

Februar 2/99

Virtueller Winterdienst?

Im Winter vor zwei Jahren war es, als die Schneemassen über Dresden hereinbrachen und wochenlang nicht beseitigt wurden. Die Beschwerden von allen Seiten häuften sich, und auch der ADFC schrieb an die Stadt wegen der nicht geräumten und zum Teil gefährlich glatten Radwege und Straßen.

In der Antwort, die wir nach einiger Zeit vom zuständigen Baudezernenten Just (SPD) erhielten, war folgendes zu lesen: „Gemäß § 51 (4) Sächsisches Straßengesetz wird der Umfang des zu betreuenden Straßennetzes entsprechend der Leistungsfähigkeit der Stadt Dresden festgelegt. Die Leistungsfähigkeit wird durch die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel bestimmt. Nach dieser Maßgabe können in Dresden ca. 55 % des Straßennetzes betreut werden. Das winterdienstlich betreute Verkehrsnetz beinhaltet auch ausgewählte Radwege. Die Abarbeitung des betreuten Netzes erfolgt nach dem Prinzip der Dringlichkeit.“ Irgendwie unklar blieb aber, welche Radwege denn nun zu dieser Auswahl zählen. Betrachtet man sich die Zustände der letzten Schneeperiode, so kommen arge Zweifel: Eine Umfrage bei aktiven ADFC-Mitgliedern zu ihren Erfahrungen während der letzten Schnee-Phase ergab folgendes Bild:

- Nürnberger Str.: Südseite geräumt, Nordseite erst viel später, Schneehaufen an einigen Radweg-Auffahrten
- Elbradweg am Königsufer: geräumt, aber bald wieder zugeschnitten
- nicht geräumt: Nossener Brücke, Kesselsdorfer Str., Teplitzer Str., Flügelwegbrücke, Leipziger Str., Budapester Str. (hier lag der Schnee vom Gehweg zusätzlich auf dem Radweg)
- einmalig geräumt, aber nicht ständig befahrbar gehalten: Albertbrücke

□ teilweise (wohl durch Anwohner) geräumt, sonst nicht: Hamburger Str. Wo also steckt den das „winterdienstlich betreute Verkehrsnetz“ bzw. die „ausgewählten Radwege“? Auf den wichtigen Trassen scheint nichts zu passieren. Findet Winterdienst auf Radwegen nur virtu-



Ungeräumter Radweg auf der Tharandter Straße zwischen Freital und Dresden

ell statt, in einer Antwort auf ADFC-Fragen? Und scheitert in der Praxis am mangelnden Geld? Halt, halt, Herr Baudezernent, die Lage hat sich geändert. Das Argument mit der Leistungsfähigkeit und den Haushaltsmitteln zieht nicht mehr. Die StVO-Novelle

von 1997 besagt u.a., daß das blaue Radwegschild eine Benutzungspflicht auferlegt. Das Schild kann aber nicht nach Belieben von den Behörden aufgestellt werden, sondern ist daran gebunden, daß Verkehrssicherheitsgründe für seine Aufstellung sprechen und der Weg den

Mindestkriterien genügt. Zu diesen zählt aber auch, daß „die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut **und unterhalten** wird“. Das Ordnungsamt hat kürzlich mitgeteilt, daß die Überprüfung der Radwege dazu abgeschlossen ist (vergl. Artikel in diesem Heft). Und dort, wo das Schild stehen geblieben ist, muß dann auch Winterdienst gemacht werden. Denn es wäre unlogisch, Radfahrer bei trockenem Wetter aus Verkehrssicherheitsgründen auf Radwege zu zwingen, während ausgerechnet bei glatten Oberflächenverhältnissen Autos und Radfahrer gemeinsam auf der Fahrbahn verkehren müssen, weil der Radweg voller Schnee liegt. Für die blaubeschilderten Radwege muß also dringend eine Winterlösung gefunden werden, sei es eine Räumspflicht durch die Anlieger, oder sei es ein funktionierender Winterdienst durch die Stadt. Möglich wäre auch die nochmalige Überprüfung, ob das blaue Schild nicht verschwinden kann und damit von vornherein die Wahl für Fahrbahn oder Radweg beim Radfahrer liegt. An diesen Stellen wären die Automobilisten dann das Miteinander auf der Fahrbahn von vornherein gewohnt und würden nicht gerade bei Schnee das Drängeln anfangen in der Meinung, ihr „Revier“ verteidigen zu müssen.

