Fahrrad präsentieren.

Wir starten mit dem Thema „Fahrradständer in Kessenich“. Sollten Sie Beispiele für unsere Rubrik haben, dann schreiben Sie uns an rueckenwind@adfc-bonn.de und legen Sie aussagekräftige Fotos bei.

Claudia Riepe



Der Sporttreff in Kessenich hat 2 Parkplätze aufgelöst und darauf Fahrradständer aufgestellt.

Sehr vorbildlich und super für die Sportlerinnen und Sportler, die mit dem Fahrrad ins Studio radeln.



Nur ein paar hundert Meter weiter in der Pützstraße wurden vor einiger Zeit neue Fahrradständer aufgestellt.

Ein Ständer wurde so montiert, dass er für die Fahrradfahrenden direkt von der Straße aus zugänglich ist. Doch nach dem Einkaufen gibt es öfter eine böse Überraschung. Denn immer wieder ignorieren Autofahrer die Parkvorschriften und parken den Fahrradständer so zu, dass man das Fahrrad nicht aus dem Ständer holen kann, ohne das davor parkende Auto zu beschädigen.

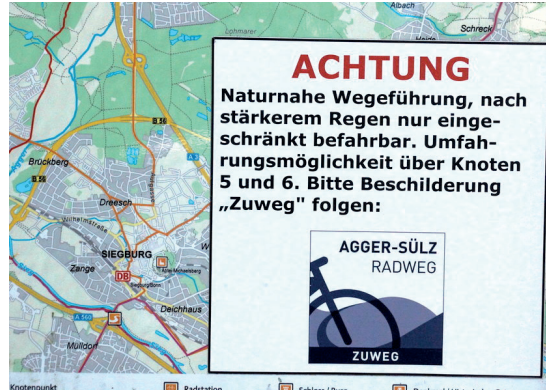
Nichts gemacht am Agger-Sülz-Radweg

Ein Jahr nach der Eröffnung sind keine Verbesserungen zu erkennen

Ende August 2017 wurde der südliche Abschnitt des Agger-Sülz-Radwegs als neues radtouristisches Angebot im Rhein-Sieg-Kreis feierlich eröffnet. Allerdings gab es seinerzeit nicht nur Lob, sondern auch öffentliche Kritik, die vor allem die vielerorts mangelhafte Wegequalität der neuen Radroute betraf.

Der ADFC hatte seinerzeit die Route befahren und den Verwaltungen eine umfangreiche Mängelliste übergeben. Im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten wurde damals nicht nur die Fortsetzung des Radwegs ab Overath aggeraufwärts in Aussicht gestellt, sondern auch die Beseitigung der bestehenden Mängel auf dem eröffneten Teilstück.

Ein Jahr nach der Eröffnung hat der ADFC nun die Route erneut befahren, um sich von dem aktuellen Zustand der Radroute zu überzeugen. Die auffälligste Veränderung ist, dass auf der Melanbogenbrücke nun Fahrradpik-



Am Weg befindliche Karten wurden zwar um einen Hinweis auf den „naturnahen“ Zustand des Weges ergänzt – doch die Radroute selbst fehlt weiterhin in diesen Karten.

togramme angebracht sind. Diese sollen anzeigen, dass der Radverkehr jetzt hier auf der Fahrbahn geführt wird – aus Sicht des ADFC ohne Anordnung von Tempo 30 eine unzureichende Maßnahme.

Ansonsten hat sich auf der Strecke des Agger-Sülz-Radwegs wenig verändert. Holprige oder matschige Wege, zahlreiche Poller und enge Durchfahrten sowie unsichere oder unklare Verkehrsführungen bestimmen auch ein Jahr nach der Eröffnung weiterhin das Bild. Für den ADFC ist ein Jahr nach der Eröffnung kein Fortschritt erkennbar. Er fordert die Verwaltungen des Rhein-Sieg-Kreises sowie von Troisdorf, Lohmar, Siegburg und Sankt Augustin auf, bis zum Frühjahr 2019 die Beseitigung der Mängel umzusetzen.

Auch die Informationen zum Radweg sind aus Sicht des ADFC noch nicht optimal. So ist die Radroute Agger-Sülz-Radweg ein Jahr nach ihrer Eröffnung noch immer nicht im Radroutenplaner NRW verfügbar.

Peter Lorscheid



Nach wie vor: schlechte Wege auf dem Agger-Sülz-Radweg. Hauptsache, er hat ein Logo.

Endlich! Bonn hat ein Leihradsystem!

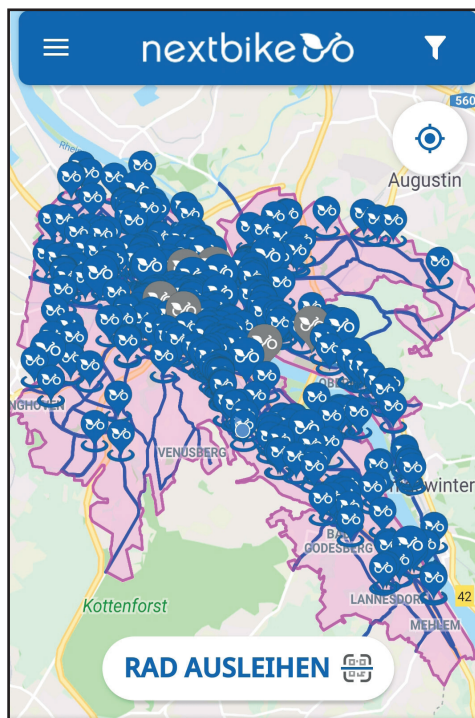
Der Rückenwind macht den Praxistest

„Bonn, wir kommen zurück!“, so hat die Firma Nextbike den Start ihres Leihradsystems in Bonn zum Oktober 2018 angekündigt. Nachdem die Räder schon zur Klimakonferenz im November 2017 in der ganzen Stadt zu sehen waren, verschwanden sie zunächst wieder. Aber seit Anfang Oktober können die Bonnerinnen und Bonner die silberblauen Fahrräder ausleihen. „Ideal für Bonner und Pendler“ meint Nextbike.

Ich habe für Sie den Praxistest gemacht. Bevor ich mich in den Sattel schwingen kann, müssen aber noch einige Hürden überwunden werden.

1. Um ein Rad leihen zu können, muss man sich zunächst registrieren. Die Registrierung funktioniert per App, über den PC oder die Hotline +49 (0)30 69205046. Für die Hotline wird eine zusätzliche Servicegebühr von 3 Euro erhoben.

2. Anschließend muss das Kundenkonto aktiviert werden. Das geschieht durch Überweisung bzw. Abbuchung von 1 Euro, der gleichzeitig als Startguthaben dient. Nach Abbuchung über Kreditkarte oder per PayPal wird das Kundenkonto sofort freigeschaltet. Bei Überweisung erfolgt die Freischaltung nach Aussage von Nextbike in der Regel innerhalb von zwei bis vier Tagen – je nach Bank. In Bonn wird mit der ersten Ausleihe eine jährliche Grundgebühr von 3 Euro fällig.



Auf der interaktiven Karte sind die verfügbaren Nextbikes und die Stationen zu erkennen.



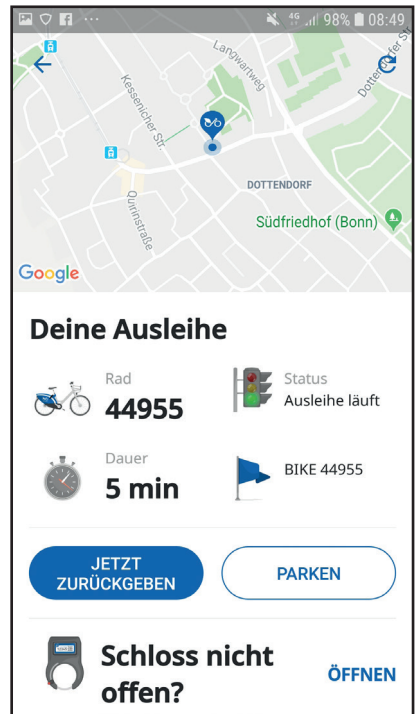
Direkt um die Ecke am Dottendorfer Ortszentrum wartet das Nextbike auf Kunden.

Gesagt, getan. Ich habe die App-Variante gewählt, denn die habe ich schon auf meinem Smartphone installiert, da ich dieses Leihradsystem bereits in anderen Städten genutzt habe. Gleich auf der Startseite öffnet sich ein interaktiver Stadtplan, der mir sowohl meinen Standort als auch den Standort der Leihräder (blaue Symbole) sowie der Stationen (graue Symbole) anzeigt. Die Karte zeigt mir, dass das nächste Rad nicht weit ist – direkt am Dottendorfer Ortszentrum wartet es auf mich. Ich marschiere zum Rad Nummer 44955, starte die App, melde mich mit meiner Handynummer und meinem Passwort an und werde mit „Hi, Claudia Riepe“ begrüßt. Ich drücke auf den Button „Rad ausleihen“ und scanne mit der App den QR-Code. Wie durch Zauberhand öffnet sich das Rahmenschloss am Hinterrad und ich kann starten.

Meinen Rucksack verstaue ich auf dem Gepäckträger vorne, hinten hat das Nextbike keinen Gepäckträger. Der Sattel hat einen Schnellverschluss und lässt sich schnell auf die eigene Körpergröße einstellen. Die 7-Gang Nabenschaltung funktioniert tadellos. Nur die Sitzposition gefällt mir persönlich nicht, da ich es gewohnt bin, aufrecht zu fahren. Ich beende die Ausleihe nach ein paar Minuten, indem ich das Rad wieder am Dottendorfer Ortszentrum abstelle, in der App den Button „Jetzt zurückgeben“ drücke und den kleinen Hebel am Rahmenschloss nach unten schiebe. Dann werde ich aufgefordert, die App zu aktualisieren, damit die Rückgabe angezeigt werden kann. Alternativ hätte ich auch den Button „Parken“ drücken können, um Brötchen beim Bäcker zu kaufen. Die Ausleihe wäre dann weiterhin aktiv.



Die Nummer kann direkt über den QR-Code mit der App eingescannt werden.



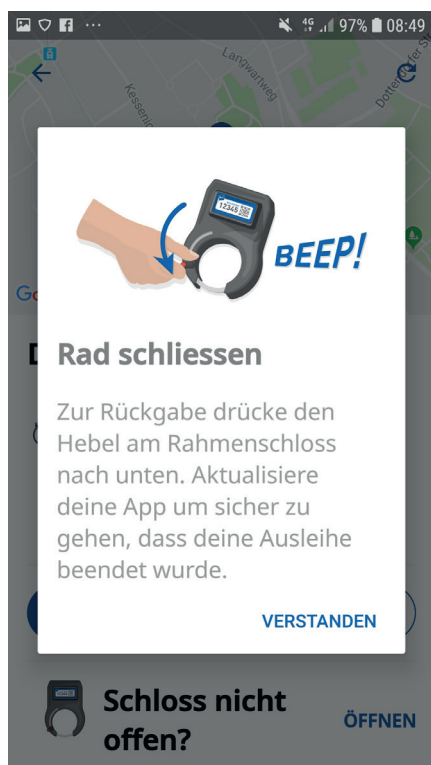
Dank App alles im Blick

Die interaktive Straßenkarte in der App zeigt mir, dass sich der Abstellort am Dottendorfer Ortszentrum an einer blauen Straße befindet. Das ist wichtig für die Abrechnung. Denn wenn das Rad in einer blauen Zone zurückgegeben wird, kostet die Rückgabe nichts. Zeigt die App eine pinkfarbene Zone an, dann fallen zusätzlich zur Ausleihe Kosten in Höhe von 1 Euro an. Da ich nicht länger als 30 Minuten unterwegs war, fallen Kosten in Höhe von 1 Euro an. Ein Blick auf meine Account-Einstellung in der App zeigt mir, dass mir bei der ersten Ausleihe zusätzlich 3 Euro – die Grundgebühr für Bonn – in Rechnung gestellt wurden. Als Zahlungsmittel habe ich übrigens meine Kreditkarte in der App hinterlegt, so dass ich das Rad ohne Zeitverzug ausleihen konnte. Die 1 Euro Startgebühr wurden mir auf die erste Ausleihe angerechnet.

Für eine Ausleihe von 24 Stunden fallen maximal 9 Euro pro Ausleihe an. Praktischerweise können auf einen Account bis zu vier Räder gleichzeitig ausgeliehen werden. Für VRS-Chipkarten-Inhaber*innen und Studierende gibt es Sonderkonditionen, die im Internet unter www.nextbike.de nachzulesen sind. Nextbike bietet auch einen Jahrestarif für 48 Euro an – für ADFC-Mitglieder 39 Euro. Im Jahrestarif sind 30 Minuten pro Ausleihe kostenlos.

Mein Fazit: Eine tolle Möglichkeit, kurzfristig und problemlos ein Fahrrad auszuleihen, z.B. wenn man mit dem Zug am Bahnhof ankommt und keine Bahn mehr fährt. Aber ein Smartphone muß man schon besitzen.

Claudia Riepe



Beep – und fertig ist die Rückgabe



Mit der App behält man alle Kosten im Blick.



Apotheke Am Burgweiher

Inhaber Apotheker Peter Piel

Am Burgweiher 52 53123 Bonn-Duisdorf Telefon (02 28) 61 33 49



Wir sind für Sie da – Ihr Apothekenteam



**Ihre fahrradfreundliche Apotheke
ist durchgehend geöffnet.**



Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg

info@adfc-bonn.de
www.adfc-bonn.de
 **bonnadfc**
 **@ADFCBonn**

Geschäftsstelle:

 ADFC-RadHaus, Breite Straße 71, 53111 Bonn
 02 28 / 6 29 63 64 Fax 02 28 / 9 65 03 66

Verbandsentwicklung und Service

verena.zintgraf@adfc-bonn.de
Verena Zintgraf

Öffnungszeiten

 dienstags bis donnerstags 17-19 Uhr,
 freitags und samstags 11-13 Uhr
 außer an Feiertagen und den Samstagen vor Feiertagen
 Spardabank West – BIC: GENODED1SPK
 IBAN: DE27 3706 0590 0003 8060 57

Vorstand / Fachbereiche

1. Vorsitzende

vorstand@adfc-bonn.de
Annette Quaedvlieg 02 28 / 22 17 42
 0157 75 27 04 17

2. Vorsitzende

vorstand@adfc-bonn.de
Satu Ulvi 0170 2 91 02 67

Schatzmeister

schatzmeister@adfc-bonn.de
Jürgen Pabst 0 22 41 / 20 48 49

Schriftführung

schriftfuehrung@adfc-bonn.de
Anke Pabst 0 22 41 / 20 48 49

Presse

presse@adfc-bonn.de
Axel Mörer 0170 4 03 78 80

Martin Schumacher 02 28 / 61 15 48

Rückenwind / Neue Medien

rueckenwind@adfc-bonn.de
Claudia Riepe
Ulrich Keller (Stv.)

Anzeigen im Rückenwind

werbung@adfc-bonn.de
Hans-Dieter Fricke 02 28 / 22 17 42

Hans Peter Müller 0160 97 79 55 86

Internetauftritt

internet@adfc-bonn.de
Anke Mielke
Herbert Dauben

0152 09 83 90 29

Facebook

satu.ulvi@adfc-bonn.de
Satu Ulvi

Newsletter

newsletter@adfc-bonn.de
Ulrich Keller

Verkehrspolitik Bonn

verkehrspolitik@adfc-bonn.de
Werner Böttcher

02 28 / 37 49 65

Peter Lorscheid (Stv.)

0152 31 93 49 55

Verkehrspolitik Rhein-Sieg-Kreis

rechtsrheinisch
verkehrspolitik-rsk-rr@adfc-bonn.de
Peter Lorscheid

02 28 / 45 54 13

linksrheinisch
verkehrspolitik-rsk-lr@adfc-bonn.de
Georg Wilmers

0 22 26 / 1 34 30

Touren

touren@adfc-bonn.de
Winfried Lingnau

0151 57 35 98 91

Olaf Runge (Stv.)

02 28 / 47 21 81

joerg.adolph@adfc-bonn.de
Jörg Adolph (MTB-Touren)

Radfahrschule für Erwachsene

radfahrschule@adfc-bonn.de
Annegret Schemmer

0151 12 16 36 47

Paul Kreutz (Stv.)

