

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

Kostenlos



● Jahrgang

Nr. 2/1989



*Mitgliederversammlung
am 17. April*

F A H R R A D

1989

D E S J A H R E S



Das HERCULES City Sport TS ist allererste Wahl, wenn es um Sicherheit am Fahrrad geht. Mit der Grundausrüstung des City Sport, erweitert um Komponenten und Details vom Feinsten: Standlichteinrichtung, zusätzlicher Gepäckträger vorne, zusätzliches Seilschloß und noch vieles mehr. Das City Sport TS war auch für den ADFC erste Wahl: Das HERCULES City Sport TS ist Fahrrad des Jahres 1989. Ein Unternehmen der Fichtel & Sachs-Gruppe

HERCULES



Kirchen, Burgen, Fachwerkstädte

7 Tage auf kulturellen Spuren im Westerwald, Lahntal und Hochtaunus

Nach dem Start in Bonn durchqueren Sie an Flußläufen entlang die waldreiche Mittelgebirgslandschaft des Westerwaldes. Immer wieder trifft man hier auf Relikte aus verschiedensten Epochen, von den malerischen Fachwerkstädten Hachenburg, Montabaur oder Braunfels bis zurück in die Römerzeit, denn ein Besuch der Saalburg soll Ihnen nicht vorenthalten bleiben. Ritter-Romantiker begeistern sich an den Burgen von Diez und Runkel, und für die Freunde mittelalterlicher Kirchen wird es immer wieder Wegzehrung geben. Ein Höhepunkt ist Limburg mit seinem markanten romanischen Dom und der pittoresken Altstadt. Auch das sommerliche Grün der Naturparke "Nassau" und "Hochtaunus" werden Ihnen noch in Erinnerung sein, wenn Sie schließlich in Frankfurt ankommen.

Charakteristik der Tour: Einige Mittelgebirgssteigungen, an steilen Stellen wird das Rad geschoben. Fahrrad mit 3-Gang-Schaltung ausreichend. Mit Reiseleitung, ohne Gepäcktransport; ca. 60 km pro Tag. Die Reise beginnt in Bonn und endet in Frankfurt.

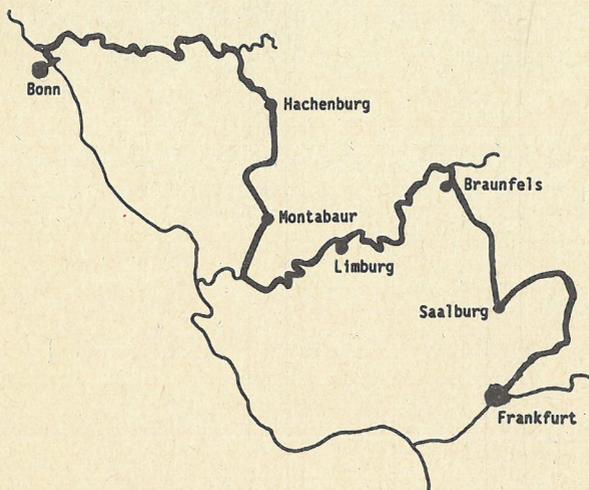
Übernachtung und Verpflegung: in Gasthöfen (Übernachtung mit Frühstück), Rest Selbstverpflegung.

Anmeldung: bis zum 31.7.89 bei der Tourenleiterin Sigrid Schausten, Am Wildpfad 3, 5204 Lohmar 1, Tel. 02241-38 47 51

Teilnehmerzahl: max. 12 Personen

Termin: 3.9.-9.9.89

Preis: DM 320.-; ADFC-Mitglieder: DM 300.-



Behrendt

Seit 1872 Buchhandlung neben der Universität

In Bonn Filialen: Mensa, Nassestr. 11 und MedBook, Mensa Venusberg Tel. 658021

75 Jahre mußten Sie darauf warten:

„Hydro-Stop“

Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse

Jetzt tut sich was: Magura, Europas führender Hersteller von Armaturen für motorisierte Zweiräder hat seine jahrzehntelange Brems-Hydraulik-Erfahrung genutzt und ein neuartiges Fahrrad-Brems-system entwickelt, das dem Sicherheitsstandard unserer Zeit entspricht: die Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse. Wesentlich verstärkte Bremskraft bei geringer Handkraft, gleichmäßige und vibrationsfreie Bremswirkung, kein störanfälliger Seilzug, kein Wirkungsgradverlust durch Seilreibung sind nur einige der herausragenden Merkmale dieser Bremse. Keine Frage, die montagefreundliche und wartungsfreie Hydraulik-Fahrrad-Felgenbremse ist das Bremssystem der Zukunft. Mehr Informationen gibts beim Fachhandel.



Gustav Magenwirth GmbH + Co, Postf. 1180, D-7432 Bad Urach 1,
Telefon 071 25/153-0, Telex 7245419, Telefax 071 25/47 18

Einladung zur Mitgliederversammlung

Hiermit laden wir gemäß § 9 der Satzung des ADFC Bonn zur Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am

Montag, dem 17. April 1989 in der Gaststätte Ortszentrum
Dottendorfer Straße 41, Bonn-Dottendorf

Die Tagesordnung sieht vor:

- 19.00 Uhr 1. Einspruch des Werner Trimborn gegen den vom Vorstand beschlossenen Ausschluß
- 19.30 Uhr 2. Tätigkeitsbericht des Vorstands
3. Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über den Haushalt 1989
5. Wahl der Delegierten für die Bundeshauptversammlung des ADFC am 10./11. Juni 1989 in Bremen
- 20.30 Uhr Diskussion über
Bonner Verkehrspolitik im Kommunalwahljahr 1989
mit den Stadtverordneten
Peter-Paul Hospes (CDU), Heiner Eckoldt (SPD),
Peter Finger (Grüne), N.N. (FDP).

Mit der Bitte um zahlreiches Erscheinen und freundlichen Grüßen

Karl-Ludwig Kelber
1. Vorsitzender

Andreas Stümer
2. Vorsitzender

Bitte um Hinweise

Im Rahmen der ständigen Gesprächskontakte zwischen ADFC und Bonner Stadtverwaltung hat uns Oberstadtdirektor Dieter Diekmann aufgefordert, ihm zwei Listen vorzulegen:

- * Welche Einbahnstraßen sollen in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet werden?
- * Welche Radwege ohne Beleuchtung müssen unbedingt mit Laternen ausgestattet werden?

Die Listen sollen Mitte April abgeliefert werden. Der Vorstand ist bemüht, möglichst keine Einbahnstraße und keinen unbeleuchteten Radweg zu übersehen. Alle Mitglieder werden deshalb um entsprechende kurze Hinweise gebeten. Eine Postkarte genügt: ADFC Bonn, Postfach 180 146, 5300 Bonn 1. Danke!

IMPRESSUM RÜCKENWIND APRIL 1989

Auflage 2.000 - Kostenlose Zustellung an alle Mitglieder. Erscheinungsweise: alle 2 Monate. Beiträge und Leserbriefe willkommen.