Also, wo bleibt die Winterlösung für Radfahrer auf Dresdens Straßen?

mh

Dresdens Radverkehrsnetz wächst

...zumindest auf dem Papier. Nachdem zu Beginn des letzten Jahres im Stadtplanungsamt die Planung zu den „Großräumigen Haupttrouten“ vorgestellt wurde (vergleiche Speiche 3/98), konnten nun die Ergebnisse der Anschlußplanung präsentiert werden. Die Veranstaltung im Technischen Rathaus war gut besucht – ca. 30 Vertreter von Ämtern und Initiativen zeigten Interesse. Untersucht wurden die im Verkehrskonzept hellgrün dargestellten Routen.

Die Mitarbeiter der beauftragten Ingenieurbüros waren die insgesamt 180 km Strecke abgefahren und hatten die mittleren bis schweren Mängel aufgenommen. Für jeden dieser Mängel wurde ein Maßnahmevorschlag abgeleitet und die Kosten ermittelt. Ein Sofortprogramm von besonders schnell realisierbaren, besonders sinnvollen oder besonders sicherheitsrelevanten Maßnahmen für diese Routen in Höhe von knapp 4 Mio. DM wurde zusammengestellt. Alle Maßnahmen zusammen würden 16,8 Mio. DM kosten. Davon entfallen aber allein schon 9,0 Mio. DM auf Verbesserungen von Oberflächen, d.h. sie sind dem allgemein schlechten Zustand der Straßen und Radwege geschuldet – zum Teil ein Relikt aus DDR-Zeiten, welches aber auch seit 1990 nicht konsequent angegangen wurde (man verweigerte sich lieber in fragwürdigen Großbauwerken wie dem Tunnel im Plauenschen Grund). Rechnet man die Mittel aus der vorangegangenen Untersuchung hinzu, so kommt man auf einen Betrag von ca. 35 Mio. DM, der ausreichen würde, um das Dresdener Haupttroutennetz einschließlich Elbradweg in einen akzeptablen Zustand zu versetzen. Da scheinen die mittlerweile 300 Mio. DM, welche die Waldschlößchenbrücke kosten soll, doch eher schlecht angelegtes Geld zu sein!

In einem anschließenden Schritt haben die Planer die Ergebnisse beider Untersuchungen in einem Plan dargestellt, der im konkreten Straßenverlauf das vorgeschlagene Hauptnetz zeigt.

Was passiert mit den Ergebnissen der Untersuchung?

Sie müßten nun von den Ämtern, Politikern und natürlich auch dem ADFC diskutiert werden, um schließlich eine Einigung über dieses Netz herbeizuführen. Sobald dies geschehen ist, sollte solch ein straßenkonkreter Plan auch in das Verkehrskonzept aufgenommen werden, um den etwas dürrigen und unklaren Plan aus dem Jahr 1994 zu ersetzen. Wenn der neue Plan gleich noch mit einem Investitionsprogramm untersetzt wird, kann er endlich auch Früchte zeigen – das bisherige Schnecken tempo haben wir jedenfalls satt.

Die Frist ist abgelaufen – ist auch etwas passiert? ADFC Dresden bietet Hilfestellung bei Beschwerden an

Am 1. Oktober ist die durch die StVO-Novelle gegebene Frist zur Überprüfung der Radwege bezüglich einiger Mindeststandards abgelaufen. Auf Nachfrage des ADFC gab das Ordnungsamt bekannt, daß von ABM-Kräften bis dahin das Netz überprüft worden sei. Zudem sei die Beschilderung an den Stellen, an denen das Ordnungsamt diese aufgrund der Überprüfung ändern wolle, auch wirklich geändert worden. Dies seien aber sehr wenige Stellen gewesen, ohne daß uns diese näher benannt wurden. Man sei sich aber zusammen mit dem Straßen- und Tiefbauamt der Tatsache bewußt, daß baulich an vielen Stellen Verbesserungen notwendig seien, ohne daß man wüßte, wann dies geschehen könnte.

Sehr gummiweiche Aussagen, die der gesetzlichen Vorschrift, daß Ausnahmezustände befristet werden müssen, klar widersprechen – denn Fristen wurden nicht genannt oder eingeplant.

