

PETT MAN SÜLM

Fahrradzeitschrift für Schleswig-Holstein

Ausgabe 3/2019



Juhu!

Innenstadt autofrei

VERKEHR

Mobilitätskongress.SH
April 2020

TOUREN

Schokofahrt –
eine Idee ein Ziel

 **adfc**
Schleswig-Holstein

SHOPPER®

am Fahrrad angehängt



Händlerverzeichnis, Katalogdownload und mehr unter:
www.andersen-shopper.de



Christa u. Günter Andersen Weg 1
D-24986 Satrup/Mittelangeln
www.andersen-shopper.de



adfc

Schleswig-Holstein

Radfahren ist Klimaschutz

Liebe Leserin, lieber Leser!

Meine Töchter fahren gerne Fahrrad, nicht nur zum Kindergarten. Wir würden öfters mit dem Rad zum Einkaufen und Eis Essen in die Stadt fahren, wenn da nicht so viele Autos wären. Liebe Stadt Itzehoe: Bitte befreit die einst aufwändig gestaltete Fußgängerzone vom Autoverkehr und nehmt eure Vorreiterrolle bei der Verkehrswende wieder ein – für Lebensqualität in der Stadt und Spaß beim Einkaufen.

Vor einem Jahr begann eine Schülerin in Stockholm einen Schulstreik für Klimaschutz. Sie hat die Welt bewegt. Schülerinnen und Schüler gehen auf die Straße und fordern zu Recht, dass wir Erwachsenen uns um den Klimaschutz kümmern. Der Verkehrsbereich trägt bisher fast nichts zum Klimaschutz bei. Deswegen brauchen wir die Verkehrswende.

Der ADFC macht mit: Wir radeln nicht nur, wir rödeln was das Zeug hält, denn Radfahren und Radverkehrsförderung ist Klimaschutz: Beim Fahrradpolitikaudit BYPAD beteiligen sich über zwei Dutzend Fachleute aus Politik, Verwaltung und Verbänden intensiv daran, eine Landesstrategie zur Förderung des Radfahrens zu erarbeiten. Eine langfristige Strategie ist sehr wichtig, aber wir wollen auch kurzfristig Maßnahmen sehen. Unsere Vorschläge für das Radwegprogramm laut Koalitionsvertrag können schnell umgesetzt werden: Fahrradstraßen, Einbahnstraßenöffnung, Sackgassenbeschilderung, Fahrradbügel – was in Kiel schon vor 20 Jahren realisiert wurde, muss endlich ins ganze Land verbreitet werden.

Wir sagen: Im echten Norden soll Radfahren zur Leitmobilität auf kurzen Strecken (50 % der Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km) und insbesondere im Freizeitverkehr (42 % der Verkehrsleistung) entwickelt werden. Der Radverkehr soll nach Vorbild der Niederlande (30 % am Modal Split, in SH 14 %) ausgebaut werden, ohne dass der Fußverkehr unter die Räder kommt.

Das Fahrrad allein kann nicht alle Verkehrsprobleme lösen. Für eine umfassende Verkehrswende in Schleswig-Holstein brauchen wir eine intelligente Vernetzung der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel. Und wir sollten uns klar machen, welche Wege uns wichtig sind und was wir erreichen wollen. Wie können wir unsere Bedürfnisse ohne ein eigenes Auto befriedigen? Was muss sich dafür ändern? Um diese Fragen zu klären, plant der ADFC Schleswig-Holstein zusammen mit dem BUND und VCD am 25.04.2020 einen Mobilitätskongress Schleswig-Holstein unter dem Motto "Klar machen zur Verkehrswende". Initiativen, Institutionen und Projekte sind herzlich eingeladen, ihre Lösungsansätze für die Verkehrswende zu präsentieren.

Wollen Sie mitmachen? Dann melden Sie sich bei:
thomas.moeller@adfc-sh.de

Engagieren lohnt sich: Für unsere Zukunft, für unsere Kinder, für mehr Lebensqualität vor Ort: Klar machen zur Verkehrswende!