Verantwortlich: Ruth Steinacker

ADFC Bonn e. V. Postfach 180 146 5300 Bonn 1
Postgirokonto Köln 1274 02 - 504 (BLZ 370 100 50)

Druck: Eilers in Bonn

Redaktionschluß 3/89: 15.05.89

Titelfoto: Ruth Steinacker

Inhalt

	Seite
Mit Fahrrad und Landkarte unterwegs	6
Fortschritte beim Radwegenetzausbau in St. Augustin	8
Es passierte ...	8
Wirksamkeit der Sperren an der Poppeldorfer Unterführung nur "geprüft"	9
Leserbrief: Mehr Radwege in Koblenz	9
ADFC-Bonn: "Wir haben die Nase voll"	10
9. April: Fahrradtag in Troisdorf	10
Kontaktadressen und regelmäßige Termine	11
Radtouren April - Juni	12
Fahrradmärkte	13

Vorankündigung:

"Bauliche Maßnahmen in Tempo 30 Zonen und die Folgen"

Diavortrag und Diskussion

Referent: Dr. Werner Draeger

Termin: voraussichtlich Do. 1. 6. um 20 Uhr im Jugendheim der Johanniskirchengemeinde in Bad Godesberg-Pennenfeld

Auskunft: Gerhard Lemm 0228-34 57 32 ab 17 Uhr

Mit Fahrrad und Landkarte unterwegs

Immer der Nase nach - so kann man auch beim Radfahren weiterkommen. Ob man dabei aber gerade auch die kürzeste, flachste, schönste ... ruhigste Strecke findet, darf mit Recht bezweifelt werden. Und doch sieht man an jedem Wochenende "Freizeit"-Radler, die sich auf dem Mehrzweckstreifen am Rande einer vierspurigen Bundesstraße von A-dorf nach B-weiler haben sie hierher geführt. Karten haben sie vorher nicht zu Rate gezogen, oder es war nur der unvermeidliche Autoatlas greifbar. Und der enthält eben noch nicht einmal Nebenstraßen.

Ein wenig mehr Vorbereitung ist schon sinnvoll, um beim Fahrradfahren auf angenehmere Weise voranzukommen. Die Wegweiser an der Straßen sind nun einmal meist nur für die Autofahrer gedacht, und kaum irgendwo ist das Gelände so übersichtlich, daß man sein Ziel am Horizont sichten und danach den passenden Weg aussuchen kann. Selbst die Methode, immer am Flußufer entlang zu fahren, kann versagen; nicht einmal alle größeren Flüsse haben Uferstraßen, vielmehr führt der Weg häufig am Rande des Tals auf halber Höhe entlang, wo die Siedlungen in hochwassergeschützter Lage sich ausgebreitet haben. Dann geht es auch schon mal stärker auf und ab, als man sich bei der Planung dieser schönen flachen flußabwärts-Radtour hat träumen lassen - womit wir beim vielleicht trotz aller Schaltungstechnik immer noch wichtigsten Problem der Routenauswahl wären, nämlich den Steigungen. Viele Radler nehmen gerne einen Umweg von ein paar Kilometern in Kauf, nur um einen steilen Anstieg zu vermeiden - und steil ist es für manchen Radfahrer schon ab drei Prozent, also bei drei Metern Höhenunterschied auf hundert Meter Strecke. Da geht es den Radfahrern ähnlich wie der Eisenbahn; dort geht es auch ab fünf Prozent meist nur noch mit Zahnradunterstützung weiter bergauf. (Weshalb es meistens ein guter Tip ist, entlang einer Bahnstrecke zu fahren; es kann nie zu steil werden.)

Wir brauchen also sowohl zur Vorbereitung wie auch während der Fahrt geeignete Informationen, um unsere Strecke den Bedürfnissen entsprechend auswählen zu können: ruhige oder gar autofreie Wege, geringe Steigungen, landschaftliche Reize, glatter Straßenbelag, und möglichst alles gleichzeitig und auch noch schönes Wetter. Wenn man nur eine kurze Sonntagsfahrt in der heimischen Umgebung vor hat, reicht vielleicht schon die Information, daß man immer den kleinen grünen Schildchen mit "R 17" drauf folgen muß, um wieder am Ausgangspunkt anzukommen. Aber wehe, eines fehlt!

Für alle anderen Fälle fängt die Vorbereitung am besten schon zu Hause an mit einer geeigneten Umgebungskarte oder bei längeren Urlaubstouren mit einer Übersichtskarte im Schulatlas - nicht im

Autoatlas! Jedenfalls kommt es hier darauf an, den Verlauf der geplanten Fahrt in großen Zügen entlang von Flüssen, Tälern, Bahnen, abseits von Industrie, Großstädten und Autobahnen in etwa überblicken zu können. Geeignete Maßnahmen reichen von 1 : 200 000 bis 1 : 1 000 000. Darauf kann man natürlich längst nicht jede Straße und längst nicht jeden Hügel mehr sehen, aber wir wollen ja zuerst auch nur überlegen, wie wir ungefähr von Frankfurt zum Gardasee kommen - oder wenigstens in die Richtung.

Besonders geeignet sind für diese Art der Vorbereitung die Topographische Übersichtskarte 1 : 200 000 (TÜK 200) und die Übersichtskarte 1 : 500 000 (ÜK 500), die amtlicherseits vom Institut für Angewandte Geodäsie herausgegeben werden. In Frankreich, Österreich und der Schweiz gibt es ähnlich gute Karten vergleichbarer Maßstäbe der jeweiligen nationalen Vermessungsbehörden. All diese Karten zeichnen sich durch eine besonders gute Erkennbarkeit der Geländeformen aus, was im hügeligen Mitteleuropa für den Radfahrer besonders wichtig ist. Wenn man auf Auto-karten der genannten Maßstäbe zurückgreift - und das muß man leider immer noch gelegentlich, weil nicht überall gut sortierte Landkartenhandlungen in der Nähe sind, der Buchhändler kein Interesse am Besorgen solcher "Spezialitäten" hat oder weil es für manche ausländischen Regionen einfach keine anderen einigermaßen aktuellen Karten gibt, dann muß man in aller Regel darauf verzichten, viel vom Relief erkennen zu können; den Autofahrer interessieren Steigungen meist nicht mehr. Aber zu diesem Problem kommen wir später noch einmal zurück.

Während der Fahrt selbst, oder wenn wir die genaue Strecke schon vorher zu Hause festlegen wollen, brauchen wir natürlich Kartenmaterial in größeren Maßstäben. (Nebenbei: großer Maßstab heißt, daß das abgebildete Gebiet sehr groß gestellt ist und eben nicht winzig klein verkleinert wie bei einer Karte kleinen Maßstabes - das sind die mit den größten Ziffernfolgen in der Maßstabsbezeichnung, und eben deswegen werden die Bezeichnungen trotz der Eselsbrücken gelegentlich auch von Profis verwechselt.) Optimal für die kürzere Radtour sind hier die Topographischen Karten 1 : 500 000, bei uns TK 50 genannt, und in ähnlicher Ausführungsqualität in praktisch allen europäischen Ländern verfügbar. Ein Kilometer entspricht hier großzügigen zwei Zentimetern auf der Karte; hier ist (fast) jeder Weg verzeichnet, hier erkennt man optimal das Relief durch formenplastische Geländeschummerung und Höhenlinien. Ob man eine der inzwischen sehr zahlreichen ausgesprochenen Radwanderkarten auf dieser Grundlage verwendet oder sich selbst seinen Weg anhand der Normalausgabe suchen will, hängt vom Geschmack

ab, aber auch vom Angebot: In Bayern gibt es erst recht wenige TK-50 Radwanderkarten, in Hessen und Baden-Württemberg gibt es praktisch nur noch diese Ausgabe.