Wer sich von den Lesern also auf seinen täglichen Wegen ärgert, daß ein Radweg die gesetzlich vorgeschriebene Mindestbreite von 1,50 m (Normalbreite soll nach dem Gesetz 2,0 m sein!) nicht einhält, in schlechtem Zustand oder wegen seiner

Führung schlecht befahrbar ist, sollte sich am besten an die Stadtverwaltung, noch besser aber an aufgeschlossene Politiker



Radwegaufkleber des „Umkehr e.V.“ – in einigen Exemplaren in der ADFC-Geschäftsstelle erhältlich

wenden und die Einhaltung der Vorschriften auch einfordern. Wie man das macht, kann man beim ADFC (in der Radlersprechstunde mittwochs 18.00 bis 19.00 Uhr oder am Stand) erfahren. Ein entsprechendes Blatt liegt den versendeten Exemplaren der Speiche auch bei.

Viel Erfolg!

In der Verwaltung:

Einige Ortsamtsvertreter machten einen sehr besorgten Eindruck, daß zuviel „Radwege“ gebaut werden sollten. Hoffentlich haben sie nach der Richtigstellung verstanden, daß es nicht um „Radwege“ geht, sondern um Routen, auf denen RadfahrerInnen sicher, schnell und auf guter Oberfläche fahren können. Man versprach uns, die Ergebnisse den Ortsämtern zur Verfügung zu stellen – Müßen sie sie sich abholen, oder werden sie ihnen nahegelegt? Werden die Ortsämter allerlei raustreichen, so daß statt einiger Trassen durch Dresden nur Routen-Stückchen entstehen, oder wird das das Stadtplanungsamt verhindern?

In der Politik:

Wir haben gefordert, den Plan ins Verkehrskonzept aufzunehmen. Dazu müßte die Verwaltung die Ergebnisse den PolitikerInnen aller Parteien zur Verfügung stellen. Auf unser Angebot, am Verkehrskonzept mitzuarbeiten, hat bisher keine Partei reagiert,

was uns sehr verwundert, schließlich hat der ADFC Dresden viel Kompetenz zum Thema Radverkehr zu bieten.

Bis wann passiert was?

Das Verkehrskonzept wird jetzt überarbeitet, also ist es nötig, einen Zeitplan für die Diskussion zu geben, damit der Radverkehr nicht im Tagesgeschäft immer wieder hintenangestellt wird.

Auf den Straßen:

Einige der vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen könnten auch vom mageren Radverkehrsetat 1999 bestritten werden. Da zahlreiche Mängel nicht einmalig in Dresden sind – und manche nicht einmal alt, sollten neue Regellösungen formuliert werden, wie konkret bei Baumaßnahmen radverkehrsfreundlich gebaut werden soll.

Im Stadtbild:

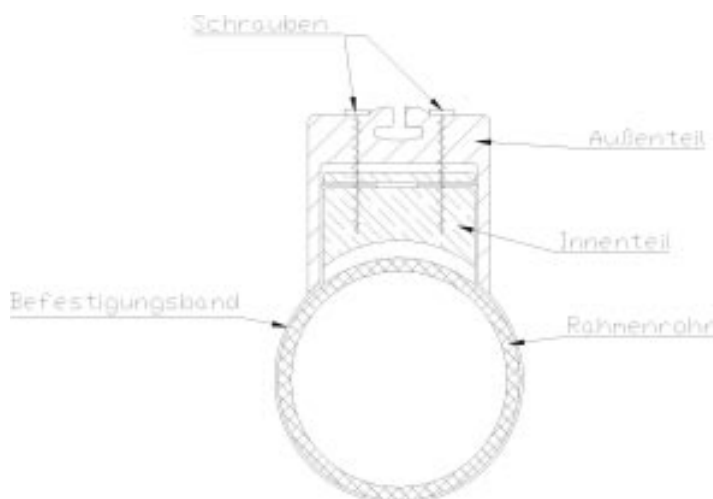
Wir hoffen, daß es demnächst zahlreiche Radrouten durch Dresden gibt, aber wer weiß dann davon? Was will die Stadt tun, um viele auf's Rad zu locken und durch die Stadt zu leiten?