Herzliche Grüße
Thomas Möller
Landesvorsitzender ADFC Schleswig-Holstein

Fahrkomfort mit 300 € Preisvorteil:

Genießen Sie die einmalig komfortablen Toxy Liegerad-Modelle noch entspannter als **Smart.E Pedelec**. - Jetzt ohne Aufpreis für den großen 600Wh Langstrecken-Akku und individuell ausgestattet für Ihren Alltag, Radreisen und Sport.



Bei uns erleben Sie Liege-, Lasten- und Familienräder, Trikes und Reha-Fahrzeuge. Wir beraten Sie gern und bieten ausführliche Probefahrt-Möglichkeiten von bis zu einer Woche: Erlebnis-Touren bei uns im Holsteiner Auenland - oder direkt auf Ihrem täglichen Arbeitsweg.



Trimobil[®]
Spezialfahräder.



Testen, Touren, Service & Zubehör:
Toxy Liegerad GmbH - Spezialräder
Bokeler Str. 3, 25563 Wrist / Holstein
☎ 0049 (0) 4822 - 9457411 📠 9457413
Alle Infos, web & shop: www.toxy.de

Fahrradpolitikaudit

BYPAD für Schleswig-Holstein

Auch wenn man es auf den Straßen und Radwegen leider kaum merkt: Hinter den Kulissen bewegt sich etwas für den Radverkehr in Schleswig-Holstein. Am 20.05.2019 hat Minister Dr. Buchholz das erste BYPAD-Treffen mit über 20 Fachleuten aus Politik, Verwaltung und Verbänden eröffnet.

BYPAD steht für Bicycle Policy Audit (frei übersetzt: Überprüfung der Radverkehrspolitik). Mit einem BYPAD haben schon über 200 Städte und als erstes Bundesland auch der Freistaat Thüringen einen Neustart oder eine Intensivierung bei der Radverkehrsförderung eingeläutet. Das Verfahren wurde in mehreren EU-Projekten entwickelt und erprobt. Es bietet den großen Vorteil, dass in relativ kurzer Zeit unter Beteiligung von Politik, Verwaltung und Verbänden ein Aktionsplan erarbeitet werden kann, der von allen getragen und umgesetzt wird. Vor allem sorgt das BYPAD für Kommunikation und Vernetzung unter den verschiedenen Akteuren und bildet die Beteiligten ganz nebenbei fort.

Beim ersten Treffen wurde der Status Quo diskutiert und festgestellt, dass es in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung noch reichlich Luft nach oben gibt. Beim zweiten Treffen der BYPAD-Gruppe am 19.06.2019 haben die Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und Verbänden Verbesserungsvorschläge anhand passender nationaler und internationaler Best-Practice-Beispiele erarbeitet.

Zusätzlich gab es einen Workshop über sechs Stunden im erweiterten Kreis mit ca. 50 Teilnehmenden, darunter viele Vertreter*innen von Kommunen. Die rege Teilnahme an den beiden vierstündigen Treffen und am zusätzlichen Workshop zeigt das große Interesse der Akteure an dem Thema. Offensichtlich waren alle dankbar, dass sie endlich (wieder) beteiligt wurden.

Der ADFC hat seine Vorschläge für die Landesstrategie zur Förderung des Radfahrens und für ein Sofortprogramm eingebracht und ist dabei auf offene Ohren und großes Interesse gestoßen. Der ADFC hat viele neue Verbündete gefunden und hofft darauf, dass sich die Fachleute aus der BYPAD-Gruppe auch in Zukunft in die Radverkehrsförderung des Landes einbringen.

Beim dritten Treffen am 29.10.2019 wird ein Eckpunktepapier als Basis der Landesstrategie und ein konkreter Maßnahmenkatalog diskutiert. Die Abschlusspräsentation findet bei der Fachtagung Radverkehr am 05.12.2019 statt.

Thomas Möller

adfc
Schleswig-Holstein

Klar zur Wende ?

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern: Verkehrswende, Verkehrswende. Ob lokale ADFC Gruppe oder Bundesverkehrsminister, alle scheinen sich einig: Wir brauchen sie, die Verkehrswende, also eine Änderung des Mobilitätsverhaltens. Im April nächsten Jahres findet in Elmshorn der erste Mobilitätskongress zur Verkehrswende in Schleswig-Holstein "von unten" statt. Umweltverbände, ADFC und lokale Verkehrsinitiativen sollen sich dort kennenlernen, ihr Wissen und ihre Forderungen präsentieren.