02 28 / 9 18 09 11

paul.kreutz@adfc-bonn.de

Betrieb und Schule

betrieb-und-schule@adfc-bonn.de
Gabriele Heix

02 28 / 63 07 18

Herbert Dauben (Stv.)

0152 09 83 90 29

RadReisemesse – Messeteam

radreisemesse@adfc-bonn.de
Hans Peter Müller

0160 97 79 55 86

Elke Burbach (Stv.)

Fahrradtechnik

technik@adfc-bonn.de
Felix Schoroth

0179 4 87 37 35

weitere Arbeitsbereiche

Gebrauchtfahrradmarkt

fahrradmarkt@adfc-bonn.de

Hans-Dieter Fricke 02 28 / 22 17 42

Geschäftsstelle

adfc-radhaus@adfc-bonn.de

Jochen Häußler 02 28 / 36 35 85

GPS-Beratung

gps@adfc-bonn.de

Till Osthöener 02 22 / 9 95 75 88

Markus Müller

Internationale Arbeit

elke.burbach@adfc-bonn.de

Elke Burbach 02 28 / 2 89 39 67

Mitgliederverwaltung

mgv@adfc-bonn.de

Jürgen Liebner 02 28 / 6 29 63 64

regelmäßige ADFC-Termine

im ADFC-RadHaus, Breite Straße 71, 53111 Bonn

Verkehrsplanungsgruppe

2. Montag im Monat, 19.30 Uhr

Fahrrad-Codierung

dienstags und mittwochs 17 bis 19 Uhr

freitags und samstags 11 bis 13 Uhr

Anmeldung:

codierung@adfc-bonn.de

02 28 / 6 29 63 64 während der Öffnungszeiten

ADFC-Bundesverband

Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

0 30 / 2 09 14 98-0

kontakt@adfc.de

www.adfc.de

ADFC-Landesgeschäftsstelle NRW

Karlstraße 88, 40210 Düsseldorf

02 11 / 68 70 80

info@adfc-nrw.de

www.adfc-nrw.de

unsere Orts- und Stadtteilgruppen

Stadtteilgruppen Bonn

Bad Godesberg

bad-godesberg@adfc-bonn.de

Peter Werner 0179 5 19 38 33

Gerhard Lemm 02 28 / 34 57 32

(Stv. und Verkehrsplanung)

gerhard.lemm@adfc-bonn.de

Benno Schmidt-Küntzel 02 28 / 3 24 04 46

(Touren)

benno.schmidtkuentzel@adfc-bonn.de

Elke Burbach 02 28 / 2 89 39 67

(Öffentlichkeitsarbeit)

elke.burbach@adfc-bonn.de

Beuel

beuel@adfc-bonn.de

Gerhard Baumgärtel 0171 7 52 11 08

Bernd Siebertz (Stv.)

bernd.siebertz@adfc-bonn.de

Stefan Wienke (Stv.)

stefan.wienke@adfc-bonn.de

Michael Seeland (Stv.)

michael.seeland@adfc-bonn.de

Ortsgruppen Rhein-Sieg & Euskirchen

Alfter

alfter@adfc-bonn.de

Hans Peter Müller 0160 97 79 55 86

Till Osthöener (Stv.) 02 22 / 9 95 75 88

Bornheim

bornheim@adfc-bonn.de

Gerd Müller-Brockhausen 02 22 / 8 17 51

Stefan Wicht (Presse) 0172 1 32 12 07

stefan.wicht@adfc-bonn.de

Euskirchen

euskirchen@adfc-bonn.de

Silke Bräkelmann 02 22 51 / 7 64 98

Annegret Raaf 02 22 51 / 5 06 98 92

Franz-Josef Hilger (Öffentlichkeitsarbeit)

franz-josef.hilger@adfc-bonn.de

Hennef

hennef@adfc-bonn.de

Sigurd van Riesen 02 22 42 / 86 66 84

Franz Böhm 0160 93 83 93 25

(Verkehrsplanung)

franz.boehm@adfc-bonn.de

Meckenheim

meckenheim@adfc-bonn.de

Dieter Ohm 0 22 25 / 91 07 77**Ludwig Rößing** (Stv. und Touren)

ludwig.roessing@adfc-bonn.de

Treffen: Jeden 4. Dienstag in ungeraden Monaten,
19 Uhr, Merler Hof, Godesberger Straße 38,
Meckenheim-Merl

Niederkassel

niederkassel@adfc-bonn.de

Peter Lorscheid 02 28 / 45 54 13**Reinhard Hesse**

Treffen: Jeden 4. Mittwoch im Monat, 20 Uhr,
Restaurant Zur Post, Oberstr. 55, NK-Rheidt

Rheinbach

rheinbach@adfc-bonn.de

Dietmar Pertz 0171 9 26 01 24

(Sprecher und Presse)

Jörg Adolph (Stv.)

joerg.adolph@adfc-bonn.de

Georg Wilmers 0 22 26 / 1 34 30

(Verkehrsplanung)

georg.wilmers@adfc-bonn.de

Ralf Nörthemann (Touren) 0 22 26 / 91 84 10

ralf.noerthemann@adfc-bonn.de

Sankt Augustin

sankt-augustin@adfc-bonn.de

Ulrich Kalle 0 22 41 / 33 45 64**Manfred Monreal**

Treffen: Jeden 1. Di im Monat (bei Feiertag am
2. Di), 20 Uhr im Haus Niederpleis, Paul-Ger-
hardt-Straße 5

Siebengebirge

siebengebirge@adfc-bonn.de

Bernhard Steinhaus 0 22 23 / 9 13 44 84**Ludwig Wierich** 0151 70 04 20 51

(Verkehrsplanung Königswinter)

ludwig.wierich@adfc-bonn.de

Helmut Biesenbach (Touren)

helmut.biesenbach@adfc-bonn.de

Siegburg

siegburg@adfc-bonn.de

Sebastian Gocht 0 22 41 / 97 17 03**Swisttal**

swisttal@adfc-bonn.de

Volkmar Sievert 0 22 54 / 32 54**Troisdorf****Liane Neubert** 0157 88580203

liane.neubert@adfc-bonn.de

Gerald Rathjen (Stv.) 0175 2421594**Gisela Gerstenberg** (Touren) 02241 / 803181**Bärbel Lingnau** (Stv. Touren) 0177 9258939**Timo Röver** 0151 25325563**Wolfgang Zeidler** 0174 3988910**Wachtberg**

wachtberg@adfc-bonn.de

Andreas Stümer 02 28 / 34 87 41**Jörg Landmann** (Verkehrsplanung)

joerg.landmann@adfc-bonn.de 02 28 / 34 89 80

Gerhard Heinen (Touren) 02 28 / 32 41 53

gerhard.heinen@adfc-bonn.de

Impressum

Ausgabe Nr. 1/2019, 6. Dezember 2018, gültig für Januar bis März 2019

Gründungsjahr 1979

Herausgeber ADFC Bonn/Rhein-Sieg e. V., Breite Straße 71, 53111 Bonn

Redaktion Elke Burbach, Jochen Häußler, Ulrich Keller, Martina Menz, Axel Mörer,
Hans Peter Müller, Rebecca Peters, Annette Quaedvlieg, Gondula Radtke,
Claudia Riepe, Klaus Schmidt, Verena Zintgraf

Layout Peter Knoth, Axel Mörer, Klaus Schmidt, Herbert Uebel

Anzeigen Hans-Dieter Fricke, Hans Peter Müller

Es gilt die Anzeigenpreisliste für 2019.

Druck DCM, Druck Center Meckenheim

Auflage 10.000

Erscheinen vierteljährlich

Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr.

Gezeichnete Artikel müssen nicht die Meinung der Redaktion oder des ADFC wiedergeben.



Weihnachtsgeschenke beim ADFC

Sie suchen noch ein Weihnachtsgeschenk? Dann schauen Sie doch mal in der Geschäftsstelle des ADFC in der Breite Straße 71 vorbei. Hier können Sie besondere Weihnachtsgeschenke finden - zum Beispiel

- Radtourenkarten
- eine Geschenkmitgliedschaft
- die 20-Euro-Fahrradgedenkmünze

sowie Weihnachtskarten mit Fahrradmotiv.

Kommen Sie einfach zum Stöbern vorbei!

Am Samstag, dem 15. Dezember, gibt es von 11 bis 14 Uhr Tee, Plätzchen und Weihnachtskartenbasteln für Kinder und Erwachsene

Unsere Öffnungszeiten

bis inkl. Samstag, den 15. Dezember, wie gewohnt

Dienstag bis Donnerstag 17-19 Uhr

Freitag 11-13 Uhr

Samstag 11-14 Uhr

vom 17. -21. Dezember

Montag und Donnerstag von 9-12 Uhr

sowie nach Vereinbarung

(Tel. 0228-6296364 oder info@adfc-bonn.de)

Zwischen dem 22. Dezember 2018 und dem 6. Januar 2019 bleibt die Geschäftsstelle geschlossen.

Wir freuen uns auf Sie und wünschen eine schöne Adventszeit!



Rhein-Sieg-Kreis

Sven Habedank 0 22 41 / 13 - 23 32
sven.habedank@rhein-sieg-kreis.de

Alfter

Ursula Schüller 02 28 / 64 84 - 129
ursula.schueller@alfter.de

Bad Honnef

Marvin Schumann 0 22 24 / 184 - 153
marvin.schumann@bad-honnef.de
Yvonne Emmerich 0 22 24 / 184 - 178
yvonne.emmerich@bad-honnef.de

Bornheim

Monika Bongartz 0 22 22 / 945 - 261
monika.bongartz@stadt-bornheim.de

Königswinter

Jan Schmidt 0 22 44 / 889 - 167
jan.schmidt@koenigswinter.de

Lohmar

Manuela Loschelders 0 22 46 / 15 - 294
manuela.loschelders@lohmar.de

Meckenheim

Marcus Witsch 0 22 25 / 917 - 167
marcus.witsch@meckenheim.de

Much

Kathrin Kemmerling 0 22 45 / 68 32
kathrin.kemmerling@much.de

Niederkassel

Silvan Rimkus 0 22 08 / 94 66 - 813
s.rimkus@niederkassel.de

Rheinbach

Martin Commer 0 22 26 / 917 - 248
(Verkehrslenkung)
martin.commer@stadt-rheinbach.de
Torsten Bölinger 0 22 26 / 917 - 310
(Tiefbau)
torsten.boelinger@stadt-rheinbach.de

Ruppichteroth

Peter Gauchel 0 22 95 / 49 23
Peter.Gauchel@ruppichteroth.de

Siegburg

Elisabeth Hertel 0 22 41 / 102 - 375
elisabeth.hertel@siegburg.de

Sankt Augustin

Simone Hövel 0 22 41 / 243 - 270
verkehr@sankt-augustin.de

Swisttal

Sandra Brüssel 0 22 55 / 309 - 614
sandra.bruessel@swisttal.de

Troisdorf

Elke Bendl 0 22 41 / 900 - 713
(Fahrradbeauftragte für interne Angelegenheiten,
Rhein-Sieg-Kreis, AGFS)
BendlE@troisdorf.de
Herbert Blank 0 22 41 / 900 - 719
(Fahrradbeauftragter für externe Angelegenheiten,
Radwege, Radverkehr und Verkehrsschauen)
BlankH@Troisdorf.de

Wachtberg

Christian Pohl 02 28 / 95 44 - 125
christian.pohl@wachtberg.de

Windeck

Richard Grothus 0 22 92 / 601 - 159
richard.grothus@gemeinde-windeck.de

Für die weiteren Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis liegen leider keine Angaben zu Fahrradansprecherpartnern vor. Wir hoffen, die Liste kontinuierlich vervollständigen zu können.

... in Euskirchen

Dirk Dreilich 0 22 51 / 14 - 342
ddreilich@euskirchen.de
Alexander Juffa 0 22 51 / 14 - 461
ajuffa@euskirchen.de

Landes- und Bundesstraßen

rechtsrheinisch: Landesbetrieb Straßenbau
NRW, Außenstelle Köln 02 21 / 83 97-0
linksrheinisch: Landesbetrieb Straßenbau NRW,
Außenstelle Euskirchen 0 22 51 / 7 96-0

Stadt Bonn**Fahrradteam**

Regina Jansen 77 44 76
regina.jansen@bonn.de
Marlies Koch 77 44 74
marlies.koch@bonn.de
Reinmut Schelper 77 21 70
reinmut.schelper@bonn.de

Reinigung der Radwege (inkl. Winterdienst)

Bonnorange-Servicetelefon 5 55 27 20

Hindernisfreiheit der Radwege

Jürgen Krüger (private Grundstücke) 77 54 05
juergen.krueger@bonn.de

Petra Luhmer (städt. Grundstücke) 77 42 46
petra.luhmer@bonn.de

Sicherheit an Baustellen

Guido Metternich 77 41 31
guido.metternich@bonn.de

Parkende Autos auf Radwegen

Carsten Sperling 77 27 47
carsten.sperling@bonn.de

Ordnungstelefon

77 33 33

Radstationen und Fahrradservice**Bonn**

Radstation am Hauptbahnhof 9 81 46 36
Quantiusstraße (gegenüber Hausnummer 4-6)
53115 Bonn

radstation@caritas-bonn.de
www.radstationbonn.de

Öffnungszeiten

	März – Oktober	November – Februar
Mo – Fr	6:00 – 22:30 Uhr	6:00 – 21:00 Uhr
Sa	7:00 – 22:30 Uhr	7:00 – 20:00 Uhr
So	8:00 – 22:30 Uhr	8:00 – 20:00 Uhr

Bike-House

67 64 79

Gebrauchträder – Reparaturen – Ersatzteile –
Codierung

Mackestr. 36, 53119 Bonn
bikehouse@caritas-bonn.de
www.caritas-bonn.de

Haus Müllestumpe

24 99 09-0

Offene Fahrradwerkstatt: Reparatur unter
Anleitung

An der Rheindorfer Burg 22, 53117 Bonn
info@muellkestumpe.de
www.muellkestumpe.de

Siegburg**Radhaus – die Fahrradwerkstatt**

Frankfurter Straße 53 0 22 41 / 14 73 05
53721 Siegburg
radhaus@awo-bnsu.de

Öffnungszeiten

Mo – Fr 9:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr

Bitte beachten Sie:

Die Kontaktpersonen in den Kommunen sind nur für allgemeine
Fragen zur Fahrradmobilität zuständig, nicht für die geführten
ADFC-Radtouren. Hierzu bitte die jeweiligen ADFC-Tourenleitungen
(Rubrik Tourenprogramm) kontaktieren.

3 Fragen an ... Gabriele Heix

In diesem Heft möchten wir Ihnen eine langjährig Aktive im ADFC vorstellen: Gabriele Heix. Sie hat sich in verschiedenen Bereichen engagiert und wird dies auch weiterhin tun. Was das war, und was sie noch vorhat, schildert sie hier.

Du bist ein „Urgestein“ im ADFC. Seit wann bist Du Mitglied, und wie kam es dazu?

1993 wollte ich mich irgendwo engagieren. Den ADFC kannte ich nicht. Da sah ich eine Notiz über ein Treffen und bin spontan hin, weil ich begeisterte Radfahrerin war. Ich stellte fest, dass mir die Ideen des ADFC gefielen, und vor allem, dass es keine „Autoreifenstecher“ waren. Klaas Sikkels und Monika Gers, nur noch den alten Hasen bekannt, haben mich überzeugt, dass ich mitmachen sollte.

Du hast zahlreiche verschiedene Aktivitäten im ADFC ausgeführt. Welche waren das beispielhaft, und welche Ergebnisse kamen dabei heraus?

Zunächst hatte ich einen Schreibtischjob als Mitgliederverwalterin. Es zeigte sich aber bald, dass eine Stärke von mir war, andere zu motivieren, auch aktiv zu sein. So habe ich, als wir uns entschieden, 1999 die Radreisemesse zu veranstalten, gleich für die Helfersuche und Betreuung während der Messe gesorgt. Ja, ich war (und bin vielleicht noch immer) berüchtigt dafür, immer auf Helfersuche zu sein. Nachdem ich in Rente ging, habe ich dann die Leitung der Messe übernommen.