Carmen Hagemeister

Langzeittests auf Dresdner Straßen

Viele Zeitungen und Zeitschriften veröffentlichen Tests und Produktkritiken zum Thema Fahrrad und Zubehör. Mangels Zeit und Willen befassen sich die meisten jedoch nur mit technischen Daten. Die Alltagstauglichkeit der getesteten Produkte tritt dabei meist in den Hintergrund. Um diesem Mißstand abzuhelfen, möchte ich in loser Folge über Zubehöerteile berichten, die seit längerer Zeit an meinem Fahrrad Dienst tun, oder mangels Eignung nach der ersten Testfahrt wieder abgebaut wurden. Seit ca. 3 Jahren benutze ich ein Bügelschloß „Abus Granit“ mit integriertem Halter der Firma „Klick-Fix“. Die Aufbruchssicherheit des Schlosses wurde in vielen Tests der Fachpresse mehrfach mit „sehr gut“ beurteilt. Es widerstand sowohl mechanischen Angriffen als auch Knackversuchen durch „Lockpicking“. Die Handhabbarkeit ist ebenfalls sehr gut, da beide Enden des Bügels identisch sind. Das erleichtert das Abschließen ungemein. Die positive Beurteilung erstreckt sich leider nicht auf den mitgelieferten „Klick-Fix“-Halter. Beim Kauf war er durch die Pappumhüllung verdeckt, so daß ich nur die Fotos auf der Verpackung zur Qualitätsbeurteilung zur Verfügung hatte. Darauf machte er einen guten Eindruck. Um so größer war die Enttäuschung, als mir nach dem Öffnen des Plastetütchens die Einzelteile entgegenpurzelten. Der Halter be-

steht aus zwei faserverstärkten Kunststoffteilen, die mit zwei ca. 15 mm langen und 3 mm starken selbstschneidenden Karoserieschrauben verbunden werden. Zur Befestigung am Rahmen dient ein



0,5 mm dickes und 8 mm breites Stahlband, durch das die beiden Schrauben durchgebohrt werden (siehe Skizze). In das äußere Teil, das mit einer T-Nut versehen ist, soll das Schloß eingeklickt werden. Dazu befindet sich am unteren Teil des U-Bügels ein T-Profil-Kunststoffteil. Meine ersten Bedenken verstärkten sich nach der fast unmöglichen Montage am Fahrrad. Der Halter war nicht sehr fest und das Schloß klapperte in der Nut hin und her. Nach wenigen Kilometern zerriß das Stahlband an der durch die Schrauben geschwächten Stelle. Da dem Schloß noch ein zweites Band beilag, montierte ich es an einer weniger durch Fahrbahnstöße gefährdeten Stelle. Das Resultat war das gleiche wie beim ersten Versuch. Nun ersetz-

te ich das dünne Stahlband durch eine Niro-Schlauchschelle mit Stellschraube (ca. 1 DM im Fachhandel). Diese Konstruktion funktionierte sehr gut, doch nach wenigen Wochen rissen die Schrauben aus dem Plastegewinde. Nach dem ich sie durch zwei Maschinenschrauben M4x25 mit Mutter und U-Scheiben ersetzt hatte, hielt der Halter endlich am Rad. Das starke Klappern, das durch ca. 1,5 mm Spiel in der T-Nutführung verursacht wird, besserte sich dadurch aber nicht. Die Geräuschentwicklung bei den Dresdner Holperpisten ist äußerst lästig. Bei längeren Fahrten ist eine deutliche Abnutzung durch die starke Schmirgelwirkung eingebrachter Sand- und Staubkörnchen zu erkennen. Bei großen Schlaglöchern löst sich das Schloß gelegentlich vom Halter, da die Sicherung gegen Herausfallen deutlich unterdimensioniert ist. Ich befestige deshalb das Schloß zusätzlich mit einem Gummiriemen, was die ursprünglich vorgesehene einfache Bedienbarkeit wieder hinfällig macht.

Fazit: Qualität des Schlosses: sehr gut – Qualität des Halters: mangelhaft. Mein Rat daher an alle, die vorhaben, sich ein neues Bügelschloß zuzulegen, Hände weg vom „Klick-Fix“-Schloßhalter, der auch einzeln als Zubehöerteil angeboten wird (ca. 20 DM).

Steffen Jobke

Die winterliche Backstube

In Vorfreude auf die Großtaten der kommenden Rennrad- und Reissaison hier mal ein Rezept für selbstgebackene Energieriegel:

Für zehn Riegel benötigst du folgende **Zutaten**: 1 Banane, 100 g Trockenpflaumen, 100 g Trockenaprikosen, 50 g Haferflocken, 30 g Sonnenblumenkerne, 20 g Leinsamen, 3 Eiweiß, 1 Eßlöffel Ahornsirup.