Davon dürfen wir weitere positive Impulse erwarten. Die sind auch notwendig. Denn trotz zahlreicher und erfolgreicher Aktivitäten fällt in SH der Fahrradklimatest 2018 flächendeckend schlecht aus. Flächendeckend? Nicht ganz: Elmshorn zum Beispiel widersetzt sich dem Trend. Und das hat Gründe.

Verkehrskonzept in Elmshorn

Die Stadt Elmshorn betreibt seit Jahren eine engagierte Politik zur Förderung des Radverkehrs. Auf der Veranstaltung des ADFC zum Fahrradklimatest 2018 im Neuen Rathaus Neumünster im Juni diesen Jahres wurden die Eckpunkte dieser Politik vom Bürgermeister der Stadt Elmshorn, Herrn Volker Hatje, vorgestellt. Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Kontinuierlich über viele Jahre wurden Radwege saniert und Schutzstreifen angelegt, die Verkehrsführungen an Kreuzungen den Radverkehrsanforderungen angepasst und Strecken als Fahrradstraßen ausgewiesen. Flankiert wurden diese Maßnahmen durch zahlreiche Kampagnen und gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Dabei blieben auch die Radler selbst nicht verschont, wie z. B. bei der Aktion gegen "Geisterradler". Neben der öffentlichkeitswirksamen Begleitung der Maßnahmen nannte Herr Hatje zwei weitere Komponenten für die erfolgreiche Umsetzung von Radverkehrskonzepten, nämlich die Bereitschaft zu einer gewissen pragmatischen Kreativität, wenn Maßnahmen mit jeweils spezifischen lokalen Begrenzungen und Anforderungen umgesetzt werden müssen, sowie, ganz entscheidend, eine gute Vernetzung der Radverkehrspolitik zwischen Verwaltung, Politik und Interessenverbänden. In Elmshorn gibt es dafür die AG Radverkehr, in der Vertreter aus Politik, Verwaltung, Polizei, Jugend- und Seniorenbeirat und dem ADFC mitarbeiten. Auf der Basis dieser Organisation konnte die Radförderung mit dem Klimaschutzkonzept verbunden, insgesamt 1 Mio € Fördergelder eingeworben und die Ausgaben für die Radverkehrsförderung pro Einwohner auf 10 € jährlich gesteigert werden. Für eine erfolgreiche Verankerung der Radverkehrs-

ideen in der Bevölkerung spricht auch die hohe Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Machbarkeitsstudie des Radschnellweges von Elmshorn nach Hamburg.

Der Mobilitätskongress ist also in Elmshorn gut angesiedelt. Aber auch anderswo zeitigt die Idee der Verkehrswende reale Konsequenzen.

Sechzehn Fahrradstraßen in Pinneberg

Vor acht Monaten wurde die erste Fahrradstraße in Pinneberg eröffnet. Jetzt wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung die Einrichtung weiterer 16 Fahrradstraßen beschlossen. Diese Fahrradstraßen werden alle Schulen erschließen. Sie werden im Wesentlichen innerhalb bestehender Tempo 30 Zonen eingerichtet. Die Fahrradstraßen werden die Sicherheit der Schulwege und allgemein die Attraktivität der Radnutzung in der Stadt verbessern. Attraktiv für die Stadt ist sicher auch, dass hier mit sehr überschaubaren Kosten, die nur für das Aufstellen von Schildern anfallen, zügig Flächen für den Radverkehr bereitgestellt werden. Die Pinneberger ADFCler freuen sich sehr über die Früchte ihrer jahrelangen Aktivitäten.

Trotz zahlreicher positiver Ansätze, vollzogen ist die Wende noch lange nicht. Aber Radfahrer/innen und der ADFC sind schon lange "klar zur Wende".