Aber auch schon bei kürzeren Fahrten bemerkt man den vielleicht einzigen Nachteil dieser Karten, eben den großen Maßstab: Man muß öfters umblättern, aufgefaltet in der Lenkertasche oder im Kartenhalter sieht man bei diesem Maßstab eben nur zehn Kilometer auf einmal. Längere Fahrten oder gar eine ganze Urlaubsreise lassen sich auf diese Weise nicht durchführen, man bräuchte einen ganzen Anhänger nur fürs Kartenmaterial, von den Kosten einmal ganz abgesehen. Wir müssen uns also mit Karten kleinerer Maßstäbe bescheiden und uns damit leider auch eine Reihe unvermeidbarer Nachteile einhandeln. Ist schon auf der TK 50 in dichtbesiedelten Gebieten längst nicht jeder Wirtschaftsweg eingezeichnet, so können bei einer Karte in 1 : 200 000 schon die Nebenstraßen nur noch in Auswahl dargestellt werden - was viele nicht wahrhaben wollen, die steif und fest behaupten, die Generalkarte enthalte "alle" Straßen.

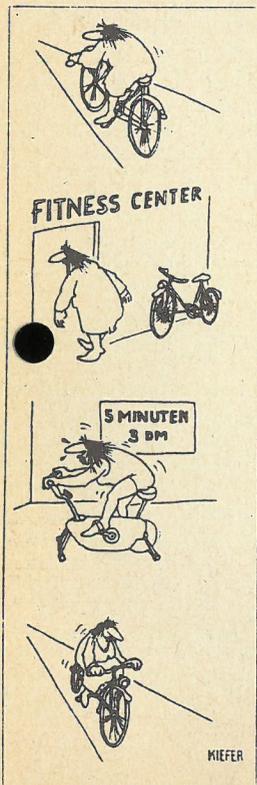
Man hat bei größeren Fahrten also die Wahl: Entweder die auf der Karte eingezeichneten, gut ausgebauten und beschilderten größeren Autostraßen zu benutzen und dann eben auch viel Autoverkehr mitzubekommen, oder eben gelegentlich zu riskieren, einem parallel gelegenen, in der Karte nicht verzeichneten, schon gar nicht ausgeschilderten, aber ruhigen Wirtschaftsweg zu folgen und dann nach etlichen Kilometern in der Prarie zu versanden. Hier ließe sich vielerorts durch ein einziges Schildchen sagen, daß man diesen Weg durchgehend befahren kann oder daß es sich um eine Sackgasse handelt.

Nachdem wir so unsere Erwartungen daran, was wir überhaupt von Karten im allgemeinen und solchen für Radfahrer im besonderen erwarten können, auf vielleicht etwas realistisches Maß zurückgeschraubt haben, wollen wir uns der mindestens so schwierigen Frage zuwenden, wie man denn wenigstens an die existierenden guten Karten kommt. Das fängt schon einen Schritt früher an mit der Frage, wie man von der Existenz bestimmter Karten erfährt. Bei Büchern ist das einfach: Jede Buchhandlung besitzt dicke Kataloge, in denen alle lieferbaren deutschsprachigen Bücher verzeichnet sind, und im Ausland gibt es entsprechende Werke. Landkarten hingegen sind weltweit unbeliebte Kinder der Buchhändler wie der Bibliotheken: sie lassen sich nicht ordentlich hinstellen, haben unpraktische Formate, veralten schnell, sind schwierig zu finden und zu bekommen. Der GEO-Katalog gilt als weltweit umfangreichstes Verzeichnis von lieferbaren Landkarten überhaupt. Dennoch sind Karten für Radfahrer darin kaum zu finden, da sie häufig von örtlichen Institutionen herausgegeben und auch nur lokal vertrieben werden.

In dieser Situation hat der ADFC 1982 damit begonnen, wenigstens für die Bundesrepublik zu versuchen, alle vorhandenen Radfahrerkarten lückenlos nachzuweisen. Das ADFC-Kartenverzeichnis für Radfahrer enthielt damals gerade 120 spezielle Radfahrerkarten, seinerzeit eine noch fast unbekannte Gattung von Landkarten. Inzwischen weist das Verzeichnis weit über 600 Radfahrerkarten allein von der Bundesrepublik aus; seit 1987 erscheint ein gleichartig aufgebautes, von der ARGUS herausgegebenes Kartenverzeichnis auch für Österreich. Mit welchen Karten man als Radfahrer in den übrigen europäischen Ländern weiterkommt oder sich wenigstens behelfen kann, wir im einzelnen in den nach und nach erscheinenden ADFC-Länder-Infos nachzulesen sein.

Wolfgang Lierz

(Der Aufsatz wurde mit der freundlichen Genehmigung des Autors leicht gekürzt übernommen aus dem Bruderhilfe-Journal 3/1988)



Fortschritte beim Radwegenetzausbau in Sankt Augustin

Erfreulicherweise ist aus Sankt Augustin zu melden. Die stadtbahnparallele Fahrradtrasse gewinnt langsam Gestalt. Kürzlich wurde ein kurzes, aber wichtiges Teilstück fertiggestellt, das die Bachstraße in Hangelar mit der Weiterführung des Weges in Bonn verbindet. Der bisher nötige Umweg über Händelstraße und Vilicher Straße entfällt dadurch.

Derzeit noch völlig unbefriedigend ist die Führung im Bereich Haltestelle Hangelar-Mitte/Haus der Nachbarschaft. Aber auch hier ist Abhilfe in Sicht. Geplant ist ein selbständiger Radweg zwischen Udestraße und Richthofenstraße auf der dem Bahnhofsgebäude gegenüberliegenden Seite der Gleise. Da die Landesfördermittel für 1989 bewilligt wurden, wird noch in diesem Jahr mit dem Bau begonnen. Nach Fertigstellung dieses Teilstücks gibt es dann durchgehend eine überwiegend autofreie stadtbahnparallele Trasse von Vilich-Mülldorf bis Sankt Augustin-Altersheim. Mit dem Ausbau dieser Strecke wird einer Forderung aus dem Grundsatzprogramm von 1985 der ADFC-Ortsgruppe Sankt Augustin entsprochen. Nicht erfüllt wurde bislang die Forderung nach einer Vorfahrtsberechtigung für diesen Radweg.

Ebenfalls in der diesjährigen Förderung enthalten ist die Fortführung des Sieguferadweges unter der B 8 in Buisdorf. Damit entfällt die an dieser Stelle lebensgefährliche Überquerung der B 8. Es besteht dann die Möglichkeit, autofrei entlang der Siegrenze der Stadtgrenze Bonn bis zur Stadtgrenze Hennef (und darüber hinaus) zu radeln.