Zubereitung: Sämtliche Zutaten, außer Eiweiß und Ahornsirup, durch den Fleischwolf geben oder sehr fein hacken. Mit dem Ahornsirup abschmecken und steif ge-

schlagenes Eiweiß unterheben. Mit dem Spritzbeutel (Lochtüte) auf ein mit Backpapier ausgelegtes Backblech geben und ca. 5 cm lange Stränge spritzen. Im vorgeheizten Backofen bei 160 °C ca. 10 Minuten backen. Abkühlen lassen, abbeißen – und die Wirkung ausprobieren.

Quelle: Rezept des Instituts fuer Sporternaehrung, aus <http://www.pro-sieben.de/sport/1998/1123/selberbacken/>

Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, Landesverband Sachsen e.V. im Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel. 0351 / 49 43 321
Fax 0351 / 49 43 400

Redaktion

Tel. u. Fax 0351 / 412 95 35
E-mail michael.strey@sz-online.de
<http://www.geocities.com/RainForest/3966>

verantwortlich i. S. d. P. G.: Michael Strey

Redaktion & Vertrieb: Michael Strey, Michael Haase (mh), Daniel Rohark (dr), Johannes Meusel, Ute Hultsch

Erscheinen: monatlich

Preis: im Jahresabo DM 10,-

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß:

jeweils der 4. Montag im Monat.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

Februar

Mittwoch 3.

19.00 Umweltzentrum, großer Versammlungsraum Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V., Einladung und Tagesordnung siehe Speiche 11/98

Donnerstag 11.

18.00 Umweltzentrum AG Verkehr

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum Aktiventreffen

Mittwoch 24.

19.00 Umweltzentrum Vorbereitungsgruppe Radfahrtag

Sonntag 28.

8.45 Dresden Hbf Schalterhalle Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V., von Königstein zum Kohlberg und Lampertstein (ca. 15 km). S-Bahn zwischen Dresden und Königstein

März

Montag 1.

19.30 Fahrradbibliothek (Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26) DIA-Abend: PLANung und Vorbereitung von Radreisen

Mittwoch 3.

19.00 Umweltzentrum, großer Versammlungsraum Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V., Einladung und Tagesordnung siehe Speiche 11/98

Sonntag 7.

10.00 Bf Coswig Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Bosel und zum Fuchsberg (30 km)

Sonntag 14.

13.00 Umweltzentrum Anradeln: zur Babisnauer Pappel und zum „Prellbock“ in Bannewitz (ca. 30 km)

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum Aktiventreffen

Berichtigung

Die letzte Ausgabe der Speiche enthält leider zwei Fehler, die eine Berichtigung verlangen. Der erste betrifft die Nummer unseres Spendenkontos. Die richtige Spendenkontonummer lautet:

Kto-Nr. 0140 000 130, Stadtparkasse Dresden, BLZ 850 551 42, Inhaber: Stadtverwaltung DD, begünstigter Verein: ADFC Dresden e.V. 334.

Auf den zweiten Fehler (eigentlich kein Fehler sondern eine Tautologie) hat uns die Stadtverwaltung aufmerksam gemacht. Er betrifft den Artikel „Benutzungspflicht für Radwege gilt nicht immer“. Hier heißt es: „Radwege müssen nur noch benutzt werden, wenn sie mit dem blauen Radweg-Schild gekennzeichnet sind, sie in der Regel eine Breite von zwei Metern – mindestens 1,50 Meter – aufweisen und sich in einem ordnungsgemäßen baulichen Zustand befinden.“. Dieser erweckt den Eindruck, daß es im Ermessen des Radfahrers liegt, ob er einen Radweg benutzt oder nicht. Die Radwegbenutzungspflicht ist aber durch die StVO-Novelle leider nicht aufgehoben. Vielmehr darf das blaue Radweg-Schild nur noch an Radwegen aufgestellt werden, die „in der Regel eine Breite von zwei Metern – mindestens 1,50 Meter – aufweisen und sich in einem ordnungsgemäßen baulichen Zustand befinden.“. Mithin ist ein mit dem blauen Schild gekennzeichnete Radweg per definitionem ein guter und damit benutzungspflichtiger Radweg, dessen Benutzung nicht im Ermessen des Verkehrsteilnehmers liegt.