Welche Pläne und Aktivitäten hast Du im Zusammenhang mit Deinem Vorstandsbereich „Betrieb und Schule“ entwickelt?

Schon während meiner Berufstätigkeit habe ich mich aktiv für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ eingesetzt und dann die Koordination seitens des ADFC im von der Stadt geleiteten gleichnamigen Arbeitskreis übernommen.



Foto: Till Neumann

Daraus entwickelte sich ab 2007 die Idee, bei Gesundheitstagen von Behörden und Betrieben die Mitarbeiter zu beraten und ihnen verschiedene Angebote, wie Codierung und Fahrradcheck, anzubieten. Seitdem haben wir an mehr als 50 Gesundheitstagen in Behörden und Betrieben teilgenommen. Wir sind ein etwas wechselndes, aber eingespieltes Team von ca. 10 Ehrenamtlichen, die versuchen, die Freude am Radfahren und die Vorzüge der Fahrt zur Arbeit mit dem Rad den Mitarbeitern schmackhaft zu machen.

Auch bieten wir Touren für Betriebe an, die in der Regel nach Feierabend stattfinden.

Im Bereich Schule vertrete ich den ADFC im Arbeitskreis „Mit dem Rad zur Schule“. Zusammen mit der Stadt, konkret mit Frau Koch vom Fahrradteam und Herrn Küpper von der Polizei, haben wir einen Schulwegratgeber für das Amos-Comenius-Gymnasium entwickelt. Das Konzept steht allen anderen Schulen offen. Leider ist die Resonanz wegen der mit der Erstellung verbundenen Arbeit nicht so hoch, wie wir erhofft haben.

Seit zwei Jahren haben wir in diesem Arbeitskreis intensiv an einem Fahrradparcours gearbeitet (siehe Rückenwind 2/2018, Seite 26), mit dem wir an Sekundarschulen gehen, um den Kindern der 5. und 6. Klasse die Freude am Radfahren wieder ins Gedächtnis zu rufen. Auch dort ist neben unseren studentischen Praktikanten ein Team von Ehrenamtlichen tätig.

Letztendlich hat mich meine Freude am Schauen schöner Bilder von Reisen dazu bewogen, Radreisevorträge zu organisieren,

die im RadHaus und demnächst auch im Kath. Bildungswerk Bonn durchgeführt werden. (siehe Seite 62).

Abschließend möchte ich noch meinen Partner Till Neumann erwähnen, ohne den wohl die ganze Arbeit nicht bewältigt werden könnte. Er ist immer zur Stelle, wenn mal wieder ein Helfer fehlt.

Schon kommen die ersten Anfragen für 2019. Also, es geht weiter!

Die Fragen stellte Jochen Häussler.

Beethoven-Radtour 2020 in Planung

Mit dem Rad auf den Spuren eines großen Komponisten

Nachdem der ADFC Bonn/Rhein-Sieg beschlossen hat, die Radtour Wien-Bonn im Beethoven-Jubiläumsjahr 2020 (s. Rückenwind 4/2018) allein und in eigener Regie zu veranstalten, hat ein kleines Team diese Tour geplant.

Die Beethoven-Tour soll nun im Prinzip wie alle anderen Mehrtagestouren des ADFC Bonn/Rhein-Sieg ablaufen: Die Tagesetappen haben eine Länge von um die 70 km, Übernachtungen mit Frühstück sind in Hotels oder Pensionen geplant, unterwegs werden Einkehrpausen am Mittag und am Nachmittag vorgesehen.

Es gibt aber ein paar Unterschiede zu den „normalen“ Touren:

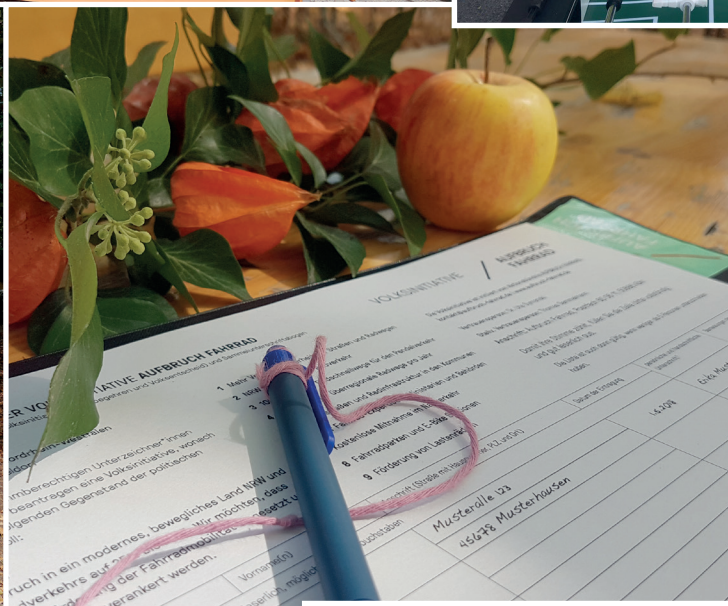
- Mit einer Gesamtdauer von drei Wochen (6. Juni bis 27. Juni 2020) ist sie länger als jede andere (bisherige) ADFC-Tour.
- Die Reise kann auch wochenweise, von Wochenende zu Wochenende, gebucht werden.
- Das Gepäck wird von Ort zu Ort transportiert.

- Für möglichst viele Orte wird ein musikalisches Angebot vorgesehen, entweder für den späten Nachmittag oder für den Abend.

Anlass für diese Radreise ist der 250. Geburtstag des großen Komponisten Ludwig van Beethoven, der im Dezember 1770 in Bonn geboren wurde und im März 1827 in Wien gestorben ist. Deshalb gibt es große Feiern in Bonn und in Wien. Beethoven ist in seinem Leben zweimal mit Postkutschen nach Wien gereist und einmal wieder zurück nach Bonn gekommen. Die Beethoven-Tour des ADFC wird diesen Reiseweg nachvollziehen. In der ersten Woche geht es von Wien bis Regensburg, in der zweiten bis Würzburg/Mespelbrunn und in der dritten bis Bonn.

Als Team-Leiter wurde ADFC-Tourenleiter Tomas Meyer-Eppler bestimmt. Wer Fragen oder Anregungen hat, kann sich gern an ihn wenden: tomas@meyer-eppler.de oder 0173 980 1770.

Tomas Meyer-Eppler





Impressionen vom Sommerfest am 16. September im BaseCamp Bonn



Fotos: Claudia Riepe, Verena Zingst



Radreisevorträge

EuroVelo 9 – 2.000 km Natur und Kultur zwischen Ostsee und Adria



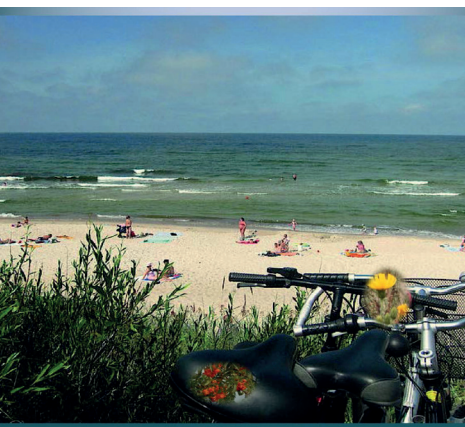
Mittwoch, 9. Januar 2019, 19 Uhr

ADFC-RadHaus, Breite Straße 71

Auf dieser mit rund 2.000 km Länge kürzesten aller EuroVelo-Routen, die einem alten Bernstein-Handelsweg folgt, ging es von Danzig aus gut fünf Wochen lang durch Polen, Tschechien, Österreich, Slowenien und Kroatien nach Pula. Dabei führte mich der Weg durch vielfältige Landschaften und vorbei an etlichen UNESCO-Welterbestätten. Und immer wieder erlebte ich Gastfreundschaft!

Thomas Meier

Radeln an der polnischen Ostsee



Mittwoch, 6. Februar 2019, 19 Uhr

**Kath. Bildungswerk Bonn, Haus B, Saal,
Kasernenstraße 60**

Viel mehr als „nur“ Radeln, denn es geht vorbei an breiten Sandstränden, durch rauschende Kiefernwälder und sanftwellige Landschaften. Aber auch Städte wie Swinemünde, Kolberg, Leba, Danzig und Sobot werden besucht. Diese abwechslungsreiche Tour mit den Gegensätzen von Land und Meer, kleinen Orten und großartigen Städten, von unberührter Natur und sehenswerter Geschichte war wirklich einzigartig.

Barbara von Klass

Ihre Reisebilder beim ADFC?

Wir danken allen Aktiven, dass sie uns an ihren Erlebnissen auf dem Rad teilhaben lassen, denn das steckt an und trägt die Idee des Radreisens weiter!

Sie haben ebenfalls interessante Radtouren unternommen und schöne Bilder gemacht? Wenn Sie Lust haben, diese auch anderen zu zeigen, melden Sie sich doch bitte bei gabriele.heix@adfc-bonn.de.

„Wir sind durch Deutschland gefahren“



Mittwoch, 6. März 2019, 19 Uhr

Kath. Bildungswerk Bonn, Haus B, Saal, Kasernenstraße 60

Wir haben uns auf den Weg gemacht, um Deutschland von Nord nach Süd, von der Nordsee bis zum Chiemsee, zu durchfahren. Eingeplant auf der Strecke waren Unesco-Weltkulturerbestätten, die Documenta in Kassel, Wiedersehen von Orten, an denen Erinnerungen hängen, und Orte, die es neu zu entdecken galt.

Doris und Dieter Ohm

RADLADEN HOENIG

BERGAMONT | BMC | CANNONDALE | CERVÉLO | FLYER | FOCUS

Service ist unsere Stärke

- Fahrräder aller Art
- Reparaturen in 24 Stunden
- Ausbildungsbetrieb



VSF. für Mensch und Rad

Mitglied

BYOB – Build your own bike

Sie wollten schon immer ein ganz individuelles Rad haben? Bauen Sie eins!

Sie wollten schon immer ein ganz individuelles Rad haben, nicht eins „von der Stange“? Dann bauen Sie sich doch selber eins. Wie man's macht, können Sie bei Felix Schoroth, unserem Referenten für Fahrradtechnik, lernen. Und das Beste: Sie lernen nicht nur die Theorie, sondern auch die Praxis und können am Ende eines Kursus Ihr eigenhändig gebautes Rad mitnehmen.

Wer ein neues Fahrrad sucht, hat viel Auswahl: vom Rennrad über Reiserad und Mountainbike bis zum BMX. Doch auch innerhalb dieser Kategorien hat man die Qual der Wahl zwischen verschiedenen Materialien: von Stahl über Aluminium bis Kohlefaser, Kettenschaltung oder Nabenschaltung, Felgenbremse oder Scheibenbremse und vieles mehr.

Wer trotzdem nicht die gewünschten Eigenschaften findet oder des mattschwarzen „Einheitsbreis“ überdrüssig ist, kann sich das Fahrrad aus Einzelteilen wie Rahmen, Gabel, Naben, Felgen usw. selbst zusammenstellen. Oder gleich einen Maßrahmen bestellen, wie ich es getan habe, nachdem sich auf dem Markt nichts fand, was einerseits die großen, breiten Reifen aufnehmen konnte, die ich mir ausgesucht hatte, aber andererseits auch nicht zu lang für den gewünschten Lenker war.

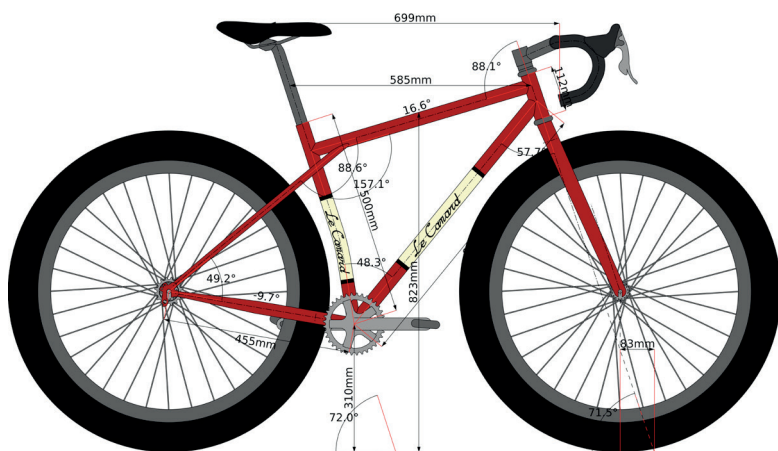
Mit Hilfe des Rahmenbauers Stephan

„Ente“ Ensthaler aus Bochum entstand ein Einzelstück, das bis zur Berücksichtigung der Schuhgröße auf mich zugeschnitten war.

Noch individueller ist nur ein selbstgebauter Rahmen. Daher wollen wir über den Winter in unserer Fahrradwerkstatt Kurse anbieten, die es jeder und jedem ermöglichen, ein eigenes Fahrrad zu bauen.

Die Kurse unterteilen sich in Rahmenbau, Laufradbau und den finalen Zusammenbau. Diese Module sind ganz nach Belieben kombinierbar. Wer beispielsweise den Rahmen kaufen möchte, kann den Rahmenbaukurs überspringen. Wer lediglich neue Räder braucht, nimmt nur am Laufradkurs teil.

Für den Rahmenbaukurs werden wir mit Alexander Voland aus Köln zusammenarbeiten. Seit frühester Kindheit ist er begeistert von Technik und Fahrrädern. Zuerst lernte er schweißen, dann baute er bei der „Bicycle Academy“ in England seinen ersten Stahlrahmen. Bei der Firma „WheelDan“ in Berlin kam dann das



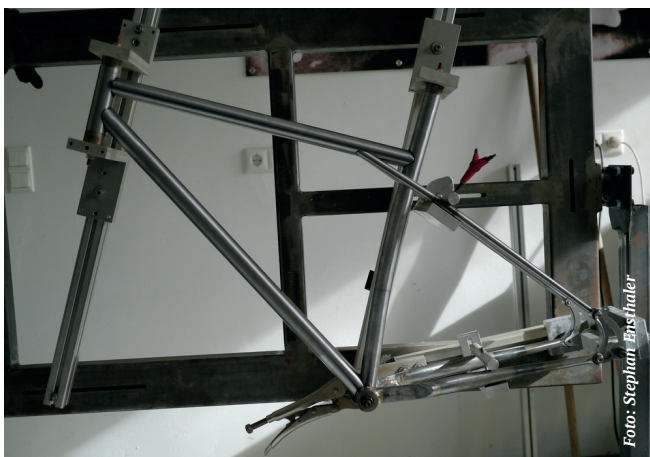
„Mein“ Rad – in der Planung...

Material Titan dazu. Inzwischen hat er sich unter dem Namen MACUN auf Maßanfertigungen aus Titan spezialisiert.

Beim Kurs wird Stahl zum Einsatz kommen. Es ist das vielseitigste Material, denn es erlaubt verschiedenste Füge-techniken und Formen: vom einfachen Schweißen über klassisch gemuffte, schlanke Rohre bis zu dünnwandigen Fillet-Braced-Rahmen, wie bei meinem Mountainbike. Wenn man einen Stahlrahmen gut behandelt, hält er ein Leben lang.

Bevor es losgeht, treffen wir uns Anfang 2019, um die eigenen Vorstellungen und Anforderungen zu besprechen sowie Maß zu nehmen. Dann zeichnen wir das Rad am Computer und bestellen das nötige Material. Wenn alles bereit ist, werden die Rohre vorbereitet, auf einer Rahmenlehre ausgerichtet und verlötet oder verschweißt. Die fertigen Rahmen gehen dann zum Pulverbeschichter.

Auch für den Laufradkurs wird es ein Vortreffen geben, bei dem wir Naben, Speichen und Felgen besprechen. Auch wer keine eigenen Räder bauen möchte, lernt bei diesem Kurs die Theorie hinter einem Laufrad, sowie einspeichen,



Die Rohre in der Rahmenlehre

zentrieren und das Rad auf die richtige Spannung zu bringen. Wenn man fertige Laufräder kauft, lohnt es sich ebenfalls teilzunehmen, da Einspeichautomaten oft mit zu geringer Spannung arbeiten, was die Lebensdauer verkürzt.