In Niederpleis verwirklichte die Stadtverwaltung - in leicht abgewandelter Form - einen Vorschlag der ADFC-Ortsgruppe Sankt Augustin. In der Mülldorfer Straße, einer wichtigen Zufahrt zum Schulzentrum Niederpleis mit über 1700 Schülern, fehlte vor der Kreuzung mit der Schulstraße bislang auf den letzten 35 m der Radweg. Nach Wegnahme der kaum genutzten Linksabbiegespur konnte hier ein Fahrradstreifen - eine Neuheit für Sankt Augustin - abmarkiert werden.

Ulrich Kalle

Es passierte ...

... einer Radlerin am 27. Januar 1989 in Kessenich:

Sie bog vom Ahrweg in den Rheinweg nach links ab und mußte wegen dort parkender Autos ziemlich weit in Fahrbahnmittle fahren. Ein kurz nach ihr abgebogener silberfarbener Ford Sierra überholte sie daraufhin in Briefmarkenabstand, und vor lauter Schreck und Arger rief sie ihm ein "He" hinterher. Der Fahrer hielt daraufhin am rechten Fahrbahnrand und schickte sich auszustiegen.

Die Radfahrerin wollte es aber nicht auf eine Konfrontation ankommen lassen und fuhr vorbei, worauf der Wagen sie erneut überholte, diesmal nur noch den Hauch von einem Seitenabstand lassend.

Nichts Besonderes bis dahin, die gebeutelte Radlerin schrieb sich das Autokennzeichen auf was dem Fahrer des Wagens wohl nicht sehr behagte, denn er hielt an, stieg aus und ging auf sie zu mit den Worten: "Paß auf, dich werde ich schon vom Rad runterholen!" Etwas perplex über das persönliche "Du" erfuhr die Bedrohte im nachfolgenden Wortwechsel als Argument für das erstmalige dichte Vorbeifahren den angeblichen Gegenverkehr.

Nachdem es zum Glück nicht zu Handgreiflichkeiten gekommen war, fuhr die Radlerin auf mein Anraten tags darauf (Samstag 28. Januar 1989) zur Polizeiwache auf der Zeppelinstraße, um zu erfahren, wie man gegen solche Nötigung vorgehen könnte (vielleicht durch Weitergabe des Verfalls an die Presse), und um eventuell Anzeige zu erstatten.

Jetzt kommt das Bonbon an der Geschichte: Nach einer freundlichen Diskussion mit den diensthabenden Beamten schloß einer von den beiden mit den Worten: "... im übrigen hätte eine Anzeige wenig Zweck, die würde sowieso nur im Papierkorb landen." - Und das, obwohl mithilfe des vorliegenden Kennzeichens der Halter, und über diesen auch der Fahrer des Wagens, ohne weiteres ermittelt werden könnte!

Andreas Lemm

Wirksamkeit der Sperren an der Poppelsdorfer Unterführung nur "geprüft"

Das Bild von Planungsamtsleiter Epping, wie er gerade fahrradfahrend die Sperren an der Poppelsdorfer Unterführung "überwand" - veröffentlicht im General-Anzeiger vom 20. Dez. 88 (vgl. auch RADFAHREN 2/1989) - war für einen Bürger Anlaß, beim Oberstadtdirektor über das verkehrswidrige Verhalten von Herrn Epping Beschwerde zu führen. Die Antwort des Oberstadtdirektors war sehr beruhigend: Herr Epping hatte keineswegs verkehrswidrig die Sperren durchfahren, er hatte bei einer Dienstfahrt ihre Wirksamkeit überprüft, Radfahrer zum Absteigen und Schieben ihres Fahrrads durch die Popp-Unterführung zu veranlassen. Der ADFC, der in Kenntnis dieses Briefwechsels gelangte, wollte es nun ganz genau wissen und stellte dem Oberstadtdirektor folgende Fragen:

1. Seit wann sieht der Geschäftsverteilungsplan der Stadtverwaltung vor, daß das Planungsamt die Wirksamkeit der Maßnahmen des Straßenverkehrsamtes prüft?
2. Wieviele Dienstfahrten hat Herr Epping durchgeführt und mit welchem Ergebnis?

Dabei wies der ADFC den Oberstadtdirektor daraufhin, daß die wenigen Radfahrer, die immer noch durch die Unterführung fahren, ebenfalls die Wirksamkeit der Maßnahme - ohne Auftrag des ADFC - prüfen und dem ADFC gegenüber als Schikane und Behinderung des Radverkehrs bezeichnen.

Der Oberstadtdirektor antwortete mit folgendem Schreiben:

"Für Ihr Schreiben vom 22.2.1989 danke ich Ihnen. Ich entnehme ihm - sicherlich nicht ganz Unrecht - daß Sie Herrn Epping als einem besonders eifrigen Radfahrer Bonns nicht ganz unwohl gesonnen sind. Es mag dahingestellt sein, wie oft Herr Epping vor der Veröffentlichung des General-Anzeigers vom 20.12.1988 auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz die Wirkungsweise der Absperrung geprüft hat. Fest steht jedoch:

1. Herr Epping hat ohne entsprechende Regelungen im Geschäftsverteilungsplan allein aufgrund seines Engagements bei der Durchsetzung vorgegebener oder selbst für richtig erkannter Ziele die Wirkungskontrollen durchgeführt.
2. Die Erkenntnisse der Verwaltung, daß es sich bei den angeordneten Sperren lediglich um ein hoffentlich nicht allzu lange währendes Provisorium handeln kann, haben sich verfestigt.

3. Bei allem Argernis von Provisorien muß doch festgestellt werden, daß durch die Sperren Gefährdungen insbesondere für alte Leute und Kinder, wie sie vor Anordnung der Sperren durch einige allzu schnelle Radfahrer vorhanden waren, nicht mehr bestehen.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß Ihnen nicht entgangen sein wird, daß die Verwaltung nicht zuletzt im Hinblick auch auf die 2000-Jahr-Feier der Stadt den Absperrungen inzwischen zumindest ein etwa freundlicheres Aussehen gegeben hat."

Kommentar: Hoffentlich sind die Erkenntnisse der Verwaltung über den provisorischen Charakter der Sperren nicht dergestalt wie die allgemein vorherrschenden Erkenntnisse über das Provisorium einer gewissen Bundeshauptstadt.

Leserbrief

Mehr Radwege in Koblenz

Ich fuhr am Freitag, den 20.1.1989 mit meinem Fahrrad durch Koblenz und stellte fest, daß Radwege dort dünn gesät sind!

An manchen Bürgersteigen sind grüne Schilder, die ein Fahrradsymbol beinhalten, angebracht. Aber bei näherem Hinsehen stellt man fest, daß sie **keine Radwege sind und sich auch nicht dazu eignen!** Ein Großteil wenigen Radwege sind von Bodenwellen so bedeckt, daß sie **nicht befahrbar sind!** Wenn die Radwege nicht von rücksichtslosen Autofahrern zugeparkt werden, tummeln sich auf ihnen Passanten und Fußgänger - vor allem kleinere Kinder -, welches die Folge hat, daß man vorsichtiger/langsamer fahren muß. Gut befahrbare, unbeparkte Radwege trifft man höchstens zwischen 24 und 3 Uhr an! Aber wer fährt um diese Zeit noch mit dem Fahrrad? Beschwerden möchte ich mich - im Namen aller Radfahrer - darüber, daß das Koblenzer Tiefbauamt Milliarden von DM für neue Bundesstraßen, Umgehungsstraßen und Moselbrücken ausgibt!