Andreas Haemisch



Car Bike Port: Platz für 10 Fahrräder statt einem Pkw in Elmshorn, Foto: Stadt Elmshorn



Der ADFC stellt die vielfältigen Möglichkeiten des Einkaufs mit der Rad vor, Foto: A. Dobrick

Das Fahrrad – ein praktischer Einkaufshelfer

Am Samstagvormittag (24.08.19) stellte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC Flensburg) vor dem Nahversorgungszentrum in Tarup-Hochfeld vielfältige Möglichkeiten des Einkaufens mit dem Rad vor. Besonders die für Probefahrten bereitgestellten Pedelecs und Lastenräder stießen auf reges Interesse der Wochenend-Kundschaft. Auch der SPD-Kreisvorsitzende Justus Klebe informierte sich vor Ort aus erster Hand über die praktischen Möglichkeiten der klimafreundlichen Radmobilität im Alltag.

Im Sektor der Nahmobilität, die in Flensburg mindestens 75 % aller Wege ausmacht, gewinnen Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder als Alltagsverkehrsmittel zunehmend an Bedeutung. Aber Räder eignen sich auch hervorragend für tägliche Einkäufe und kurze Besorgungsfahrten. Rund ein Fünftel aller Wege in Schleswig-Holstein dienen diesen Zwecken. Nach Angaben des BMI ist für 88 % der Bevölkerung der nächste Lebensmittelladen dabei nur wenige Autominuten entfernt. Was liegt also näher, als das Auto einfach stehen zu lassen und zum Einkaufen schnell mal das Rad zu nehmen?

Massenhaft Vorteile

Kluge Einzelhändler haben den neuen Fahrrad-Trend längst erkannt und bieten ihrer radelnden Kundschaft unter anderem geschützte Fahrradparkplätze. Denn auch Händler profitieren von der radfahrenden Klientel, die wenig Parkraum beansprucht und stadtteil- und zentrumsnah einkauft. Anwohner hingegen dürfen sich durch mehr Radverkehr über weniger Autoverkehr, Lärm und Abgase freuen.

Kunden bietet das Rad – neben Fitness im Alltag – Unterstützung als superpraktischer und klimaneutraler Einkaufshelfer. Einkäufe schleppen war gestern: mithilfe verfügbarer Trans-

portlösungen wie Rucksäcken, Fahrradkörben, Fahrradtaschen, Shoppern, Anhängern und Lastenrädern lassen sich unterschiedlichste Einkaufsmengen ganz ohne Parkplatzstress problemlos von Tür zu Tür transportieren.



Pedelec und Transportanhänger transportieren größere Mengen komfortabel



Die Kiste Selter- mit Anhänger kein Problem

Politischer Rückenwind

SPD-Kreisvorsitzender Justus Klebe zeigte sich vor Ort von der Vielfalt der fahradgestützten Einkaufsmöglichkeiten beeindruckt und signalisierte dem Fahrradclub erneut die Bereitschaft, sich für eine gezielte und verstärkte Radverkehrsförderung einsetzen zu wollen.

Für Rückfragen:

Axel Dobrick ADFC Flensburg, Team Verkehrspolitik
E-Mail: axel.dobrick@flensburg.adfc-sh.de



Der romantische Treidelweg auf der NOK Route bei Borgstedt. Eine Lieblingstour von Ellen und Harald Pahling aus Sehestedt.

PMS Foto-Projekt "Schöne Orte mit dem Rad"

Jeder Tourenfahrer hat sie, die Fotos von seinen Lieblingsorten: Schnappschüsse von atemberaubenden Sonnenuntergängen oder reizvollen Fahrradwegen vor der Haustür, die immer wieder geradelt werden - weil sie einfach nur schön sind. Die Natur hält zu jeder Jahreszeit die schönsten Fotomotive bereit. Die PMS sucht diese Fotos und wer weiß, vielleicht wird Ihres einmal zu einem Titelbild erklärt.

Zusendungen unter:
pms-redaktion@adfc-sh.de

Mit der CDU an den Brennpunkten

Gemeinsame Radtour rund um Lübecks Altstadt

CDU und Fahrrad? Lange Zeit wirkte es so, als gäbe es da keine wesentlichen Berührungspunkte. Als Christopher Lötsch, Bürgerschaftsmitglied für die CDU und Vorsitzender des Bauausschusses, Anfang 2018 erfolgreich versuchte, den Runden Tisch Radverkehr in Lübeck wiederzubeleben, erstaunte diese Initiative durchaus. Im Sommer diesen Jahres gab es eine neue Initiative aus der Fraktion, um den Winterdienst auf den Radwegen zu verbessern, die der ADFC ausdrücklich begrüßte. Im August gab es schließlich eine Einladung von Frau Prof. Schmidtke, Bundestagsabgeordnete aus Lübeck, zu einer gemeinsamen Radtour zu den Brennpunkten des Fahrradverkehrs rund um die Altstadt.