Am Ende kommt der schönste Teil: Wir bauen die Räder fertig auf! Hier kommen auch alle dazu, die den Rahmen und die Räder fertig kaufen möchten. Vorher überlegen wir auch hier zusammen, welche Teile benötigt werden.

Nachdem die kleinen Probleme, die erfahrungsgemäß noch auftreten, überwunden sind, soll jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer ein einzigartiges Fahrrad mitnehmen können. Wer sich für die Kurse interessiert, meldet sich bei

Felix Schoroth
technik@adfc-bonn.de



... und später als fertiges Mountainbike

Sichere(re) Straßen per App

Mit App oder Browser Gefahrenstellen melden

Die Digitalisierung schreitet voran und bringt auch für uns Radfahrende interessante Entwicklungen. Vorstellen möchten wir Ihnen ein Projekt, zu dem drei Bonner Brüder die Idee hatten. Einer von Ihnen, Jörn Walter, erläutert, was es mit www.gefahrenstellen.de auf sich hat:

Das Gefahrenpotential im Verkehr in und um Bonn ist unverändert hoch, insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger. Dank eines neuen Webportals können Verkehrsteilnehmer helfen, Gefahrenstellen zu identifizieren, damit diese langfristig entschärft werden können. Erste Ergebnisse liegen inzwischen vor.

Erhöhtes Verkehrsaufkommen, Hektik im Alltag und teilweise auch Aggressivität führen immer wieder zu brenzigen Situationen. Ein Projekt der Initiative für sicherere Straßen und der RWTH Aachen zur Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr will dem entgegenwirken: Bürger können gefährliche Stellen auf einer Online-Karte eintragen und spezifizieren.

Gefahrenstellen melden und Dritte warnen

Über die Webseite bzw. App www.gefahrenstellen.de können Gefahrenstellen gemeldet werden. Wenn andere Verkehrsteilnehmer später an einer identifizierten Gefahrenstelle vorbeikommen, sollen sie zukünftig bereits im Vorfeld über ihr Smartphone oder Navigationsgerät vor dem Risiko gewarnt werden und können ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen. Perspektivisch sollen auch die Kommunen eingebunden werden, um Risikobereiche baulich zu entschärfen.

Radfahrer leben gefährlich

Nach dem Start der Website bzw. App im Mai liegen inzwischen rund 1.000 Gefahrenstellen vor, davon etwa die Hälfte für den Bereich Bonn/Rhein-Sieg, neben Aachen zweite Schwerpunktregion des Pilotprojekts. Zu etwa jeder zweiten Gefahrenstelle wurde bislang auch ein individueller Kommentar hinterlassen.



Gefahrenstellen kann man nun per Smartphone-App melden.

Detaillierte Analysen der Hochschule, zu denen teilweise auch Ortsbegehungen stattfinden werden, stehen zwar noch aus, es zeichnen sich jedoch erste Ergebnisse ab. Zum einen wird den Meldungen aus der Bevölkerung eine hohe Qualität bescheinigt, das heißt es handelt sich um sehr sachgerechte und konstruktive Eingaben und Kommentare. Zum anderen lässt sich aus den gemeldeten Punkten herauslesen, dass es insbesondere zahlreiche Gefahrenstellen für Radfahrer in und um Bonn gibt. Als Beispiele seien hier beide Enden der Kennedybrücke bis hin zum Bertha-von-Suttner-Platz ebenso genannt wie die nördliche Ausfahrt des Godesberger Tunnels. Weitere Gefahren für Radler lauern an der Viktoriabrücke sowie den teils steilen Abfahrten von Ippendorf nach Poppendorf und vom Venusberg nach Kessenich.

Vision Zero mit der Poolnudel?

Was zunächst witzig aussieht, verbildlicht ein ernsthaftes Problem. Toronto (Kanada) gilt als eine der sichersten Städte Nordamerikas, leider trifft das aber nicht auf den Verkehr zu. Alleine in Toronto sind in den letzten 2 Jahren 93 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Stadt die „Vision Zero – Null Verkehrstote“ ins Leben gerufen, das durch bauliche Veränderungen sowie verstärkte polizeiliche Kontrollen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen soll.

Bislang sind trotz solcher Bemühungen nur wenige Fortschritte und Verbesserungen erkennbar. Die Radfahrenden in Toronto helfen sich nun lieber selber und klemmen sich eine Poolnudel auf den Gepäckträger ihres Rads. Diese zwingen den Autoverkehr zum weiträumigen Ausholen bei Überholvorgängen und erregen außerdem Aufmerksamkeit, um das Thema auf den Straßen präsenter zu machen.

Rebecca Peters

Austausch mit offiziellen Stellen

Das Pilotprojekt der Gefahrenstellen-Internetseite und -App läuft aktuell in den Regionen Aachen, Bonn und Köln und soll bundesweit ausgedehnt werden. In einem späteren Stadium des Projektes ist geplant, die erfassten Daten mit den Unfallzahlen lokaler Behörden abzugleichen, um so weitere Erkenntnisse zu Unfallschwerpunkten zu erlangen und diese nach Möglichkeit zu entschärfen.

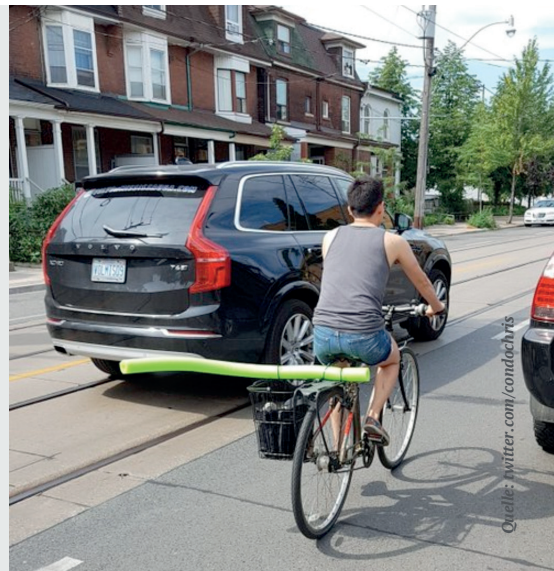
Alle Verkehrsteilnehmer sind aufgerufen, selbst gefährliche Stellen unter www.gefahrenstellen.de zu melden.

Jörn Wolter

Wussten Sie schon ...

dass in Deutschland alle 23 Stunden ein Radfahrer stirbt? 79.704 Radfahrende verunglückten im Jahr 2017 auf deutschen Straßen, 383 kamen zu Tode. An dreiviertel der Unfälle mit Personenschaden waren ein Auto oder ein Lastwagen beteiligt.

Deswegen setzt sich der ADFC z.B. für den Abbiegeassistenten bei Lkw und auch für geschützte Fahrradstreifen, die sog. Protected Bikelines ein.



Süße Fracht per Rad

Die Schokofahrt holt 12.000 Tafeln Schokolade aus Amsterdam

Amsterdam ist nah. In drei Tagen von Bonn mit dem Fahrrad zu erreichen. Warum also nicht mal eben hin zum Schokoladeholen? Acht Menschen machten sich am 3. Oktober von Bonn per pedales auf zur Schokofahrt ins Nachbarland.

Bei „De Chocolatemakers“ im Amsterdamer Norden luden sie 128 Kilogramm vorbestellte Schokolade für Läden und Privatleute in Bonn auf. Die niederländischen Chocolatiers stellen sie aus Kakao her, der per Segelschiff regelmäßig emissionsfrei aus der Karibik in die niederländische Hauptstadt transportiert wird. Die Idee der Schokofahrt: Die Schokolade ebenfalls ohne CO₂-Ausstoß in deutsche Städte zu bringen – auch nach Bonn.

Erfunden wurde die ungewöhnliche und klimafreundliche Art des Schokotransports in Münster. Im Frühjahr 2017 starteten vier Radlerinnen und Radler aus der dortigen Lastenradszene zum ersten Mal nach Amsterdam. Zu viert transportierten sie rund 60 Kilo Schokolade in die westfälische Fahrradmetropole.



Mit alten Fahrradschläuchen sicher befestigt: die süße Fracht aus Amsterdam

Zur vierten Schokofahrt machten sich nun bereits mehr als 100 Radlerinnen und Radler aus ganz Deutschland auf den Weg in die Niederlande. Auch Lieferketten wurden organisiert. So gelangten die süßen Tafeln emissionsfrei gar bis nach Salzburg.

Nicht nur die Chocolatemakers empfingen die Schokoradlerinnen und -radler am 6. Oktober. Auch Katelijne Boerma, die Amsterdamer Fahrradbürgermeisterin, kam zur Begrüßung mit ihren beiden Kindern – selbstverständlich mit dem Rad. „Das ist eine tolle Aktion“, rief sie den deutschen „Fietser“ zu. Die luden rund

12.000 Tafeln Schokolade mit einem Gesamtgewicht von etwa 1,2 Tonnen auf ihre Lasten-, Liege- und Tourenräder mit oder ohne Elektrounterstützung.

Organisiert wurde die Bonner Schokofahrt rund um das Lastenradprojekt „Bolle“ und das Netzwerk „Bonn im Wandel“. Bereits Wochen vor der Tour wurden Vorbestellungen entgegengenommen, Fahrerinnen und Fahrer gesucht und gefunden, die sich für die Fahrt eigens frei nahmen, Routen planten und Übernachtungen für die Gruppe organisierten.



Die Schokofahrer*innen sind in Bonn angekommen (v.l.n.r.): Barbara Buchholz, Ulla Kuipers, Anne Wichtmann, Christoph Pierschke

Sieben Tage nach ihrer Abfahrt trafen die schwer beladenen Schokoradlerinnen und -radler am 9. Oktober schließlich nach 600 Kilometern vor dem Alten Rathaus in Bonn ein. Bereits unterwegs hatten sie die ersten Tafeln an die Schokolade-verrückten Inhaber einer Eisdielen in Süchteln bei Viersen verkauft. Auch auf dem Bonner Marktplatz interessierten sich die Passanten schnell für die bunte Gruppe der Radlerinnen und Radler mit ihrer leckeren, emissionsfreien Ladung. Zu kaufen gibt es die per Rad transportierte Schokolade in Bonn – so lange der Vorrat reicht – im Weltladen sowie im Biomarkt Bergfelds.

Und fest steht jetzt bereits: Bei der nächsten Schokofahrt im Frühjahr 2019 werden wieder Räder aus Bonn gen Amsterdam rollen.

Christoph Pierschke



Foto: Christoph Pierschke

Unterwegs im strahlenden Sonnenschein radelt der Schoko-Konvoi auf komfortablen niederländischen Radwegen.

Infos unter

schokofahrt.de

chocolatemakers.nl

bolle-bonn.de

bonn-im-wandel.de

weltladen-bonn.org

natürlich **RAD** 

**reise & stadträder
in einzelfertigung**

annaberger str. 237
53175 bonn-friesdorf
info@natuerlichrad.de

öffnungszeiten:

mo-fr 14.00 - 18.30 Uhr

sa 09.00 - 13.00 Uhr

u. nach telefonischer vereinbarung

☎ 0228 931 95 75



www.natuerlichrad.de

Ein Muli für Bolle – Bonnie ist da!

Die Bolle-Familie erhält Zuwachs

Kaffeeahrt mal anders: Im Juli fuhren mehrere Lastenradler*innen Kaffee und Rum CO₂-frei von Amsterdam nach Bonn. So auch Ulrich Kindermann mit einem besonderen Projekt: Hier konnte man Kilometer sponsern! Das Ziel: Per Crowdfunding ein neues Lastenrad für das Bonner Bolle-Projekt zu erradeln.

Vielleicht erinnern Sie sich an unseren Aufruf im ADFC-Newsletter? Nach einigen Wochen war es soweit: Das Spendenziel war erreicht und Bonnie konnte gekauft werden. Auch der ADFC Bonn/Rhein-Sieg hat hierzu beigetragen. So kam Bonnie als drittes Lastenrad in der Bolle-Familie nach Bonn. Ankunft war am neuen Bauernmarkt „Stadt Land Markt“, wo einige Unterstützer*innen auch gleich die Gelegenheit zum Probefahren nutzen konnten. Anschließend ging es direkt zum ADFC-RadHaus, wo Bonnie gegen Diebstahl codiert wurde.

Bonnie hat inzwischen schon viel erlebt: von einem Ausflug mit Enkelkind in die Waldau, über einen Drei-Tage-Test, wie ein Lastenrad sich im Familienalltag bewährt, bis zum Auftritt auf einer Hochzeit als symbolisches Hochzeitsgeschenk.

Die Nutzer*innen lobten allesamt die Alltagstauglichkeit, Handlichkeit, Flexibilität und Qualität.

Vielen Dank an alle Unterstützer*innen!

Bonnie ist ab sofort gegen eine Spende über www.bolle-bonn.de ausleihbar.

Claus Ludwig, Verena Zintgraf



Foto: Claus Ludwig

Per Crowdfunding erradelt: Bonnie, das Muli in der Bolle-Familie

Velo Wunderlich Räder und Rat

Räder und Rat

Seit fast 20 Jahren versorgen wir den Bonner Süden mit Neu- und Gebrauchträdern und bieten Reparaturen von Fahrrädern aller Marken.

Ersatzteile sind fast immer
vorrätig.

Wir beraten Sie gern.



Velo Wunderlich
Burbacher Straße 52-54
53129 Bonn - Kessenich

Tel: 0228/241204
Fax: 0228/224264
Mail: jan-wunderlich@web.de

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag
9:30-18:30 Uhr
Samstag
9:30-14:00 Uhr



FUN BIKES.de

Ihr persönlicher Bike-Shop in Bonn

**53175 Bonn-Friesdorf
Annaberger Str. 164
Tel. 0228 - 31 79 57
Email: Kontakt@Fun-Bikes.de**

CAR GO! BIKE BOOM!!!

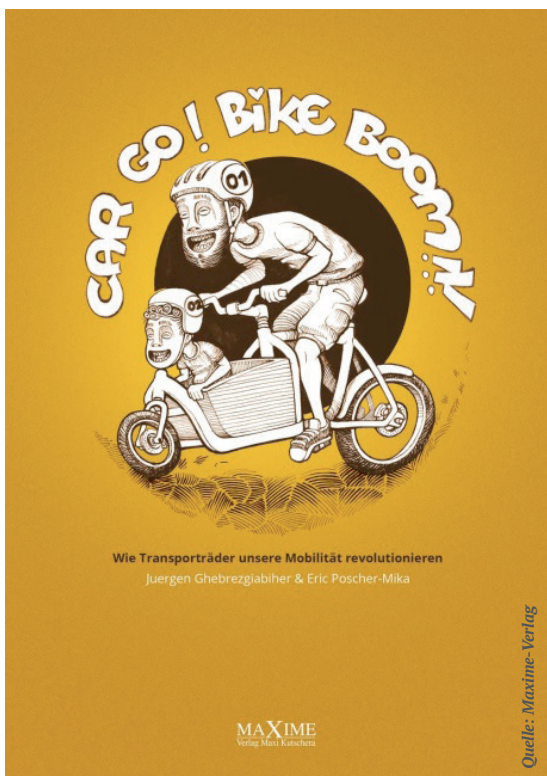
Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren – eine Rezension

Wenn man beginnt, sich für Lastenräder zu interessieren, ergibt sich folgendes Phänomen: Plötzlich sieht man überall Lastenräder. Gibt es wirklich plötzlich mehr Lastenräder oder ist lediglich unsere Aufmerksamkeit geschärft?

Das fragte ich mich, nachdem ich im letzten Jahr von einem Bildungsurlaub aus Kopenhagen zurückkehrte. Der Besuch bei „Larry vs Harry“ mit ihren Lastenrädern der Marke Bullit hatte mich begeistert. Und jetzt sah ich überall Lastenräder. So ein Rad hätte ich auch gerne. Praktisch und schick. Bei meiner Suche nach weitergehenden Informationen kam dann das neu erschienene Buch „CAR GO! BIKE BOOM!!!“ von Jürgen Ghebregziabiher und Eric Poscher-Mika gerade richtig.