Wieso baut das städtische Tiefbauamt nicht mehr Radwege? Damit könnte viel erreicht werden, nämlich die Entlastung der Verkehrsstraßen in den Hauptverkehrszeiten durch die umweltbewußten Radfahrer! Ich fordere die Stadt Koblenz auf:

Fortsetzung nächste Seite

Fortsetzung Leserbrief

- sich für den Bau von mehr Radwegen einzusetzen;

- sich um die konsequente Instandhaltung der Fahrradwege zu kümmern.

Gleichzeitig appelliere ich an die Vernunft der Bürger ihr Fahrrad für ihre Fahrten zur Arbeitsstelle und für Freizeitfahrten einzusetzen.

Andreas Horst, 14 Jahre

"Wir haben die Nase voll"

Der ADFC Bonn plant am Sa. 3. Juni 1989 eine Fahrraddemonstration durchzuführen. Alle ADFC-Mitglieder sind zum Mitmachen aufgefordert. Der ADFC kann sich im wahrsten Sinne des Wortes abstrampeln, soviel er will, aber in Bonn scheint für Radfahrer nichts mehr zu laufen, ob es nun die Neugestaltung des Vorplatzes am Bonner Hauptbahnhof ist oder die Sperrung der Rathausgasse für Radfahrer. Deswegen müssen wir, Radfahrer/innen, der Öffentlichkeit zeigen, daß wir dieses Verhalten von Stadtverwaltung Bonn und Kommunalpolitiker/innen nicht länger hinnehmen.

In einer Pressekonferenz Anfang März trug der ADFC seine "Mängelliste" der Öffentlichkeit vor. Die Bonner Rundschau berichtet darüber am 11. März 1989:

MN Bonn. „Ich habe den Eindruck, die Bonner Innenstadt soll zu einer fahrradfreien Zone umgestaltet werden.“ Harte Worte findet Karl-Ludwig Kelber, Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Bonn (ADFC), zu der nach seiner Ansicht „völlig indiskutablen Situation für Radfahrer“ in der Bundeshauptstadt. Entschiedenem Protest meldet jetzt der ADFC Bonn gegen die vorliegende „Planung des Bahnhofsbereiches an.“

„In einer Eingabe an das Stadtplanungsausschuss im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan des „Bahnhofsbereichs“ beklagt die Interessenvertretung, daß bei einer Verwirklichung der vorliegenden Pläne keinerlei Möglichkeit mehr bestehe, mit dem Rad vom Kaiserplatz zur Thomastraße und umgekehrt zu fahren. In Fahrtrichtung Norden werde eine Situation, vergleichbar der in der Rathausgasse geschaffen (rechts Busspur, linke Fahrspur für den Kfz-Verkehr und keinen Radweg). Auch in der umgekehrten Richtung sei kein Platz für die Anlage einer Fahrradspur vorgesehen. „Wir fordern daher einen beidseitigen, 1,50 Meter breiten Fahrradweg“, fordert Jens Peters, Planungsdezernent des ADFC.

Die Vertreter des ADFC sehen in dem Vorhaben der Stadt einen eklatanten Verstoß gegen das Gebot der

Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer. Andreas Stürmer, 2. Vorsitzender des ADFC, „Wir werden alle Mittel ausschöpfen, um zu verhindern, daß hier erneut – nach dem „Sündenfall“ Rathausgasse – der Fahrradverkehr absichtlich ausgesperrt wird. Zur Not werden wir diese Planung gerichtlich anfechten.“

Als skandalös betrachten die Fahrradfreunde gleichfalls die Zunahme der Falschparker auf den Radwegen. In einer in Eigenregie durchgeführten Untersuchung zählte der ADFC, in einem Zeitraum von 27 Monaten, 2444 „in behindernde Weise“ falsch geparkte Autos. Von diesen hatten, laut ADFC, lediglich 33 PKW's eine Verwarnung unter dem Scheibenwischer. Das wäre ein Anteil von lediglich 1,35 Prozent. „Für 27 Pfennig kann man demnach in Bonn auf Radverkehrsanlagen beliebig lang parken.“ so Karl-Ludwig Kelber.

Besonders betroffen erscheint den Radfahrern der Fahrradweg in der Kaiserstraße. Hier habe man falsch geparkte Fahrzeuge festgestellt, die 72 Stunden dort gestanden hätten. Deshalb lautet die Forderung des ADFC: „Entweder diese Mißstände durch bauliche Maßnahmen – Errichtung einer Absperrkette oder Schwelle – zu beseitigen oder den Radweg aufzuheben.“

Rund ums Rad

Sonntag 9. April 1989 10 - 18 Uhr

Bürgerhaus Troisdorf

Geschicklichkeitsparcours

In einem praktischen und einem theoretischen Teil kann der Radler seine Fähigkeiten beweisen, mit den alltäglichen Situationen des Straßenverkehrs fertig zu werden (mit fahrradspezifischen Preisen).

Fahrrad-TÜV

Von 14 bis 15 Uhr bietet die Troisdorfer Polizei jedem interessierten Radler einen Verkehrssicherheitstest für seinen Fahrrad.

Mängelrad

Gewinnspiel, bei dem zehn versteckte Mängel an einem Fahrrad zum Thema Sicherheit gefunden werden müssen.

Liegeräder

Es werden unterschiedliche Konzepte von alternativen Fahrradmodellen vorgestellt. Vorteile gegenüber Fahrrädern herkömmlicher Bauweise werden deutlich aber auch die Nachteile sollen nicht verschwiegen werden.

Videoecke

- * Fahrradfahren in der Stadt Delft
- * Hightechspielzeug mit Muskelantrieb
- * Hobbythek - Bau eines Liegerads
- * Fliegen mit Muskelkraft - Dädalus
- * Ich fahre mit Sonne

Lastenräder

Demonstration, was mit dem Fahrrad alles bewältigt werden kann. Einkaufen mit dem Rad, Anhänger, Lastenräder, Sonderkonstruktionen.

ADFC-Mitglieder aus Bonn

treffen sich am 9.4. um 10 Uhr unter der Kennedybrücke auf der Beueler Seite, um gemeinsam nach Troisdorf zu fahren.

Workshop Liegeräder

Wer hat Interesse an Liegerädern? Der ADFC Troisdorf veranstaltet einen regelmäßigen Workshop und zwar

Jeden Samstag von 15 bis 17 Uhr

in der **Velo-Werkstatt** im Cafe Bauhaus am Pfarrr-Kentemich-Platz 29

Kontaktadressen und regelmäßige Termine

Vorstand

1. Vorsitzender

Karl-Ludwig **Kelber**, Postfach 120 331, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-21 10 78 d. 0228-69 46 60 p.