Mit dabei war auch Gero Storjohann, Bundestagsabgeordneter aus dem Kreis Bad Segeberg und Gründer und Vorsitzender des interfraktionellen Parlamentskreises Fahrrad, dem auch Frau Schmidtke angehört. Mehrere lokale Parteimitglieder sowie die Presse waren ebenfalls dabei; vom ADFC fuhren zwei Aktive mit.

Das erste Ziel war die Roeckstraße, eine Hauptzufahrt zur Innenstadt mit beträchtlichem Fahrrad-, Bus- und Autoverkehr. Seit Jahren waren die Radwege in einem erbärmlich schlechten Zustand. Die Verkehrsbehörde entschied, einen Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Tempo 30 und Fahrradpiktogrammen zuzulassen, was seit der Implementierung kontinuierlich von Presse, ADFC, Politik, und Nutzern kritisiert wird. Seitens der CDU wurde ein Radweg in Stegbauweise vorgeschlagen, um den Straßenbaumbestand zu schonen. Der ADFC zeigte sich offen für eine solche Lösung, verwies aber darauf, dass dies nur auf den bisherigen Parkstreifen möglich wäre.

Das nächste Ziel war die Travemünder Allee. Hier wurde die Straße mit mehr Platz fürs Rad in Form eines Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite umgestaltet. Vernünftig wegen zweier Schulen auf dieser Seite und der Vermeidung von unfallträchtigen Querungen. Auf der Gegenseite dann ein Schutzstreifen um stadtauswärts fahrenden Radlern mehrfaches Queren zu ersparen. Die CDU sieht diese Maßnahme kritisch, weil sie einen beträchtlichen Teil des Radverkehrsbudgets verbraucht. Der ADFC verwies darauf, dass in Lübeck etwa 180 km straßenbegleitende Radwege die geltenden Regelleistungen verfehlen und eine schlechte Oberfläche aufweisen.



Führung des Radverkehrs in der Roeckstraße, Foto: W. Raabe

Als springender Punkt zeigte sich damit die drastische Unterfinanzierung des Radverkehrs. Das aktuell bewilligte Budget von 11 € jährlich je Einwohner wird die leitlinienkonforme Sanierung der Wege erst im Laufe von 40 Jahren ermöglichen.

Zumindest fand dieses Argument Gehör. Ob es eine Steigerung des Budgets auf 30 € je Einwohner zur Folge hat, bleibt abzuwarten. Der ADFC hat nachgewiesen, dass der aktuelle Radverkehr in Lübeck den kommunalen Haushalt in vergleichbarer Höhe entlastet. An der Untertrave bedauerte Gero Storjohann, dass die verbleibenden Parkplätze eine Ausführung als geschützter Randstreifen unmöglich machten. Mehrere Teilnehmer bestätigten, dass so das Radfahren auf diesen Spuren unnötig riskant und unkomfortabel ist.

Als nächster Halt war die geplante neue Brücke über den Stadtgraben für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen, die Erleichterung für die Stadteinfahrt aus Richtung Westen bringen soll. Das Fahrrad wird aus dieser Richtung sehr viel seltener genutzt als auf den östlichen Zufahrten. Grund dafür ist die fast unumgängliche Querung des Lindenplatzes, eines stark unfallträchtigen Kreisverkehrs. Deshalb hatte der ADFC das Vorziehen des Brückenbaus begrüßt, wie es von der Bürgerschaft gegenüber den Verwaltungsplanungen beschlossen worden war.

Natürlich durfte dann auch der Lindenplatz nicht fehlen. Es bestand Einigkeit darüber, dass dieses Problem eine Lösung erfordert, die mit Sicherheit mehrere Komponenten enthält,

von denen die Stadtgrabenbrücke nur eine ist. Am nahe gelegenen Hauptbahnhof endete die Tour. Angesichts der völlig unterdimensionierten Anstellbügel dort wurde natürlich – sogar sehr einvernehmlich – die Forderung nach einem Fahrradparkhaus direkt am Bahnhof laut. Bislang ein Projekt mit einer unendlichen Geschichte von Planungen.