Das Cover deutet mehr auf ein Buch aus den Achtzigern hin; es ist jedoch brandaktuell. In insgesamt acht Kapiteln wird das Lastenrad eingehend behandelt. Nach einer Liebeserklärung an Transporträder (eigentlich ein schönerer Begriff als „Lastenräder“) folgt im zweiten Kapitel ein umfassendes 1x1 der Transporträder. Ausführlich werden die verschiedenen Formen vom klassischen Bäckerrad über zwei-, drei- bis zu vierrädrigen Rädern und ihre jeweilige Eignung beschrieben. Auch die Lastenanhänger werden behandelt. Man staunt, was alles möglich ist und auch schon realisiert wird.

Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit den „3 Wellen der Transportradgeschichte“, während im vierten Kapitel „Moderne Pioniere“ behandelt werden, die den aktuellen Trend bei den Transporträdern bestimmen. Interessant ist hier der Abschnitt über Kopenhagen, in dem Entwicklungen und Akteure vorgestellt werden, die dazu beitrugen, dass Kopenhagen heute zu Recht als Velokulturhauptstadt gilt.



CAR GO! BIKE BOOM!!!

Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren

Jürgen Ghebregziabiher, Eric Poscher-Mika

Verlag Maxi Kutschera, 2018, 224 Seiten

ISBN 978-3-906887-04-3

www.maxime-verlag.de

„In Kopenhagen sind nach einer Hochrechnung von Copenhagenize Design 40.000 Transporträder unterwegs, die 6 Prozent der Fahrradflotte ausmachen“.

„Was die Nutzerinnen und Nutzer machen“ behandelt das fünfte Kapitel. Hier wird über Transporträder im Familienalltag berichtet und die Frage aufgeworfen „Wem gehört der öffentliche Raum?“ Im Abschnitt „Lebenswerte Städte“ wird deutlich, dass heute eine „Rückbesinnung auf den Stadtteil und die Nachbarschaft als identitätsstiftende Elemente“ (S. 109) stattfindet. Mobilität ist hier ein entscheidender, aber nicht der einzige prägende Faktor. Die weiteren Kapitel beschäftigen sich mit den technischen Aspekten von Transporträdern, ohne dabei Übersichtlichkeit und Lesbarkeit zu vernachlässigen.

Den Abschluss bildet das Kapitel „Ein Markt geht in die Breite“, wobei auch verkehrspolitische Aspekte behandelt werden. Die Autoren sehen gerade auf der „letzten Meile“ einer Logistikkette ein großes Potential für Transporträder. Sie haben hierzu „Projekte zusammengetragen, die gerade erprobt werden oder bereits umgesetzt sind – Mobilität im Wandel, (...) von der Logistik bis hin zu verschiedenen Dienstleistungen und gewerblichen Nutzungen.“

Fazit: Das Buch stellt einen guten und umfassenden Überblick über Transporträder mit ihren verschiedenen Bauformen, Nutzungen und Potentialen dar. Dabei ist das Buch von Jürgen Ghebrezgiabiher und Eric Poscher-Mika sehr gut lesbar und setzt keine technischen oder verkehrspolitischen Kenntnisse voraus. Für alle, die ihr vorhandenes Interesse vertiefen möchten, ist „Cargobike Boom“ (wie man den Titel auch lesen kann) eine absolute Empfehlung. Es gibt mobilitätsinteressierten Profis und Laien viele Anregungen zur Gestaltung einer „Verkehrswende“ in unseren Städten.

Eines ist das Buch jedoch nicht: eine Einkaufshilfe bei der Entscheidung, welches Transportrad mit welcher Ausstattung von welchem Hersteller es sein soll. Diese Fragen muss man anders klären.

Manfred Uhde

Der Autor fährt selber ein Transportrad der Firma Douze Cycles mit Pinion, Gates-Zahnriemen und Seilzuglenkung, ausleihbar bei Moos Fahrradmanufaktur, Adolfstraße 49 (beim Frankenbad), Bonn.

Selbst mal ein Lastenrad ausprobieren?

Folgende Möglichkeiten gibt es in Bonn:

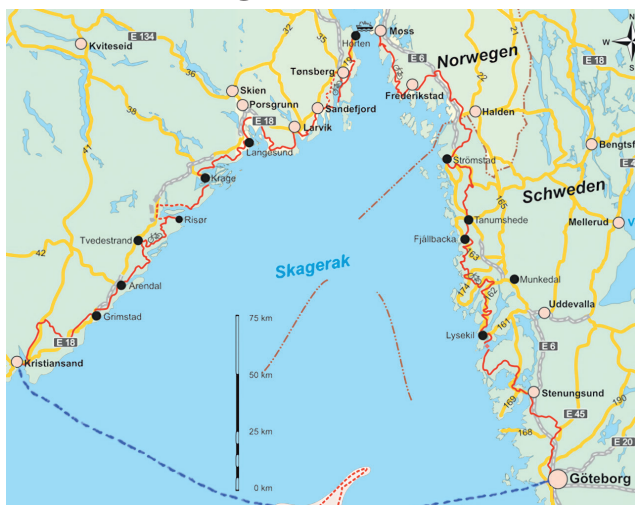
- **Bolle, E-Bolle und Bonnie**
Kostenlos registrieren und eines der drei Räder gegen Spende ausleihen unter www.bolle-bonn.de
- **Velowerft**
In nachbarschaftlichen Initiativen wurden acht Lastenräder selbst entwickelt und möglichst aus regionalen Rohstoffen gebaut. Nähere Infos hierzu auf www.bonnimwandel.de/velowerft
- **Knauber**
Knauber verleiht ab einem Einkaufswert von 20 Euro kostenlos ein Transportrad für 2 Stunden.
- **OBI**
Die Filiale in der Bornheimer Straße verleiht gegen geringe Gebühr ein Transportrad.
- **DLR Verkehr**
Unternehmen, Handwerker und Selbständige können sich unter www.lastenradtest.de bewerben, um ein Lastenrad drei Monate lang kostenlos zu testen. So können sie ausprobieren, welche Fahrten sie wirklich mit einem Lastenrad ersetzen können.
- Weitere Leihmöglichkeiten über diverse Bonner Radläden
- auch interessant: die facebook-Gruppe „Lastenrad Fans Bonn“

Fjorde, Schären und der „Eisberg“ auf dem Nordseeküstenradweg

Teil II: Schweden und Norwegen

Im September 2018 ging es weiter auf dem Nordseeküstenradweg – diesmal führte uns die abenteuerliche Route von der Norwegischen Südostküste über die Schwedischen Schären bis nach Göteborg und dann zum krönenden Abschluss zwei Tage in Aarhus, der dänischen Kulturhauptstadt 2017.

Vom Winde verweht und steil – die Kystruta in Norwegen und Schweden



Auch im Wald ist die Nationale Fahrradrouten 1 gut beschildert.

Los ging es in Nord-Dänemark mit der Fähre von Hirtshals nach Kristiansand in Südnorwegen. Hier begannen wir unsere Radtour Richtung Osten entlang der Norwegischen „Riviera“. Die Beschilderung

der Nationalen Fahrradrouten 1 (Kystruta) war größtenteils ausgezeichnet. Die täglichen kurzen, aber meistens steilen Anstiege – insbesondere auf Nebenstrecken – zwangen uns zu kürzeren Tagesetappen (30-45 km) als geplant. Um Kräfte zu sparen, entschieden wir uns, statt um den Oslofjord zu radeln die Fähre von Sandefjord nach Strömstad in Schweden zu nehmen.

Von dort sind wir in südlicher Richtung bis Göteborg gefahren, zwar mit weniger heftigen Steigungen, dafür aber öfter mit Gegenwind. In Wikipedia wird der Zustand der Beschilderung dieses Teilstücks als „mangelhaft“ angegeben – stimmt! Wir haben kein einziges Schild zum Nordseeküstenradweg entdeckt.

Nach den Schulferien endet in Norwegen und Schweden die Saison, sodass viele Campingplätze bereits im September schließen. Deshalb haben wir nicht oft in Hytten, sondern vor allem in Ferienappartements oder Bed & Breakfast übernachtet.

Inselhopping an der Norwegischen Riviera



An der Norwegischen Riviera reihen sich die Küstenorte mit weiß getünchten Holzhäusern wie „Perlen am Skagerrak“ aneinander, in einer von Fjorden zerschnittenen Landschaft, mit dem vorgelagerten Schärengarten und sogar Badestränden. Hier werden



Hinter Grimstad gibt es endlich ein Stück Nordseeküstenradweg ohne Steigungen

Streckenweise konnten wir Küstenabschnitte von unvergleichlicher Schönheit genießen – rau und wild mit bewaldeten Felsenhängen, sanft gerundete Schären und menschenleere Badebuchten, zum Teil sogar mit Sandstrand. Die Nordsee hatte hier im September noch Badetemperatur.

die meisten Sonnenstunden in Norwegen gemessen.

Wir durchfahren beschauliche Städtchen mit engen Gassen und kleinen Cafés, z.B. Grimstad, Tvedestrand mit steilen Straßen und über 20 Buchläden, ebenso mondäne Urlaubsorte mit Villen und großen Yachthäfen, wie in Risør.

Da die „Kystruta“ oft entlang verkehrsreicher Straßen verläuft, gern ohne Radwege, haben wir einen Tag lang den Nordseeradweg verlassen und Inselhopping mit Fähren und Taxiboot gemacht. Mit der Fähre ging es auf die autofreie Insel Sandøya. Nach einer Tour in herrlicher Ruhe durch viel unberührte Natur nahmen



Tvedestrand ist ein malerisches Städtchen mit über 20 Buchläden



*An der norwegischen Südküste finden wir abgelegene Buchten...
...und dicht besiedelte Schären.*





*Auf der autofreien Insel Sandøya warten wir auf das Taxiboot.
Lyngør ist ein auf vier Inseln verteiltes Dorf.*



wir am anderen Ende der Insel das vorbestellte Taxiboot nach Lyngør. Das in 1991 „schönste Dorf Europas“ ist über vier kleine, eng beieinander liegende Inseln verteilt und von sehr freundlichen Menschen bewohnt. Einer davon führte uns herum und gönnte uns eine Rundfahrt mit seinem kleinen Privatboot. Von Lyngør fuhr wieder eine Fähre zum Festland.



Risør ist eine quirlige Stadt mit trendigen Läden und der Fähre nach Kragerø.

Mit dem Fahrrad auf der Autobahn

Die Berücksichtigung der Belange von Radfahrenden haben wir an einem Tag sehr unterschiedlich erlebt: Beim Abbiegen auf eine als

Nordseeküstenradweg ausgeschilderte Landstraße – ohne Radweg und ohne Seitenstreifen – sahen wir uns plötzlich mit einem dichten



Wer ihr Rad liebt, die schiebt ...

Strom von Pkw, Bussen und Schwerlastverkehr konfrontiert. Ein Autobahnabschnitt wurde erneuert und der gesamte Verkehr war umgeleitet worden – auf „unseren“ Weg! Was nun ?

Es gab keine Alternative, also fädelten wir uns ein und kamen sehr langsam voran, weil es mal wieder bergauf ging. Kurz gesagt war es ein Albtraum, der Verkehr war dicht und wegen des Gegenverkehrs wurden wir eng überholt. Der Verzweiflung nahe habe ich mich an Bauarbeiter gewandt, um zu fragen, ob wir auf der leeren Autobahn weiterfahren dürfen. Die sahen unser Dilemma und stimmten



Unsere einfachste Unterkunft mit Toilette und Dusche auf dem fünf Fahrrad-minuten entfernten Campingplatz



In der Gjestgiveri in Langesund sind wir die letzten Übernachtungsgäste der Saison.

Ruhetag und Eiszeit

Bei Norwegens Landschaft denkt man überwiegend an die von Gletschern tief eingeschnittenen Fjorde in der Mitte des Landes. Gesteine im Alter von bis zu 1,5 Milliarden Jahren bilden das sogenannte Grundgebirge in Norwegen, das erst im Laufe der letzten 3 Millionen Jahre von vielen aufeinander folgenden Eiszeiten abgeschliffen wurde. An vielen Orten in Südnorwe-

gen gibt es Zeugen aus der Eiszeit, z.B. riesige Steinhäufen, die von Gletschern kilometerweit transportiert und beim Abschmelzen abgelagert wurden.

zu! Ganz allein radelten wir ohne Steigungen auf der menschenleeren Autobahn bis zur nächsten Abfahrt. Ein großartiges Gefühl – das hatte uns die Polizei auf der Fahrraddemo zum Weltklimagipfel in Bonn 2017 nicht gegönnt.

Diese Erfahrung wurde noch gesteigert. Als wir einige Kilometer weiter wieder auf die Landstraße zurückkehrten, passierten wir eine weitere, kilometerlange Baustelle, an der der Verkehr abwechselnd einspurig vorbeigeleitet wurde. Die Autos vor uns hatten uns bald abgehängt und wir erwarteten jeden Moment die entgegenkommenden Fahrzeuge – aber nein! Wir waren per Funk angekündigt worden und die Verkehrslenker ließen die in Gegenrichtung beträchtlich angewachsene Autoschlange solange warten, bis wir vorbei waren – so muss es sein.



Gondula allein auf der Autobahn



Wir hätten lieber alle Gewässer mit einer Fähre überquert.

gert wurden. So ein Geröllfeld mit teilweise kopfgroßen Steinen aus der erdgeschichtlichen Frühzeit haben wir an einem Ruhetag stauend besichtigt.

Sturm in Strömstad



Die Überfahrt vom norwegischen Sandefjord nach Strömstad in Schweden machten wir kurz bevor die Ausläufer von Tropensturm „Florence“ die europäische Küste erreichten. Bei Windstärke 6 wurden wir über den Oslofjord geschaukelt. Da am nächsten Tag wegen des Sturms gar keine Fähren fahren, hatten wir eine willkommene „Zwangspause“. Zwischen den Regenschauern erkundeten wir den Hafen und viele Sehenswürdigkeiten in dieser bei Urlaubern beliebten Stadt.

Bullerbü-Feeling in Süd-Schweden

Weiter ging es dann an der Küste entlang. Es gab an den großen Straßen viel Verkehr und wenige Radwege, und da die Beschilderung sowieso nicht auffindbar war, haben wir uns selbst verkehrsarme Nebenstrecken gesucht. Hier konnten wir die wunderschöne Landschaft



Von Gletschern transportiert und für die staunende Nachwelt abgelegt

genießen – die malerische Schärenküste, verstreute Gehöfte, Wälder und Seen. Hin und wieder haben wir gedacht, gleich sind wir in „Bullerbü“.

In Tanumshede besichtigten wir einige der für Südschweden berühmten, bis zu 3.000 Jahre alten „Felsritzungen“ aus der Bronzezeit. Das sind Abbildungen von z.B. Menschen, Tieren und Schiffen, die von damaligen Einheimischen nicht wirklich „geritzt“, sondern mit Steinen in große, freiliegende Felsoberflächen geschlagen wurden.



Strömstad erreichen wir mit der letzten Fähre vor dem Sturm.



In der Bronzezeit in Felsen geritzt - von heutigen Archäologen eingefärbt

Wiedersehen mit Göteborg

Als es plötzlich gute Radwege und ausführliche Beschilderungen gab, wussten wir, dass wir bald in Göteborg sind. Die Überquerung der Älvsborgsbron bei Sturm – Straßenhöhe ca. 50 m – war ein Erlebnis, das ich schiebend bewältigte, um nicht von der Brücke geweht zu werden.

Aber die Mühe hat sich gelohnt. Göteborg ist immer eine Reise wert. Hier endete unsere Nordseeküsten-Radtour.

Von Göteborg nahmen wir die Fähre nach Frederikshavn in Dänemark und stiegen mit den

Rädern in die Bahn bis Hjørring. Bei vollem Gegenwind Stärke 7 strampelten wir die letzten 17 Kilometer bis zu unserem Auto und machten auf dem Rückweg nach Bonn zwei Tage Halt in Aarhus an der Ostsee.

Insgesamt radelten wir 670 km in 18 Tagen und überwandten das Mehrfache davon in Höhenmetern!