2. Vorsitzender

Andreas **Stümer**, Röckumstr. 97, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-61 11 21

Kassiererin

Inge **Brade**, Erfurtstr. 9, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-25 62 82

Schriftführung/Mitgliederbetreuung

Dieter **Lenk**, Deichmanns Aue 52, 5300 Bonn 2, Tel. 0228-34 25 06

Rechtsfragen

Dr. Michael **Zumpe**, Schülerweg 10, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-23 35 74 p. 0228-300 25 32 d.

Stadt- und Verkehrsplanung

Jens **Peters**, Londoner Str. 2, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-67 43 42

Technik

Louis **Leprod'Homme**, Zedernweg 8, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-23 63 17

Christof **Neuhaus**, Siemensstr. 168, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-66 50 00

Rückenwind

Ruth **Steinacker**, Lennestr. 7, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-21 01 86 p. 0228-22 01 59 d.

Öffentlichkeitsarbeit

Ilse **Stümer**, Röckumstr. 97, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-61 11 21

Radwandern

Grid **Schausten**, Am Wildpfad 3, 5204 Lohmar, Tel. 02241-38 47 51 p. 0221-509 28 52 d.

ADFC-Geschäftsstelle

Heiner **Schorn**, c/o Jendis, Kaiser-Karl-Ring 26, 5300 Bonn 1

Stadtteilgruppen Bonn

Bonn

Gerhard **Hoffmann**, Weiherstr. 16, 5300 Bonn 1, Tel. 0228-65 28 30 p. 0221-571 32 06 d.

Treffen: Jeder letzte Dienstag im Monat um 20 Uhr in den *Bonner Stuben*, Oxford-/Wilhelmstrasse

Die nächsten Termine: 25.04., 30.05.

Bad Godesberg

Gerhard **Lemm**, Bachemer Str. 7a, 5300 Bonn 2, Tel. 0228-34 57 32

Treffen: Jeder 3. Donnerstag im Monat 20 Uhr in der *Marktschänke*, Bürgerstr. 2

Die nächsten Termine: 20.04., 18.05.

Beuel

Elmar **Steinbach**, Wehrhausweg 59, 5300 Bonn 3, Tel. 0228-46 71 63

Ortsgruppen

St. Augustin

Ulrich **Kalle**, Ulmenweg 6, 5205 St. Augustin 1, Tel. 02241-33 45 64

Treffen: Jeder 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr im Haus Mülldorf, Bonner Str. 68 (Zugang über den alten Schulhof)

Die nächsten Termine: 04.04., 02.05.

Bad Honnef

Ulrich **Bohnen**, Frankenweg 54, 5340 Bad Honnef, Tel. 02224-76 631

Treffen: Jeder letzte Freitag im Monat um 20 Uhr im Kurhaus

Die nächsten Termine: 28.04., 26.05.

Koblenz/Mosel

Gerhard **Jung**, Vogelweide 17, 5400 Koblenz 1, Tel. 0261-69 375 p. 0261-49 23 46 d.

Treffen: Jeder 2. Montag im Monat um 19.30 Uhr im Bikunox, Jesuitengasse

Die nächsten Termine: 10.04., 08.05.

Meckenheim

Axel **Einnatz**, Umlandstr. 17, 5309 Meckenheim, Tel. 02225-100 66

Troisdorf

Andreas **Pooch**, Heidestr. 8, 5210 Troisdorf, Tel. 02241-75 344 p. 02241 10 53 56 d.

Treffen: Jeder 3. Montag im Monat um 20 Uhr bei Andreas Pooch Heidestr. 8

Vorgebirge

Adolf **Bost**, Kirchgasse 66, 5305 Alfter-Gielsdorf, Tel. 0228-208-4262 d.

Treffen: Jeder 2. Montag im Monat um 20 Uhr in den *Rathausstufen*

Die nächsten Termine: 10.04., 08.05.

Volksradfahren

Der RTC Mehlem veranstaltet am Sonntag, den 23. April 1989 ein Volksradfahren. Start: 9 Uhr an der Mehlemer Kapelle im Bad Godesberg-Mehlem, Meckenheimer Straße/Bachemer Straße. Die Tour führt über Berkum und Lannesdorf nach Mehlem zurück.

Radtouren April - Juni

So. 16. April *Bonn*
Kirchen in Bonn - mit dem Fahrrad entdeckt
Kunsthistorische Führung durch Kirchen im Bonner Norden mit Kaffeepause.
Abfahrt: 12 Uhr Weiherbrücke am Poppelsdorfer Schloß
Führung: Dr. Walter Geis
Anmeldung beim Katholischen Bildungswerk
Bonn 0228-21 60 31 oder 21 60 33

zusätzlich!
Sa. 22. April *Bad Godesberg*
Familienradtour des Kindergartens Mehlem, Heilandkirchengemeinde, mit Kindern; nachmittags Auskunft und Führung: Gerhard Lemm 0228-34 57 32

So. 23. April *Meckenheim*
Kottenforsttour
Durch den Kottenforst ins Derletal mit Rast am Grillplatz im Park (25 km).
Abfahrt: 14 Uhr am Haupteingang zum Rasenstadion im Meckenheimer Sportzentrum
Führung: Axel Einnatz 02225-100 66

So. 23. April *Bornheim*
Burgen und Schlösser im Vorgebirge
Die Radtour ist für Familien mit Kindern geeignet (25 km), bitte Proviant für eine kleine Pause mitbringen.
Abfahrt: 10.30 Uhr an der Volkshochschule in Bornheim Ecke Königstraße/Pohlhausenstraße)
Führung: Bertold Rothe 02227-26 73

zusätzlich!
Samstag, 29. April *Bonn*
Durchs Pleiser Ländchen nach Blankenberg
Über die Dörfer und Hügel des Pleiser Ländchens führt die Radtour nach Stadt Blankenberg (Einkehr) und an der Sieg entlang zurück (70 km).
Abfahrt: 10 Uhr unter der Kennedybrücke in Beuel
Führung: Sigrid Schausten 02241-38 47 51

Do. 4. Mai *Koblenz + Bonn*
Vatertagstour
Tagestour zum Bootshaus in Sinzig, wo die Bonner und Koblenzer ADFCler gemeinsam grillen (Proviant mitbringen).
Abfahrt in Bonn: 10 Uhr an der Mehlemer Fähre in Bad Godesberg (60 km mit Abstecher an die Ahr)/Führung: Gerhard Lemm 0228-34 57 32
Abfahrt in Koblenz: 8.30 Uhr am Stadtbad (85 km) /Führung: Gerhard Jung 0261-69 375

So. 28. Mai *Meckenheim*
Durch das Swistbachtal
Halbtagestour entlang der Swist nach Heimerz-

heim und zum Eisernen Mann (35 km).
Abfahrt: 14 Uhr am Haupteingang zum Rasenstadion im Meckenheimer Sportzentrum
Führung: Axel Einnatz 02225-100 66

So. 11. Juni *Bonn*
Kirchen in Bonn - mit dem Fahrrad entdeckt
Kunsthistorische Führung durch Kirchen am Rande des Kottenforstes mit Kaffeepause.
Abfahrt: 12 Uhr vor St. Petri Ketten in Lengsdorf
Führung: Dr. Markus Walz
Anmeldung beim Katholischen Bildungswerk
Bonn 0228-21 60 31 oder 21 60 33