Umso wichtiger ist es, dem Mißbrauch des blauen Radweg-Schildes durch die Verwaltungen durch entsprechende Eingaben (vgl. S.2 dieser Ausgabe) entgegenzuwirken.

Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8–10 Uhr, Mi 15–19 Uhr
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30–21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 472 19 20)

Grünhorn geht, Speiche lebt!

Die Ehe von Speiche und Grünhorn hat leider durch die (vorläufige) Einstellung des Grünhorns ein jehes Ende gefunden. Da aber die Speiche ein in jeder Beziehung eigenständiges Informationsblatt des ADFC ist, bleibt sie Euch natürlich auch weiterhin erhalten. Der Abopreis – ist übrigens im Januar fällig – beträgt weiterhin 10,- DM pro Jahr. In der Speiche-Redaktion und bei den ADFC-Aktiventreffs wird aber derzeit auch über neue Konzepte nachgedacht. Im Kreise der zahlreichen ADFC-Mitgliederzeitungen in anderen Städten, Regionen, Bundesländern zeichnet sich die Speiche nämlich gleich durch mehrere Besonderheiten aus: sie hat eine sehr kleine Auflage (jetzt nur noch 250 Exemplare – **Kauft Leute, kauft!**), sie wird frei verkauft, und nicht kostenlos nur an ADFC-Mitglieder verteilt und der Druck wird einzig und allein aus dem Verkaufserlös und nicht durch Werbeeinnahmen und Mitgliederbeiträge finanziert.

Wir haben uns vorerst entschlossen, die Speiche an die ADFC-Mitglieder zu verschicken und verstärkt Fahrradhändler als Vertriebspartner zu gewinnen. Der Versandkosten liegen jedoch weit über dem Abopreis, so daß hierfür Mitgliedsbeiträge benutzt werden müssen, die wir für unsere aktive Arbeit dringend brauchen, oder die man zumindest teilweise mit Werbung in der Speiche finanzieren könnte. Die letzte Variante hätte weitreichende Folgen – wir brauchen einen Anzeigenaquisiteur, eine höhere Auflage, das richtige Verhältnis von Inhalt und Werbung würde einen 2-monatlichen Erscheinungsrhythmus mit jeweils acht Seiten erfordern. Wir in der Speiche-Redaktion würden uns sehr freuen, wenn Ihr als Leser Euch zu Wort meldet und uns mitteilt, wie Ihr Euch die Speiche oder ganz allgemein die Informationen der Dresdner ADFC-Ortsgruppe vorstellt.

Michael Strey

CD Radfahren von Jürgen Schramm, ADFC-Köln

Vor ein paar Jahren entstand im ADFC-Köln die Idee, eine elektronische Radtourensammlung zu erstellen. Papier ist nicht gut haltbar und nur teuer und zeitaufwendig zu kopieren.

So entstand die auf dieser CD enthaltene Datenbank TOUREN. Mit ihr könnt Ihr in viele Länder dieser Welt per Rad reisen. Ihr erhaltet Tips und jede Menge Lust auf Mehr! Die Datenbank, die mittlerweile weit über 200 Einträge enthält, kann auf die Festplatte kopiert werden und ist dort dank einer dBASE-Runtimeversion direkt lauffähig. Der Volltext des Programmes liegt bei. Die Datei kann also leicht selbst erweitert werden! Beachtet dazu auch den Hinweis im Verzeichnis Touren! Außerdem enthält die CD alle möglichen weiteren Programme zum Thema Radfahren. Leider

sind einige nicht zur Veröffentlichung geeignet und daher verschlüsselt und nicht zugänglich. Für aktive Radler und Radlerinnen des ADFC, die nicht zu faul sind, eine eigene Tourenbeschreibung zu erstellen, gibt es diese CD zum Selbstkostenpreis von 10 DM (plus 3 DM Porto). Alle Anderen müssen 20 DM bezahlen. Updates gibt es jeweils gegen eine neue Tourenbeschreibung kostenlos. Weitere Infos sind in den jeweiligen Info-Texten in den Verzeichnissen enthalten. Anfragen und Bestellungen richtet bitte an den ADFC-Köln (0221/323919) oder direkt an den Autor Jürgen Schramm in Köln, Telefon 0221/634536, Fax 0221/9636681 oder am besten per eMail: J . S c h r a m m @ L I N K - Lev.dinoco.de.