FÖJ - Faible fürs Radfahren

Er arbeitet gerne mit Menschen, kann gut im Team arbeiten und fährt gerne Fahrrad – für Christopher Cmok also die besten Voraussetzungen für ein Freiwilliges Ökologisches Jahr (FÖJ) bei dem ADFC Landesverband in Kiel. "Ich finde die Aktionen gut, die der ADFC veranstaltet und außerdem fühle ich mich wohl in der ADFC Gemeinschaft," schwärmt Christoph. Er muss sich noch für einen Beruf entscheiden und ist neugierig, wohin dieser Weg ihn führt.

Ellen Pahling

Vielleicht trägt diese Tour dazu bei, dass aus den Planungen in absehbarer Zeit Wirklichkeit wird? In jedem Fall waren sich alle Teilnehmer darüber einig, dass es eine ausgesprochen angenehme und interessante Tour war, die die Kenntnis der gegenseitigen Standpunkte verbessern konnte. Gegenseitig sagten wir Dank. Und: der gegenseitige Kontakt soll weiter gepflegt werden.

Wolfgang Raabe



Christopher Cmok macht ein Freiwilliges Ökologisches Jahr (FÖJ) bei dem ADFC Landesverband in Kiel, Foto: Carsten Massau



Schokofahrt Panorama

Wer mitfahren möchte, kann sich in der ADFC-Geschäftsstelle melden!

Schokofahrt – Eine Idee, ein Ziel!

Die Idee, Bio-Schokolade emissionsfrei zu transportieren, stammt von vier Radlern aus Münster und hat sich wie ein Lauffeuer verbreitet. Aus über 30 Städten allein aus Deutschland haben Radler begeistert teilgenommen. Und bei jeder Tour werden es mehr.

"Im Grunde sind es doch die Verbindungen mit Menschen, die dem Leben seinen Wert geben,..."

Wilhelm von Humboldt

Von weither übers Meer kommt der ökologisch angebaute und fair gehandelte Kakao nach Europa. Die Tres Hombres, ein Lastensegler, überquert regelmäßig den Atlantik. Sie bringt Waren aus der dominikanischen Republik oder Barbados nach Amsterdam. Die beiden Chocolatemakers, Enver und Rodney, kümmern sich um die Verarbeitung des Kakaos zu feinsten handcrafted Schokolade. Ihre Vision: Sie möchten alles so nachhaltig wie möglich gestalten, Menschen miteinander vernetzen, dabei für emissionsfreien Transport und bewussten Genuss werben.

Die "letzte Meile"

Schokofahrt klingt lecker; aber genascht wird dabei eher selten. Denn ist die Schokolade fertiggestellt, wird sie regendicht in Kartons verpackt und auf alles was zwei Räder hat festgezurt. Das letzte Stück der Wegstrecke von Amsterdam nach Deutschland oder Österreich wird per Muskelkraft zurückgelegt. Diese "letzte Meile", so nennen Logistiker die letzte Strecke bis zum Abnehmer kann bis zu 800 Kilometer lang werden.

Dabei sein ist alles

Jeder der/die ein Fahrrad hat und diese Idee unterstützt, kann mitfahren. Dabei ist es egal ob 20 kg auf einem Lastenrad oder nur ein paar Tafeln in der Gepäcktasche transportiert werden. Die Termine finden zu Ostern oder im Herbst statt. Dann treffen sich viele Teams aus ganz Deutschland in Amsterdam.

Zwei – die sich auskennen

Die PMS hat die ADFC-Mitglieder Sofia Grothkopp und Joachim Becker getroffen und nach einem Statement zu ihrer mehrfachen Teilnahme an der Schokofahrt gefragt. Was spornt Euch an? Hier sind ihre Antworten.



Sofia und Joachim, Foto: Carsten Massau

Sofia:

"Kiel-Amsterdam-Kiel, das sind ungefähr 1000 km mit dem Lastenrad. Wir können über lange Strecken große Lasten transportieren, das sollte dann doch in Städten wie Kiel auch möglich sein."