So. 18. Juni *Bonn+Koblenz*
Radtour nach Linz
Die Bonner und Koblenzer ADFCler treffen sich in Linz zu einem gemeinsamen Mittagessen.
Abfahrt in Bonn: 9.30 Uhr unter der Kennedybrücke in Beuel. Die Tour führt über die Margaretenhöhe und Kalenborn nach Linz (40 km), Rückreise mit dem Schiff.
Führung: Sigrid Schausten 02241-38 47 51
Abfahrt in Bendorf: 8.30 Uhr am ehemaligen Bahnhof, Die Tour führt über Niederbieber, Wiedtal, Hausen nach Linz und zurück über Andernach nach Koblenz (100 km).
Führung: Bernhard Theiss 0261-66 348

So. 18. Juni *Koblenz*
Kaffeefahrt nach Andernach
Gemütliche Halbtagestour von Koblenz nach Andernach und zurück (40 km).
Abfahrt: 14 Uhr am Stadtbad (nicht 9 Uhr wie im Tourenprogramm ausgedruckt)
Führung: Ursula Jung 0261-69 375

Sa. 24. Juni *Meckenheim*
Zu den Katzenstein im Veybachtal
Tagestour ins Veybachtal bei Euskirchen (55 km)
Abfahrt: 9 Uhr am Haupteingang zum Rasenstadion im Sportzentrum Meckenheim
Führung: Axel Einnatz 02225-100 66

Sa. 1. Juli *Bonn*
Durch den Naturpark Rhein-Westerwald
Von Bonn nach Linz mit dem Zug. Über die Datzenberger Höhe ins Wiedtal, entlang der Wied bis Döttesfeld, über Daufenbach, Niederraden, Aubachtal nach Neuwied (80 km). Rückreise: Neuwied-Bonn mit dem Zug. Bitte Proviant mitbringen.
Abfahrt: ca. 8.30 Uhr am Bahnhof Bonn-Beuel (abhängig vom Sommerfahrplan der DB)
Anmeldung bis 18. Juni bei Sigrid Schausten
02241-38 47 51

Termine Fahrradmärkte Kleinanzeigen

Radhaus ADFC-Geschäftsstelle

Maxstr. 73 5300 Bonn Tel. 0228-63 00 15

Öffnungszeiten:

Di. 17 - 19 Uhr Beratung und Verkauf

Mi und Fr 12 - 16 Uhr nur Verkauf

* Kleinanzeigen für ADFC-Mitglieder gratis *

Altes "Torpedo-Tandem"
schwer aber unverwüstlich
26", mit Vorderradfederung, Preis VB
zu verkaufen. Tel. 09403 - 1080

Fahrradmärkte

Troisdorf

So. 9.4. 10 - 18 Uhr am Bürgerhaus Troisdorf

Bad Godesberg

Sa. 15.4. 10 - 13 Uhr am Trinkpavillon im Stadtpark

Bonn

Sa. 15.4. 10 - 13 Uhr Regina-Pacis-Weg vor der Universität

Meckenheim

Sa. 6.5. 10 - 13 Uhr Neuer Markt/Glockenspiel

St. Augustin

20.5. 10 - 13 Uhr St. Augustin-Zentrum Marktplatz

Autor gibt Bücher aus der Restauflage gegen Erstattung der Unkosten ab. 

... und man fährt trotzdem weiter

Erschreckendes und Satirisches über den Kraftfahrzeugverkehr
Themen: Interpretation von Unfallstatistiken - Kinder im Verkehr - Probleme der Verkehrserziehung - Lärm - Umweltverschmutzung - Autoreklame - Verkehr und Gesellschaft. (174 Seiten)

Bitte senden Sie für ein Buch 3,- DM, für zwei Bücher 5,- DM in Form von Briefmarken an:

Bruno Liebaug, Breite Str. 1, 5210 Troisdorf 18
Bitte den Absender deutlich schreiben!

Aktive Mitglieder gesucht

Die ADFC-Geschäftsstelle in Bonn erfordert eine ganze Menge Arbeit. Welches ADFC-Mitglied ist bereit, ein Stück Arbeit zu übernehmen? Gesucht wird einmal ein Mitglied, das den Putzdienst übernimmt: alle drei Wochen die Geschäftsstelle freitags oder samstags zu putzen (Zeitaufwand: 1/2 Stunde). Zum anderen werden Mitglieder gesucht, die in regelmäßigen Abständen den Beratungsdienst am Dienstagabend übernehmen. Natürlich wird jede/r sorgfältig eingearbeitet. Interessierte werden gebeten, sich bei der Geschäftsstelle 0228-63 00 15 zu melden.

*** 10 Jahre ADFC *
Bremer Fahrradtage
vom 8. - 18. Juni**

Der ADFC feiert sein 10jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß sind alle ADFC-Mitglieder zur 10-tägigen Feier nach Bremen herzlich eingeladen. Geboten wird ein vielfältiges interessantes Programm. Interessierte werden gebeten, sich beim ADFC-Bonn e.V. Postfach 180 146 5300 Bonn 1



BAD GODESBERG TEL. (0228) 314707 - BURGSTR. 54



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club



Das
Fahrrad
Magazin

Eine Mark

- für diesen symbolischen Kaufpreis kann der ADFC die Fachzeitschrift PRO VELO-Das Fahrrad-Magazin erwerben.

PRO VELO wurde 1984 vom Technik-Referat des ADFC-Bezirksvereins Düsseldorf gegründet. Damals sah sich der Bundesverband nicht in der Lage, eine eigene Fachzeitschrift zu halten. PRO VELO wurde in Privatinitiative aufgebaut, und im fünften Erscheinungsjahr ist die Bilanz positiv: sowohl inhaltlich als auch finanziell. PRO VELO erscheint viermal im Jahr mit einer Auflage zwischen 2.000 und 3.000 Exemplaren. 500 Abonnenten und zahlreiche Inserate sorgen für eine solide wirtschaftliche Basis. Die Abonnentenzahl kann sicher noch um einiges erhöht werden. Inhaltlich füllt PRO VELO eine Marktlücke aus mit den Themenschwerpunkten *Fahrradtechnik* und *Fahrradverkehr*. Im Unterschied zu der Zeitschriftenkonkurrenz am Markt ist PRO VELO inhaltlich eher anspruchsvoll. Viele Beiträge entsprechen "wissenschaftlichem Standard" - für solche Artikel bietet nur PRO VELO Platz.