Der „Isbjerg“ in Aarhus

Aarhus war 2017 europäische Kulturhauptstadt und zeichnet sich durch eine harmonische

Mischung von Alt und Neu aus. Es entstanden neue Kulturzentren und ein maritimes

Stadtviertel mit ungewöhnlicher

Architektur im ehemaligen In-

dustriehafen. Der markanteste

Baukomplex besteht aus mehreren Wohnhäusern mit weißer

Fassade, spitzen Giebeln und Balkonen mit gletscherblauen Glaswänden, der passenderweise „Isbjerget“ genannt wird.

Das Latinerquartier ist der älteste Teil der Stadt und inzwischen ein lebendiges Szeneviertel. Hier gibt es eine bunte Mischung von



Fjällbacka ist ein beliebter Urlaubsort an der Schwedischen Schärenküste.



Die gemeine schwedische Schäre ist zu erkennen an Felsen, Bootsanleger und roter Hütte.

Im Naturreservat Stångehuvud in Lysekil kann man über roten Granit kraxeln.



Geschäften, gemütlichen Cafés und Kneipen. Bei Sonnenschein sitzt man draußen, während auf den überwiegend autofreien Straßen reges Treiben herrscht.

Das Freilicht-Museum „Den Gamle By“ (die alte Stadt) bietet Gebäude mit Wohnungen, Werkstätten und Läden, die an verschiedenen Orten in Dänemark abgebaut und hier im Original wieder aufgebaut worden sind. Ein großer Teil stammt aus dem 19. Jahrhundert, ein Teil von 1928 und ein ganzer Straßenzug aus 1974 – da haben wir natürlich viel aus unserer Jugend wiederentdeckt. Ein neuer Abschnitt ist in Arbeit und soll 2020 eröffnet werden: aus dem Jahr 2014!

Wie zu erwarten war Fahrradfahren in Aarhus ein Vergnügen – auf breiten Radwegen an den Straßen und Fahrradstraßen ohne parkende Autos mitten durch die Stadt!



Ein neuer Wohnkomplex im ehemaligen Industriehafen von Aarhus wird „Isbjerg“ genannt.



Im Freilichtmuseum von Aarhus gibt es eine Fahrradwerkstatt von 1928.

Die Dänen wissen halt, wie's geht.

Gondula Radtke

Zweimal 11,5 m²

Beim Parking Day zeigt der ADFC, wo es Raum für Veränderung gibt

Fragt man die Autofahrer und -besitzer, so gibt es aus ihrer Sicht in Bonn gefühlt viel zu wenig Parkplätze. Aus einer anderen Perspektive heraus wollen Anwohner, Fußgänger, Radfahrer und die Gastronomie diese einseitig genutzte Fläche zu neuem Leben erwecken. Wie würden die Straßen aussehen, wenn nicht Autos die Flächen zuparken, sondern darauf neue Lebensräume entstehen?

Eine solche (leider nur temporäre) Lebensraum-Umwandlung machte der ADFC am Freitag, dem 21. September, im Rahmen des internationalen Parking Day 2018. In Bonn-Beuel entstand mitten am viel befahrenen Konrad-Adenauer-Platz, direkt vor dem Fahrradgeschäft *Kettenkraft*, auf zwei Parkplätzen eine Wohlfühloase. Der Lastenanhängers Bolle

wurde zu einem Liegesofa umfunktioniert, Blumenkübel, Balkonstühle und Teppiche sorgten für Wohlfühlatmosphäre. Auch eine Yogamatte war für den Sonnengruß ausgerollt worden. Dieser zeigte seine Wirkung, denn während des Aktionszeitraums fiel kein Regentropfen, im Gegenteil, am späten Nachmittag kam die Sonne zum Vorschein.

Neben den staunenden „Augen“blicken der vorbeifahrenden Autofahrer und Passagiere in Bus und Straßenbahn nutzten auch viele Besucherinnen und Besucher die Gelegenheit, sich über die Arbeit des ADFC zu informieren, Mitglied zu werden oder auch das Fahrrad codieren zu lassen. Malbücher und Rückenwinden wurden verteilt und bei Kaltgetränken, Kaffee und Kuchen fand ein reger Austausch zwischen den Mitgliedern und Interessierten statt.



Geschafft – Der Parkplatz ist jetzt eine Wohlfühloase.



Der Verwandlungskünstler Bolle – vom Anhänger zur Kuschelfläche

Die Pressemitteilung zeigte auch ihre Wirkung. Neben dem Bonner Generalanzeiger interessierten sich der WDR (Hörfunk und Fernsehen), die Schaufensterredaktion und der Bonner Bürgerfunk für unsere Parking-Day-Aktion. Mit dieser Gemeinschaftsarbeit haben ADFC und Kettenkraft – für deren tolle Zusammenarbeit wir uns herzlich bedanken – gezeigt, wie sogar auf einer vielbefahrenen Hauptachse der städtische Raum aufblühen kann, wenn man den Menschen nur zwei Parkplätze zurückgibt.

Anke Mielke

ADFC Troisdorf wählte starkes Team

Glückwunsch an das neue, Dank an das alte Ortsgruppenteam

Am 21. November 2018 haben die Troisdorfer ADFC-Mitglieder ein sechsköpfiges Team aus drei Frauen und drei Männern gewählt:



Das neue Team: v.l.n.r. Gerald Rathjen (stv. Sprecher), Timo Röver, Gisela Gerstenberg (Touren), Liane Neubert (Sprecherin), Wolfgang Zeidler, Bärbel Lingnau (stv. Touren)

Sie wollen gemeinsam ADFC-Positionen in die Troisdorfer Verkehrspolitik einbringen und diese verstärkt in der Öffentlichkeit sichtbar machen. Gisela Gerstenberg bleibt weiterhin im Bereich Tourenangebote aktiv und wird durch die erfahrene Tourenleiterin Bärbel Lingnau unterstützt. Wir freuen uns riesig über das Engagement der zum Teil erst seit kurzem beigetretenen ADFC-Aktiven. Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß und Erfolg bei der Arbeit.

Wir danken dem bisherigen Sprecher Guido Knopp für seine langjährige, erfolgreiche Tätigkeit. Seit 2012 hat er die Ortsgruppe Troisdorf wiederbelebt, neue Aktive begeistert und mit ihnen viele Veranstaltungen – Teilnahme an Stadtfesten, BMX-Aufführungen, Gebraucht Fahrradmärkte und (MTB)-Tourenangebote – realisiert. Ebenso danken wir Werner Stahlhut, der sich seit 2014 im Bereich Verkehrspolitik engagiert hat. **Der Vorstand des ADFC Bonn/Rhein-Sieg**

Punsch op de Bröck



Ein Punsch erfreut des Radlers Herz, und seine Unterschrift für „Aufbruch Fahrrad“ den ADFC.

Foto: Gerhard Baumgärtel

Die Stadtteilgruppe Beuel lud zum 2. Brückenpunsch auf der Kennedybrücke ein: An einem sonnigen, kalten Novembernachmittag gab es auch in diesem Jahr wieder heißen, alkoholfreien Punsch und dazu Spekulatius in Fahrradform. Dies war die Belohnung des ADFC für alle Winterradler*innen. Viele von ihnen, die sich von innen aufwärmten, nutzten die Gelegenheit, für den „Aufbruch Fahrrad“ zu unterschreiben.

Verena Zintgraf



Foto: Bernd Siebertz



Die Weihnachtsbeleuchtung ist auch schon an.

Foto: Gerhard Baumgärtel

M&M Bikeshop

Vernünftig Fahrrad fahren

- Verkauf
- Reparatur
aller Marken
- Merida
- Raleigh
- Gudereit
- u.v.m.

**Bis
50%**

**Mega
Preisknaller**

Auf ausgewählte
Räder,
solange der Vorrat
reicht!



Frankfurter Str. 137 · 53840 Troisdorf

Tel. 02241 – 12 65 390 · mm-bikeshop@t-online.de

**Lassen Sie
Ihre Sorgen
bei uns**

Bonner Str. 65-67
53757 Sankt Augustin
Tel. 02241/202930
www.radsport-krueger.de

**RADSPORT
KRÜGER**
seit
1965

Technik-Team vom ADFC Rheinbach wieder in der Schule aktiv

Auch in diesem Jahr führte der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, Ortsgruppe Rheinbach, einen Fahrradcheck in der Gemeinschaftsgrundschule Sürster Weg durch.

Alle fünf Klassen der Jahrgangsstufe 4 hatten ihre Fahrräder zur Überprüfung mitgebracht. Insgesamt wurden an zwei Vormittagen über 100 Drahtesel auf ihre Verkehrstüchtigkeit untersucht. Dabei behoben die ADFCler kleinere Mängel gleich vor Ort. „Wie im letzten Jahr waren aber die meisten Räder in einem guten Zustand“, stellte Wolfgang Unterbusch vom ADFC abschließend fest. Insgesamt fünfzehn Einzelpunkte umfasste die für jedes Fahrrad erstellte Checkliste „Sicheres Fahrrad“. Zudem

wurde der allgemeine Zustand notiert und die ergonomische Ausrichtung des jeweiligen Rades begutachtet. Zur Belohnung gab es für die teilnehmenden Kinder Aufkleber, Luftballons und jeweils einen Regenschutz für den Sattel, gespendet vom Regionalverkehr Köln. Klassenlehrerin Julia Bürvenich, die die Technik-Experten des ADFCs eingeladen hatte, erläuterte: „Der Fahrradcheck ist die Voraussetzung für die Teilnahme der Schülerinnen und Schüler an der von der Polizei durchgeführten Radfahrprüfung.“ Das Technik-Team des ADFC Rheinbach umfasst Albert Plümer, Wolfgang Unterbusch, Winfried Tesch, Helmut Touns und Peter Sermann.

Dietmar Pertz





E-Bike-Reisen für Entdecker

Mit Genuss und Komfort auf allen Kontinenten

Gardasee | Toskana | Jakobsweg | Andalusien
Baltikum | Cornwall | Marokko | Südafrika
Vietnam | Thailand | Neuseeland

Höchstens 12 Gäste plus Reiseleiter
Inkl. Qualitäts-E-Bikes vor Ort

Tel.: +49 (0)30 786 000-124 | info@belvelo.de | www.belvelo.de

Kostenlosen
Katalog
anfordern!



Elektro-Velomobile und Elektrofahräder, Nachrüstsätze
www.akkurad.com 02244 9048010 Hennef, Rheinstr. 26

DARAUF FAHREN SIE AB!

→→→ Fahrrad • E-Bike • Zubehör



• JobRad Leasing
• 0% Finanzierung

Meisterbetrieb - Inh. M. Prengel
Wahlscheider Straße 73
53797 Lohmar - Wahlscheid
Telefon 02206 8673633

www.2rad-service-aggertal.de

Beratung • Verkauf • Service • Werkstatt

FALTER HAIBIKE MORRISON RALEIGH UNIMEGA WINORA

INFORMIEREN. AUSPROBIEREN. ERLEBEN.



21.-24.02.2019

Mit TREND-ARENA &
3.000 m² Testparcours

Erleben Sie auf der FAHRRAD ESSEN
attraktive Angebote und aktuelle Trends!

www.fahrrad-essen.de

MESSE
ESSEN

Auch 2018 besucht die MUT-TOUR Bonn



Foto: Sebastian Burger

Die MUT-TOUR machte auch 2018 wieder mit ihren Tandems Station auf dem Bonner Friedensplatz. Die Radelnden werben auf ihrer Tour für einen offenen Umgang mit dem Thema Depression.

WWW.VELOWORLD.DE

REISENDE LASSEN SICH NICHT AUFHALTEN !



Abb: Schauff Komfort-II Elektro

SCHAUFF-BIKES - HANDMADE IN REMAGEN/RHEIN.

SCHAUFF BIKESHOP · IN DER WÄSSERSCHIED 56 · 53424 REMAGEN · TELEFON: 02642 22910

Tourenprogramm Januar bis März

Hinweise zu den Touren

Teilnahmebedingungen

Sowohl ADFC-Mitglieder als auch Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen, an den ADFC-Touren teilzunehmen. Die Teilnahme erfolgt für alle auf eigene Gefahr **und** Verantwortung. Kinder unter 14 Jahren können in der Regel nur in Begleitung einer erwachsenen Aufsichtsperson teilnehmen, unbegleitete Jugendliche (14-17 Jahre) nur mit schriftlicher Erlaubnis eines **Erziehungsberechtigten**.

Für mehrtägige Radreisen mit Vorkasse sind die besonderen Reisebedingungen des ADFC Bonn/Rhein-Sieg zu beachten, die im Internet eingesehen oder beim jeweiligen Tourenleiter abgerufen werden können.

Im Übrigen bleibt es unseren – ehrenamtlich tätigen – Tourenleitern vorbehalten, Teilnehmer auch ohne Angabe von Gründen von Touren auszuschließen.

Regen? Hagel? Nebel? Sturm?

Die Touren finden in der Regel nur bei geeigneter guter Witterung statt. Bei nicht eindeutiger oder schlechter Wetterlage können Sie den Tourenleiter anrufen, um zu erfahren, ob die Tour stattfindet.

Voraussetzungen

Fitness: Beachten Sie die Hinweise zu Länge, Steigung und Geschwindigkeit der Touren. Für entsprechend anspruchsvolle Touren sollten Sie **fit** genug sein.

Fahrrad: Ihr Fahrrad muss verkehrssicher sein und den gesetzlichen Anforderungen (StVZO) entsprechen. Diese verlangen insbesondere zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen als auch eine **intakte** Lichtanlage!

StVO: Auf den Touren ist die Straßenverkehrsordnung einzuhalten. Das betrifft insbesondere das Halten an Rot zeigenden und auf Rot schaltenden Ampeln!

Die Angaben zu den Touren ...

Damit jeder den Schwierigkeitsgrad einer Tour abschätzen kann, sind neben deren Länge auch Hinweise auf die zu erwartenden Anstiege und die Geschwindigkeit angegeben.

Alle diese Angaben finden Sie in der Zeile:

Info: ungefähre Länge /
 durchschnittliche Geschwindigkeit
 Schwierigkeitsgrad
 zu erwartende Anstiege

Die Teilnahme an Tagestouren ist für Mitglieder des ADFC kostenlos, Nichtmitglieder bezahlen zwischen 2 und 10 Euro. Spenden werden gerne entgegengenommen.

Unter „Kosten:“ sind ggf. für alle Teilnehmer anfallende zusätzliche Kosten **angegeben**.

Tipps

Verpflegung: Obwohl wir in der Regel unterwegs einkehren, ist es sinnvoll, je nach Witterung heiße oder kühle Getränke mitzunehmen. Eine Kleinigkeit zum Essen kann **auch nie** schaden.

Abfahrten: Hier ist besondere Vorsicht geboten, denn hier passieren die **schwersten Unfälle!**

Werkzeug/Ersatzteile: Erfahrungsgemäß sind Plattfüße die häufigsten Pannen auf Radtouren. Sie sollten einen passenden Ersatzschlauch und möglichst auch zum Schlauchwechseln erforderliches **Werkzeug mitführen**.

Weitere nützliche Ausstattung: Fahrradhelm, wetterfeste Kleidung, Erste-Hilfe-Päckchen, Handy, ggf. BahnCard, Geld für evtl. Einkehr, Fähren, Bahnfahrt, Spenden.

Änderungen und Ergänzungen des Tourenprogramms finden Sie unter
www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bonn/radtouren/unser-tourenprogramm.html

Di, 1. Januar**Bonn***Neujahrstour*

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 11 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

Sa, 5. Januar**Niederkassel***Zur Sieglinde*

Weiterer Start: Bonn-Schwarzrheindorf

Info: 60 km / 19-21 km/h / leicht / hügelig

Treff: 9:30 Uhr Bonn-Schwarzrheindorf,
Bushalt Siegaue

10 Uhr Uckendorf - Kirche

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Peter Lorscheid, Tel: 0228 455413

So, 6. Januar**Beuel***Wintertour Bonn*

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer Südseite Kennedybrücke

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

Di, 8. Januar**Bonn***Dienstagstour*

Wir schauen uns wieder Weihnachtskrippen an und fahren über Bhf. Kottenforst (11.15 h) nach Heimerzheim. Dann geht es aufs Vorgebirge nach Brenig.

Info: 50 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper

(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Volker Unruh, Tel: 0170-129 05 76

Sa, 12. Januar**Niederdollendorf***Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour*

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.

Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig

Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 13. Januar**Bad Godesberg***Wintertour Bonn*

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Bastei - Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Benno Schmidt-Küntzel,
Tel: 0228 3240446 / 01577 1723666**Di, 15. Januar****Bonn***Dienstagstour*

Das Ziel wird noch bekannt gegeben

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

So, 20. Januar**Bonn***Wintertour Bonn*

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Ludger Grevenstette, Tel: 0228 6440731

So, 20. Januar**Sankt Augustin***Mountainbike-Tour rund um Siegburg*

Längs der Sieg und des Brölbachs

Info: 40 km / 15-18 km/h / sportlich / bergig / MTB

Treff: 11:15 Uhr Burg Niederpleis

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Di, 22. Januar**Bonn***Dienstagstour über den Scheid*

Mittags in Uckerath

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Sa, 26. Januar**Niederdollendorf***Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour*

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.

Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig

Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 27. Januar**Beuel***Wintertour Bonn*

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 50 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer Südseite Kennedybrücke

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

Di, 29. Januar**Bonn***Dienstagstour*

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Ludwig Wierich, Tel: 0151 70042051

Sa, 2. Februar Niederkassel

Karnevalsmuseum Köln

Weiterer Start: Bonn-Graurheindorf

Info: 60 km / 19-21 km/h / leicht / flach

Treff: 10:00 Uhr Mondorf, Fähranleger
10:10 Uhr Bonn-Nord, Graurheindorf
Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 3 € / alle: Museums-
eintritt, Fähre (7,50 €)

Leitung: Peter Lorscheid, Tel: 0228 455413

So, 3. Februar Beuel

Wintertour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer Südseite Kennedybrücke

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Winfried Lingnau,
Tel: 02241 8440788 / 0151 57359891

Di, 5. Februar Bonn

Dienstagstour

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

Sa, 9. Februar Niederdollendorf

Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.

Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig

Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 10. Februar Bad Godesberg

Wintertour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Bastei - Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Benno Schmidt-Küntzel,
Tel: 0228 3240446 / 01577 1723666

Di, 12. Februar Bonn

Dienstagstour

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig
Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Winfried Lingnau,
Tel: 02241 8440788 / 0151 57359891

So, 17. Februar Bonn

Wintertour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Christine Berg, Tel: 0228 9663819

So, 17. Februar Sankt Augustin

Mountainbike-Tour

Zum Weilberg-Vulkankrater

Info: 35 km / 15-18 km/h / leicht / hügelig / MTB

Treff: 11:15 Uhr Burg Niederpleis

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Di, 19. Februar Bonn

Längs des Rheins zur Groov

Ins südliche Köln

Info: 55 km / 15-18 km/h / leicht / flach

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 3 €

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Sa, 23. Februar Niederdollendorf

Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.

Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig

Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 24. Februar Bonn

Wintertour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer

Treff: 11 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)

Kosten: Nichtmitglieder 2 €

Leitung: Britta Tofern-Reblin, Tel: 0228 3862370

Di, 26. Februar Bonn

Dienstagstour

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.

Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig

Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper
(Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

So, 3. März **Beuel**

Frühlingstour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.
Info: 70 km / 15-18 km/h / mittelschwer
Treff: 10 Uhr Rheinufer Südseite Kennedybrücke
Kosten: Nichtmitglieder 2 €
Leitung: Bärbel Lingnau, Tel: 02241 8440788

Di, 5. März **Bonn**

Dienstagstour

Kostümiert zum Veilchendienstagskarnevalszug nach Alfter mit vorheriger Einkehr im Gasthof *Zur Krone* in Alfter. Rückfahrt mit der Linie 18 möglich.
Info: 40 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig
Treff: 11:11 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper (Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Anna Kaspers, Tel: 0049 160 311 4036

Sa, 9. März **Niederkassel**

Zur Grube Silberhardt

Weiterer Start: Bonn-Schwarzrheindorf
Info: 80 km / 19-21 km/h / schwer / hügelig
Treff: 9:00 Uhr Mondorf, kath. Kirche
9:15 Bonn-Schwarzrheindorf,
Bushalt Siegaus
Kosten: Nichtmitglieder 3 € / alle: 15 €
Anmeldung bis 7.3.2019
Leitung: Peter Lorscheid, Tel: 0228 455413

Sa, 9. März **Niederdollendorf**

Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.
Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig
Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger
Kosten: Nichtmitglieder 2 €
Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 10. März **Bonn**

Frühlingstour Bonn

Das Ziel wird am Beginn der Tour bekannt gegeben.
Info: 70 km / 15-18 km/h / mittelschwer
Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper (Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 2 €
Leitung: Ludger Grevenstette, Tel: 0228 6440731

Di, 12. März **Bonn**

Westerwald und Blankenberg

Info: 62 km / 15-18 km/h / mittelschwer / bergig / Kulturtour

Treff: 10:00 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper (Kennedybrücke)
11:00 Uhr Burg Niederpleis
11:30 Uhr Bahnhofsgebäude Hennef
Kosten: Nichtmitglieder 4 €
Leitung: Sigurd van Riesen, Tel: 02242 866684

Di, 19. März **Bonn**

Auf den Spuren der Rhein-Sieg-Eisenbahn

Eisenbahnarchäologische Dienstagstour nach Rostingen und Rottbitze
Info: 65 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig
Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper (Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Sa, 23. März **Niederdollendorf**

Samstagsnachmittags-Siebengebirgstour

Aktuelle Infos kurz vorher im TourenPortal.
Info: 40 km / 19-21 km/h / schwer / bergig
Treff: 13:30 Uhr Rheinufer Fähranleger
Kosten: Nichtmitglieder 2 €
Leitung: wird noch bekannt gegeben

So, 24. März **Beuel**

Auf den Spuren der Sülztalbahn nach Lindlar

Eisenbahnhistorische Sonntagstour
Info: 110 km / 19-21 km/h / mittelschwer / hügelig
Treff: 10 Uhr Rheinufer Südseite Kennedybrücke
Kosten: Nichtmitglieder 5 €
Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Di, 26. März **Bonn**

Dienstagstour

Das Ziel wird noch bekannt gegeben.
Info: 60 km / 15-18 km/h / mittelschwer / hügelig
Treff: 10 Uhr Rheinufer unterhalb der Oper (Kennedybrücke)
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Winfried Lingnau,
Tel: 02241 8440788 / 0151 57359891

So, 31. März **Bonn**

Fahrt nach Brühl

Info: 70 km / 15-18 km/h / leicht
Treff: 10 Uhr Duisdorf, Rathaus-/Europaplatz
Kosten: Nichtmitglieder 3 €
Leitung: Manfred Schoeler, Tel: 0228 298692

So, 31. März**Schloß Thürnich**

An der Erft entlang zum Schloß Thürnich

Info: 55 km / 15-18 km/h / leicht / hügelig

Treff: 10 Uhr Hippolytusstr. 24 - Fischerplatz

Kosten: Nichtmitglieder 3 € / alle: Fähre und Bahnfahrt

Anmeldung bis 30.03.2019

Leitung: Gisela Gerstenberg, Tel: 02241 80 31 81

Troisdorf**So, 7. April bis Mo, 15. April****10. Mallorca-Radwoche**

Die Balearen-Insel Mallorca bietet aufgrund ihrer abwechslungsreichen Landschaft das ideale Terrain für Radtouren jeder Art. Für Berg-Etappen mit langgezogenen Anstiegen und alpinem Flair eignen sich in erster Linie der Norden und der Osten Mallorcas mit dem Tramuntana-Gebirge und seinen bis zu 1.445 Meter hohen Bergen. Unser Quartier ist an der Playa de Palma. Die Tourenmöglichkeiten in dieser Gegend sind sehr vielfältig. Es ist von allem etwas dabei. Für alle Touren ist auf jeden Fall ausreichende Kondition und Bergerfahrung erforderlich! Die Fahrräder werden vor Ort gemietet. Wichtig: In Spanien besteht Helmpflicht. Weitere unter www.gerd-wiesner.de

Preis: Flug, Transfer, AI-Verpflegung im EZ ca. 850 €
Info: 500 km / 15-18 km/h / mittelschwer-schwersportlich / bergig

Treff: 9 Uhr Treffpunkt wird mitgeteilt

Kosten: Nichtmitglieder 30 € / alle: Fahrradmierte
Leitung: Gerd Wiesner, Tel: 02241 1484919

Mehrtagestouren

Sa, 9. März bis Mi, 13. März**Längs der Fulda und der Weser**

Das Bundesland Hessen zeichnet sich durch eine Vielfalt von Fernradwegen aus, die durch eine hervorragende Qualität bestechen. Die Nummer 1, der R1, ist der Fuldaradweg, der eine idyllische Tour durch die Flusslandschaft der Fulda ermöglicht, und zwar von den Höhen der Rhön bis zum „Weserkuss“ in Hannoversch Münden. Weiter führt er noch entlang der Weser bis Bad Karlshafen. Das Fuldatal ist sehr abwechslungsreich, mal breit, mal schmal, mal bewaldet, mal durch Wiesen oder Felder geprägt. Vom Aufstieg zur Fuldaquelle auf 820 m Höhe abgesehen sind nur gelegentlich Steigungen zu bewältigen.

Preis ÜF ca. 300 € / 380 € (DZ / EZ)

Info: 280 km / 15-18 km/h / leicht-mittelschwer / hügelig

Treff: 8:30 Uhr Siegburg, Bahnhof, vor dem

Brunnen am Europaplatz

Kosten: Nichtmitglieder 20 €

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Mo, 25. März bis Fr, 29. März**Bahntrassentour**

Die diesjährige Bahntrassen-Tour ist insgesamt 364 km lang. Wir fahren 221 km auf ausgewiesenen Bahntrassen und haben 143 km Verbindungswege. Bis Mülheim an der Ruhr fahren wir mit der Bahn, per Rad geht es dann über Dortmund nach Soest, weiter in südlicher Richtung bis zum Sauerland-Radring, entlang des Biggesees zur letzten Bahntrasse, die in Dieringhausen endet. Von hier geht es auf direktem Weg durch das Bergische Land nach Troisdorf. Eine genaue Tourbeschreibung findet Ihr auf www.gerd-wiesner.de.

Preis ÜF/DZ + Bahnfahrt ca. 220 €

Einzelzimmer nach Verfügbarkeit Aufpreis ca. 70 €

Treff: 7:45 Uhr Troisdorf, Bahnhof, P+R Parkplatz (Ausgang Oberlar)

Kosten: Nichtmitglieder 30 €

Anmeldung bis 10.03.2019

Leitung: Gerd Wiesner, Tel: 02241 1484919

Mo, 22. April bis So, 28. April**Bahntrassenradwege in Vogelsberg und Rhön**

Das Bundesland Hessen hat in einzigartiger Weise ein Fernradwegenetz geschaffen, indem es stillgelegte Bahnstrecken zu sehr gut befahrbaren Radwegen umgewandelt und diese mit anderen Radwegen, Nebenstraßen und Fernradwegen verknüpft hat. Besonders bemerkenswert ist der Milseburggradweg, in dessen Verlauf sich auf etwa 500 m Höhe der Milseburgtunnel befindet, der 1172 m lang (und beleuchtet) ist. Der Bahntrassenradweg durch das Ulstertal verläuft über einen längeren Abschnitt durch das Bundesland Thüringen. Zu einem schönen Bahntrassenradweg umgestaltet wurde die Linie von Bischofsheim an der Rhön in Bayern nach Bad Neustadt an der Saale. Von dort führt eine weitere ehemalige Bahn nach Bad Königshofen. Besonders angenehm ist, dass Bahntrassen nur selten Steigungen von mehr als 1,5 % aufwiesen. Nur abseits der Bahnen müssen wir stärkere Steigungen überwinden. Des Weiteren befahren wir die folgenden Bahntrassen: Ulstertalbahn, Vogelsberger Oberwaldbahn, Knüllgebirgsbahn, Feldabahn, Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn sowie den Kegelspieleradweg (Hünfeld – Wenigentaft). Wir übernachten in der Fachwerkstadt Lauterberg (Vogelsberg), in der Festspielstadt Bad Hersfeld, in Dorndorf an der Werra, in der Barockstadt Fulda, in Tann an der Ulster (Thüringen) und in Bad Neustadt an der Saale. Am zweiten Tag besuchen wir auch das wunderschöne Fachwerkstädtchen Schlitz. Die Tour ist etwa 430 km lang.

Preis ÜF ca. 390 € / 480 € (DZ / EZ)

Treff: 8:30 Uhr Siegburg, Bahnhof, vor dem
Brunnen am Europaplatz

Kosten: Nichtmitglieder 30 €

Anmeldung bis 21.03.2019

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Sa, 4. Mai bis Sa, 11. Mai

Das Land Brandenburg erfahren

Im Land Brandenburg gibt es eine Vielzahl von ehemaligen Bahntrassen, die zu gut zu befahrenden Radwegen ausgebaut wurden. Ein Radwegeverbindungssystem erlaubt es, von einer Bahntrasse zur anderen zu wechseln, ohne dass man für längere Zeit Hauptstraßen benutzen muss – und wenn doch, dann sind das immer wieder alte Alleen, für die Brandenburg ja so berühmt ist. Wir befahren die Trassen der Jüterbog-Luckenwalder Eisenbahn, der Spreewaldbahn (Schmalspurbahn) und der Oderbruchbahn. Übernachtungen sind vorgesehen in Jüterbog (zweimal), Lübben (Spreewald), Cottbus/Chóseubuz, Beeskow, Falkenhagen (Mark) und Wriezen.

Die Landschaft ist flach und zeichnet sich durch riesige Felder und Wälder aus. Eine gewisse Einsamkeit macht sich oft breit, denn die Ortschaften sind relativ weit von einander entfernt. Sehr reizvoll ist auch das Radeln durch den Spreewald mit seinen zahlreichen Kanälen. Im Osten befahren wir den Hochwasserdeich der Oder, die die Grenze zu Polen bildet. Interessante Gebäude sind Schlösser, ehemalige Bahnhöfe und ein kleines Eisenbahnmuseum. Eine Kahnfahrt ist auch vorgesehen.

Preis ÜF ca. 500 € / 620 € (DZ / EZ)

Info: 490 km / 15-18 km/h

Treff: 9 Uhr Bonn, Hauptbahnhof

Kosten: Nichtmitglieder 30 €

Anmeldung bis 04.03.2019

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

Sa, 1. Juni bis Sa, 8. Juni

Salzkammergut

Der Salzkammergutradweg führt durch Oberösterreich, Salzburg und die Steiermark und erschließt die Schönheit der beliebten Sommerfrischeregion des Kaiserhauses. Wir radeln meist auf gemütlichen, gut beschilderten Radwanderwegen und Nebenstraßen. Jeden Tag ein anderer See! Die Route ist größtenteils asphaltiert. Ausnahmen sind die landschaftlich besonders reizvollen Forststraßen von Bad Mitterndorf nach Gössl/Grundlsee und von der Blaa-Alm über die Rettenbachalm nach Bad Ischl. Weitere Infos unter www.gerd-wiesner.de.

Kosten: An- und Abreise, Ü/F im DZ ca. 500 €

Info: 475 km / 15-18 km/h / mittelschwer-sportlich / bergig

Treff: Troisdorf, Bahnhof, P+R Parkplatz (Ausgang Oberlar)

Kosten: Nichtmitglieder 30 €

Anmeldung bis 12.05.2019

Leitung: Gerd Wiesner, Tel: 02241 1484919

Do, 27. Juni bis So, 30. Juni

17. Ostbelgientour

Die Tour führt uns in das westliche Hohe Venn und bis nach Trois Ponts mit dem Touristenort Coö und seinem Wasserfall. Unser Hotel Dry les Courtis (www.drylescourtis.com) liegt in der Nähe des Lac de Robertville. Der Tourenverlauf wird überwiegend der Tour von 2016 entsprechen:

Donnerstag: Auf der Vennbahn vom Bahnhof Rothe Erde nach Roetgen, wo wir nach ca. 2 Stunden wieder in einer Bäckerei/Café einkehren. Anschließend verlassen wir die Vennbahn vorübergehend für einen Abstecher nach Monschau und bleiben danach auf der Bahntrasse bis kurz vor Robertville, unserem Standort.