Ohne besondere Ansprüche an die Aufmachung wird bei PRO VELO auf Umweltschutzpapier schwarz auf hellgrau gedruckt. Nun, werden Sie fragen, wenn PRO VELO so gut läuft, warum nur soll der ADFC die Zeitschrift übernehmen? Zwei sich ergänzende Gründe sprechen dafür. Erstens entsteht PRO VELO noch immer in "Freizeitarbeit", und je professioneller die Zeitschrift wurde, desto mehr übersteigen der redaktionelle Aufwand und der Vertrieb die nebenberuflich eingesetzten Kräfte. Zweitens stünde dem ADFC eine eigene Fachzeitschrift gut an. PRO VELO würde als Name, als Konzept und vom Inhalt her perfekt zum ADFC passen.

gez. Karl Ludwig Kelber (ADFC)

Die Übernahme von PRO VELO durch den ADFC hängt nun lediglich davon ab, daß auch die Restauflage der bisher erschienenen Hefte (PRO VELO 1 bis 15) übernommen wird. Das bindet zuviel Mittel. Also wurde mit dem PRO VELO-Verlag verhandelt, und folgende Idee kam heraus: Die bisher erschienenen PRO VELO-Hefte sind so interessant, daß ihr Verkauf nicht schwer sein müßte. Der PRO VELO-Verlag ist bereit, diese Hefte den ADFC-Mitgliedern zum Sonderpreis anzubieten. Wenn die Restauflage verkauft ist, gehört PRO VELO dem ADFC - und das ganze kostet den Bundesverband genau *eine Deutsche Mark*.

Um den Aufwand minimal zu halten, gilt der Sonderpreis nur bei Vorauszahlung (ohne Rechnungsstellung). Notieren Sie auf dem Überweisungsträger (Post- oder Bankgiro) "Sonderaktion ADFC" und geben Sie die gewünschte Anzahl und die gewünschten Heftnummern an. Sie erhalten die Hefte umgehend und portofrei. Die Preise: Ein Einzelheft kostet 6 DM (portofrei). Bei Abnahme von zehn oder mehr Heften (in jeder gewünschten Sortierung) überweisen Sie bitte pro Exemplar nur 4 DM. Bestellen Sie durch Überweisung auf eins der folgenden Konten des "PRO VELO-Verlags, 4053 Jüchen": Postgiro-Konto 19606-431 (Postgiro Essen, (BLZ 360 100 43) oder Girokonto 198630 bei der Kreissparkasse Grevenbroich (BLZ 312 513 50).

Natürlich können Sie PRO VELO auch abonnieren: 4 Hefte kosten 20 Mark (einschließlich Porto). Bestellen Sie Ihr Abo direkt beim Bundesverband.

Viel Spaß bei der Lektüre von PRO VELO wünschen Ihnen

gez. Dr. Friedrich Bode (PRO VELO)

Zweirad Grabner

Wetten daß ...

ein SUPER-KLASSE-FAHRRAD billiger sein kann
als eine Ihrer letzten Autoreparaturen ?

Fahren Sie statt mit 100 PS auf der Autobahn
mit 2 BS (Beinstärken) in den Frühling.

Entdecken Sie eine der schönsten Landschaften
Deutschland's (Bonn und Umgebung) mit einem
Stahlroß von Ihrem Zweirad - Meister.

Ihr Zweirad-Meister

ZWEIRAD GRABNER GMBH

Bad Godesberg-Lannesdorf · Antoniterstr. 71 · Tel. 34 73 70



Das Fahrrad nach Maß.

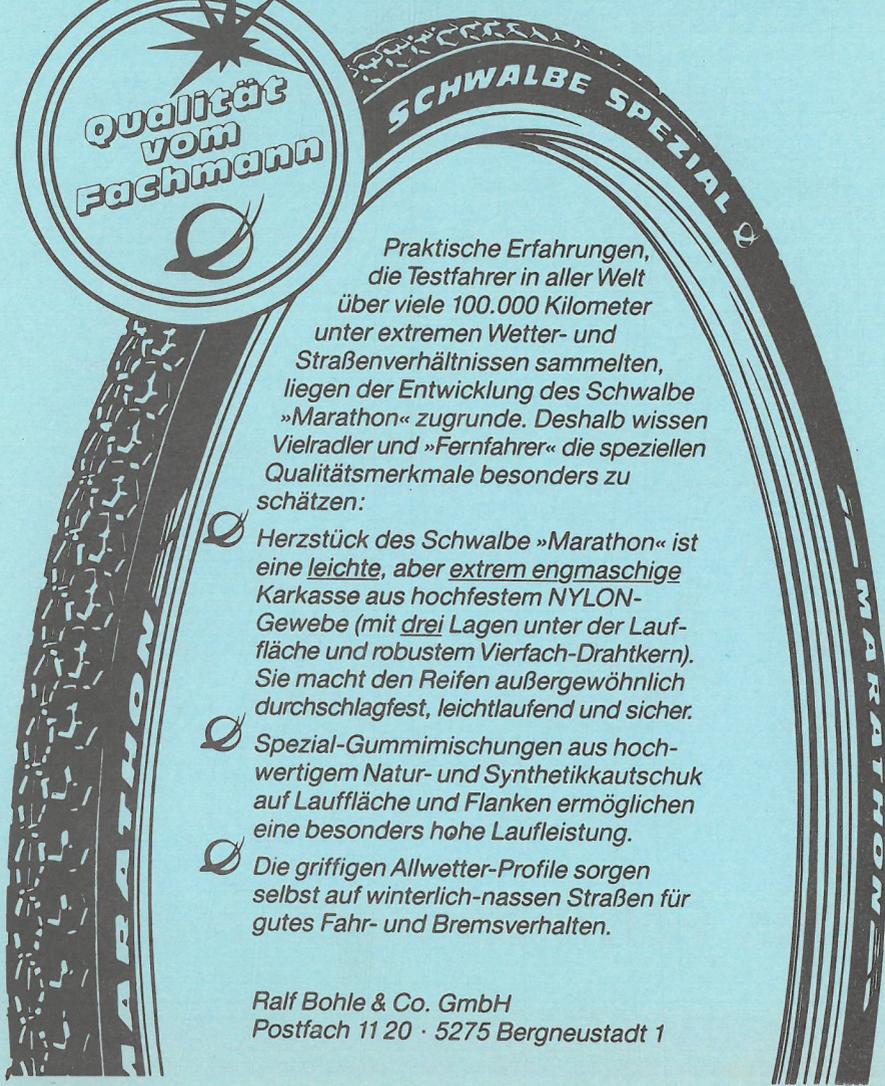
Schwalbe

»Marathon«

... der ideale Allwetter-Reifen –
von Vielradlern für Vielradler entwickelt!



Qualität
vom
Fachmann



Praktische Erfahrungen,
die Testfahrer in aller Welt
über viele 100.000 Kilometer
unter extremen Wetter- und
Straßenverhältnissen sammeln,
liegen der Entwicklung des Schwalbe
»Marathon« zugrunde. Deshalb wissen
Vielradler und »Fernfahrer« die speziellen
Qualitätsmerkmale besonders zu
schätzen:

☉ Herzstück des Schwalbe »Marathon« ist
eine leichte, aber extrem engmaschige
Karkasse aus hochfestem NYLON-
Gewebe (mit drei Lagen unter der Lauf-
fläche und robustem Vierfach-Drahtkern).
Sie macht den Reifen außergewöhnlich
durchschlagfest, leichtlaufend und sicher.

☉ Spezial-Gummimischungen aus hoch-
wertigem Natur- und Synthetikgummi
auf Lauffläche und Flanken ermöglichen
eine besonders hohe Laufleistung.

☉ Die griffigen Allwetter-Profile sorgen
selbst auf winterlich-nassen Straßen für
gutes Fahr- und Bremsverhalten.

Ralf Bohle & Co. GmbH
Postfach 11 20 · 5275 Bergneustadt 1