Bergischer

Hof

Marialinden

Landhotel

Café

Restaurant

Festsaal

Feine Köstlichkeiten zur Weihnachtszeit

Unser Chefkoch empfiehlt:

Gänsebrust & Keule mit Marzipanapfel, Sauerbraten, Ente, Kalbsleber, Wild- und Fischgerichte, Steaks und kleine rustikale Speisen.

Ihre Hochzeits- oder Familienfeier bis 130 Personen richten wir gerne in unserem Festsaal für Sie aus.

1.&2. Weihnachtsfeiertag mittags festliche Menüs.



Am Freitag führt uns unsere erste Tagesrundfahrt an der Warche entlang durch die Orte der Doppelabtei Malmédy/ Stavelot bis zum Ferienzentrum Coö an der Amblève mit seinem Wasserfall (Einkehr). Von dort geht es über Francorchamps, bekannt durch die internationale Autorennstrecke, über den höchsten Punkt Belgiens, den Signal de Botrange, bis Robertville.

Am Samstag geht unsere Rundfahrt durch das westliche Hohe Venn zu den Talsperren Lac de la Gilleppe (Einkehr) und Stausee Eupen. Von dort fahren wir südwärts wieder zum Lac de Robertville.

Am Sonntag geht es zurück nach Kall über den Stausee Bütgenbach, Losheimergraben, Udenbreth, das Prether Tal und Hellenthal (Einkehr). Am Ende unserer abwechslungsreichen und einigermaßen sportlichen Tour kommen wir insgesamt auf etwa 250 km und 2600 Höhenmeter.

Preis HP ca. 185 € / 205 € (DZ / EZ)

Eventuelle Änderungen oder Konkretisierungen erfolgen rechtzeitig in unserem Tourenportal. Begrenzte Teilnehmerzahl. Vorrang für ADFC Mitglieder.

Info: 250 km / 15-18 km/h / schwer-sportlich / bergig

Treff: 9 Uhr Treffpunkt wird mitgeteilt

Kosten: Nichtmitglieder 20 €

Anmeldung bis 30.04.2019

Leitung: Benno Schmidt-Küntzel,

Tel: 0228 3240446 / 01577 1723666

Sa, 31. August bis So, 8. September

6. Alpentour

Die diesjährige Tour führt von Villach (bis hierher fahren wir mit der Bahn) über den Wurzenpass nach Slowenien. Bis auf einen kleinen Abstecher nach Italien führt uns unsere Tour durch die Bergwelt im NordWesten Sloweniens.

Die genaue Tourenbeschreibung findet Ihr auf www.gerd-wiesner.de

Preis Bahnfahrt und Ü/F im DZ ca. 600 €

Info: 420 km / 15-18 km/h / sportlich / bergig

Treff: 7 Uhr Treffpunkt wird mitgeteilt

Kosten: Nichtmitglieder 30 €

Anmeldung bis 04.08.2019

Leitung: Gerd Wiesner, Tel: 02241 1484919

So, 3. November bis Sa, 16. November

Teneriffa per Mountainbike

Teneriffa ist die größte Insel der zu Spanien gehörenden Kanarischen Inseln vor der Küste Westafrikas. Sie hat eine Fläche von etwa 2.000 km² und rund 900.000 Einwohner. Die größte Stadt ist Santa Cruz de Tenerife, die sogar eine moderne Straßenbahn besitzt. Unser Hotel für die gesamte Zeit liegt in Puerto de la Cruz, einer recht alten Stadt mit vielen Bauten im Kolonialstil und einer riesigen künstlichen Badelandschaft am Meer. Sie liegt im Nordwesten der Insel. Teneriffa wird vom Teide dominiert, einem ruhenden Vulkan, der mit 3.718 m Höhe zugleich Spaniens höchster Gipfel ist. Vulkanausbrüche sorgten für immer wieder neue Lavafelder unterschiedlicher Struktur und unterschiedlicher Fruchtbarkeit.

Im Programm sind zehn Touren für zehn Tage vorgesehen, die an verschiedenen Stellen des Nordhangs des Teide stattfinden. Meist geht es zum Startpunkt per Bus auf etwa 1.000 m Höhe. Zwischendurch gibt es zwei Ruhetage, die man zum Baden oder für Stadtbesichtigungen nutzen kann. Die Mindestteilnehmerzahl liegt bei 5, die maximale bei 15.

Preis für ÜF, Touren und Radmiete ca. 1.500 €. Im Preis enthalten sind: 13 Übernachtungen im Hotel Borondon*** in Puerto de la Cruz mit Frühstück / 10 Biketouren (jeweils am Vorabend entscheiden die Teilnehmer, welche Tour gefahren wird) / Führung durch ortsansässigen deutschsprachigen Guide / Radmiete Fullsuspension BIONICON Ironwood oder ALVA / Klickpedale, Helm. Kosten: Nichtmitglieder 40 €

Informationen zu möglichen Flügen gibt es, sobald sie angeboten werden.

Leitung: Tomas Meyer-Eppler, Tel: 0173 980 1770

— — — Zu verkaufen — — —

Wegen Fehlkauf zu verkaufen: Absolut neuwertiges (84 km gefahren) Juchem-Tandem mit BionX Pedelec-Antrieb, handgefertigter faltbarer Hardteil-Aluminiumrahmen, Alu-Gabel mit Stahlschaft, tiefer Durchstieg vorne und hinten (RH 40/34 cm). Laufradgröße 26“, Bereifung Schwalbe Marathon Plus Tour Reflex 26-2.0, pulverbeschichtet, Farbe Perlmutterweiß mit schwarzem/dunkelroten Dekor. Schaltung Shimano Deore 2x10, Ketten Connex Black, Bremsen Magura MT7 mit v+h 203er Bremscheiben, Laufradsatz Veltec Naben hinten BionX, vorne Veltec 414er, 40er eingespeicht, Steuersatz Cane Creek Serie Forty Semi, Vorbau vorne Ergotec6, hinten Controltech, beide verstellbar. Sattelstützen Ergotec6, Sattel SQLab vorne 604 hinten 621, Lichtanlage Busch & Müller Ixon IQ, Ladeanschluss für Handy/Navigationsgerät, Gepäckträger Artan Velo, Schutzbleche SKS, Zweibein-Mittelständer Pletscher Essge, Pedale Standard. Infos zum Hersteller: juchem-bike.de. Weitere Fotos auf Anfrage.

Neupreis lt. Rechnung von 8/2017 6.900 Euro, Verkauf für VB 6.700 Euro
Bei Interesse und Fragen: Tel.: 0228 321245 / E-Mail: f-wylz@t-online.de

I want to ride my...

Ob Freizeit, Touren oder Offroad,
mit uns macht radeln einfach nur Spaß.



Ihr Fahrradladen im Herzen von Bonn

Verkauf, Ersatzteile, Zubehör,
Wartung & Reparatur

Stiftsplatz 1 • tel. 0228 696169 • mail@cycles-bonn.de
www.cycles-bonn.de



+++ WAS +++ WANN +++ WO +++

Jetzt den ADFC-Newsletter „Rückenwind-aktuell“ abonnieren!

Über 2.500 Rad-Interessierte beziehen bereits unseren Newsletter „Rückenwind-aktuell“.

Er erscheint einmal monatlich ergänzend zum Rückenwind.

Wenn auch Sie stets aktuell informiert sein möchten

über Neuigkeiten rund ums Rad, ADFC-Veranstaltungen, Aktionen und Termine, dann bestellen Sie den „Rückenwind-aktuell“ unter newsletter@adfc-bonn.de.

7. Dezember ADFC-Weihnachtsfeier

Dietrich-Bonhoeffer-Haus, Königstr. 88, Bonn, 18 Uhr

14. Dezember Adventstee und Plätzchen im RadHaus

Plaudern, Geschenke stöbern und Weihnachtskarten basteln für Groß und Klein

RadHaus, Breite Str. 71, 53111 Bonn, 11-14 Uhr

20. Dezember Fahrradkino in der Brotfabrik: „Dear Zindagi – Liebesbrief an das Leben“

Der indische Spielfilm „Liebesbrief an das Leben“ ist eine Hommage an die Unvollkommenheit im Leben. Und die Liebe.

Brotfabrik, Bonn-Beuel, Kreuzstr. 16, 19 Uhr, siehe Seite 17

20. Dezember Schraubertreff „Bier + Bike“

ADFC-Werkstatt am Skatepark, Landgrabenweg 150, 53227 Bonn, ab 20 Uhr

9. Januar Reisebericht mit Bildern: „EuroVelo 9 – 2.000 km Natur und Kultur zwischen Ostsee und Adria“

RadHaus, Breite Str. 71, 53111 Bonn, 19 Uhr, siehe Seite 62

10. Januar Schraubertreff „Bier + Bike“

Achtung! Geänderter Termin: ab 2019 immer jeden 2. Donnerstag im Monat

ADFC-Werkstatt am Skatepark, Landgrabenweg 150, 53227 Bonn, ab 20 Uhr

17. Januar Fahrradkino in der Brotfabrik: „Heute gehe ich allein nach Haus“

Jugend, Liebe – und mal wieder: Freiheit auf dem Fahrrad. Brasilien, 2014 Brotfabrik, Bonn-Beuel, Kreuzstr. 16, 19 Uhr, siehe Seite 17

6. Februar Reisebericht mit Bildern: „Radeln an der polnischen Ostsee“

RadHaus, Breite Str. 71, 53111 Bonn, 19 Uhr, siehe Seite 62

21. Februar Fahrradkino in der Brotfabrik: „Mann im Spagat“

Herrliche Groteske um ein karitative Fahrradralle. Deutschland, 2017

Brotfabrik, Bonn-Beuel, Kreuzstr. 16, 19 Uhr, siehe Seite 18

14. Februar Schraubertreff „Bier + Bike“, jeden 2. Donnerstag im Monat

ADFC-Werkstatt am Skatepark, Landgrabenweg 150, 53227 Bonn, ab 20 Uhr



Auf zur fröhlichen Fahrt quer durch **Bonn**:
Jeden letzten Freitag im Monat um 18 Uhr
startet Critical Mass in Bonn ab Uni, Hofgartenseite.

*Der ADFC wünscht allen Leser*innen eine
schöne Adventszeit, frohe Festtage und ein
gutes Neues Jahr 2019!*



- 14. Februar Ortsgruppe Hennef: Radler-Stammtisch und Jahresversammlung mit Neuwahlen**
Restaurant Casa Iberica, Frankfurter Str. 44, Hennef, 19 Uhr
- 6. März 2019 Reisebericht mit Bildern: „Wir sind durch Deutschland gefahren“**
RadHaus, Breite Str. 71, 53111 Bonn, 19 Uhr, siehe Seite 63
- 14. März Schraubertreff „Bier + Bike“, jeden 2. Donnerstag im Monat**
ADFC-Werkstatt am Skatepark, Landgrabenweg 150, 53227 Bonn, ab 20 Uhr
- 17. März Rad + Freizeit – die ADFC- RadReisemesse**
Stadthalle Bad Godesberg, 11-17 Uhr, siehe Seite 14
- 21. März Fahrradkino in der Brotfabrik: „Molière auf dem Fahrrad“**
Top-besetzte Komödie um zwei Schauspieler, die Molière proben. Frankreich, 2013
Brotfabrik, Bonn-Beuel, Kreuzstr. 16, 19 Uhr, siehe Seite 18

Einladung zur Mitgliederversammlung

der ADFC-Ortsgruppe Meckenheim am 26. März 2019, um 19.00 Uhr
im Merler Hof, Godesberger Straße 38, 53340 Meckenheim Merl

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Bericht des Ortsgruppensprechers
3. Wahlen
 - a. Ortsgruppensprecher
 - b. Stv. Ortsgruppensprecher und Tourenwart
4. Ausblick auf 2019/2020
5. Verschiedenes

Anträge zur Erweiterung der Tagesordnung bitte schriftlich bis 12. März 2019 an den Ortsgruppensprecher Dieter Ohm, Grünewaldweg 6, 53340 Meckenheim; dieter.ohm@adfc-meckenheim.de.

Auf zur fröhlichen Fahrt quer durch Siegburg:

Jeden 3. Freitag im Monat um 18 Uhr
startet Critical Mass in Siegburg ab Bahnhof, Europaplatz.



Wir, die Fördermitglieder des ADFC,

in Bonn, im Rhein-Sieg-Kreis und im Kreis Euskirchen, freuen uns auf Ihren Besuch.



MECKENHEIM

2Rad Leuer, Alt-Meckenheim

www.2rad-leuer.de

NIEDERKASSEL

Rheinfähre Mondorf

Lux-Werft und Schifffahrt GmbH, Niederkassel

www.rheinfaehre-mondorf.de

SANKT AUGUSTIN

Fahrrad-XXL Feld, Menden

www.fahrrad-xxl.de

Radsport Krüger, Mülldorf

www.radsport-krueger.de

Fahrrad Hangelar Mitte, Hangelar

www.fahrradhangelarmitte.de

Zahnärzte Rainer & Dr. Matthias Bach

www.zahnarzt-hangelar.de

SIEGBURG

Arbeiterwohlfahrt Rhein-Sieg

www.awo-bonn-rhein-sieg.de

TROISDORF

M&M Bikeshop

www.mm-bikeshop.net

Stadt Troisdorf

www.troisdorf.de

Gaststätte „Zur Siegfähre“, Bergheim

www.siegfaehre.de

BONN

Apotheke „Am Burgweiher“, Duisdorf

BuschBike e-motion Technologies, Bonn

www.emotion-technologies.de/filialen-kontakt/bonn/

Buschdorfer Apotheke, Buschdorf

www.youpharm.de

Cycles Bonn, Bonn

www.cycles-bonn.de

Drahtesel, Bad Godesberg

www.drahtesel-bonn.de

Fun Bikes, Friesdorf

www.fun-bikes.de

H&S Bike Discount, Lengsdorf

www.bike-discount.de

Radladen Hoenig und Röhrig, Beuel

www.radladen-hoenig.de

Radstation Bonn Hbf. & Fahrradbude,

Caritas Bonn, www.caritas-bonn.de

Restaurant Rheinpavillon

www.rheinpavillon.de

Tourismus- und Congress-GmbH,

Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler

www.bonn-region.de

Unterwegs Bonn, Bonn-Zentrum

www.unterwegs-bonn.de

Velo Wunderlich, Kessenich

www.velowunderlich.de

VeloCity, Bonn-Zentrum

www.velo-city.de

Verlagshaus Gutekunst, Bonn

www.verlagshaus-gutekunst.de

WEILERSWIST

Radshop Leo Hockelmann, Zentrum

www.radshop-hockelmann.de

26 Fördermitglieder in Bonn, im Rhein-Sieg-Kreis und im Kreis Euskirchen unterstützen den ADFC. Unterstützen Sie unsere Fördermitglieder.

**FAHR
WAS
ZU DIR
PASST**



UNSERE PASSION IST DEIN RAD-GEBER

Wir sind absolut bike-begeistert – das macht uns zu kompetenten Beratern. Gemeinsam finden wir dein neues Rad und alles, was dazu gehört. **Dank riesiger Auswahl, mehreren Teststrecken und Top-Service.**

Fahrrad XXL Feld GmbH · Einsteinstr. 35 · 53757 Sankt Augustin
Tel.: 02241 9773-0 · E-Mail: info@fahrradxxl-feld.de · www.fahrrad-xxl.de

Fahrrad **XXL**
FELD

| 1954

FREUDE.
JOY.
JOIE.
BONN.



Null Investition + 100% Service

Ihre neue Heizung

Mit uns können Sie rechnen.

Seite an Seite zu Ihrer neuen Heizung: Sie wünschen sich eine neue, effiziente Heizungsanlage? Dann vertrauen Sie uns und Ihrem Heizungsfachmann und sagen Sie „Ja“ zu **BonnPlus Wärme**. Denn wir finanzieren, planen und installieren Ihre neue Anlage. Darüber hinaus übernehmen wir die regelmäßige Wartung und mögliche Reparaturen. Sie zahlen einfach eine monatliche Pauschale und die verbrauchsabhängigen Wärmekosten. Alle Informationen dazu finden Sie auf stadtwerke-bonn.de/neueheizung im Internet.