Joachim:

"Das Gemeinschaftserlebnis ist überwältigend. Ich bediene gerne Kunden (Läden) die den Lastentransport unterstützen."

www.schokofahrt.de

Hier finden Interessierte alle Infos rund um die Schokofahrt. Auch eine Liste aller Läden und Geschäfte, die diese leckere Schokofahrt-Schokolade verkaufen. Übrigens: Auch Leckermäuler und Naschkatzen können diese Bewegung unterstützen. Einfach diese Schokolade kaufen, verschenken oder selber genießen.

Ellen Pahling





Kronshagen Manufaktur

Stellen Sie IHR S+V Manufaktur-Fahrrad in Größe, Form, Antriebsart und Farbe zusammen.





s+v fahrräder · eckernförder str. 256 · 24119 kronshagen
tel. 0431 549280 · s.u.v.fahraeder@t-online.de · www.suv-kronshagen.de

Fahrräder

Die Mauer ist weg, das Grüne Band ist geblieben

30 Jahre Mauerfall. PMS Redakteurin Ellen Pahling liebäugelt damit, zur Grenzgänger(fahrer)in zu werden, auf dem 1400 km langen innerdeutschen Radweg. "Ich fahre gern mit leichtem Gepäck und leichten Herzen. Dieses Mal fehlt das Bauchkribbeln," erzählt sie. Können wir auf diesem Radweg unbeschwerte Tage verbringen oder sind die emotionalen Herausforderungen zu groß? Immerhin radeln wir tagelang auf dem ehemaligen Todesstreifen.

"In zweifelhaften Fällen entscheide man sich für das Richtige."

Karl Kraus (Satiriker)

Ellen hat entschieden, erst einmal mit Büchern auf diese Reise zu gehen.



Henri Lesewitz – Endlich Rasen

(ISBN 978-3768832236)

"Diesen Roman hat mir ein Kollege aus der PETT MAN SÜLM Redaktion empfohlen, als ich ihm von meiner Absicht erzählte. Lesewitz beschreibt seine Jugend in der DDR als Radsprinter und schreibt über seine Heimat, die ihm verloren

ging. Er nimmt mich mit in den Unrechtsstaat, zeigt mir die perfide Stasipropaganda in der Schule und erzählt vom Schießbefehl. Ich erfahre nur wenig über Städte, Dörfer und Landschaften am Todesstreifen, dafür aber wunderbare Beschreibungen über die Begegnungen mit Menschen, die er auf seiner Radroute trifft. DDR Nostalgie pur - mit Lie-

be und Punkmusik. Zu den Aufstiegen im Thüringer Wald schreibt er, sie seien ein Säurebad für die Beine und die Fahrt auf den Panzerplattenwegen mühsam und zeitraubend. Oje, das ist wohl nichts für mich".



Michael Cramer – Deutsch-Deutscher Radweg

(ISBN 978-3850006729)

"Zu jeder Reiseplanung gehört bei mir ein bikeline Radtourenbuch. Dieses hier ist ganz besonders, denn es will Geschichte im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar machen. Cramer liefert mir alle Informationen für einen Radurlaub am Grünen Band und viel zur gemeinsamen Geschichte. Cramer war bis zur Europawahl 2019 fünfzehn Jahre lang Europaabgeordneter und es ist sein Verdienst, dass es den Berliner-Mauer-Radweg und den Radweg am Grünen Band gibt. Damit hat Cramer auch meinen Blick auf die DDR Nachkriegszeit geschärft. Zur Zeit der Wende wollten Politik und Verwaltung noch jede Spur dieser Grenze beseitigen."



Stefan Esser – Radtouren am Grünen Band

(ISBN 978-3765447747)

"Ich bin so froh, dass ich dieses Buch gefunden habe. Eine große Sorge weniger, denn Esser hat für die Etappen von Tschechien bis zur Ostsee jeweils zwei Optionen parat, einmal für MTB und zum anderen fürs Tourenrad. Detail-

verliebt beschreibt er Orte und Sehenswürdigkeiten. Teilt mit, wieviel Zeit für eine Strecke benötigt wird oder ob mancher Abschnitt einfach zu steil ist. Toll sind die Fotos zu den einzelnen Etappen. Damit hat Esser mich wieder überzeugt: Sehnsucht braucht ein Rad."

Marianne Winter und Peter Wacker – Iron Curtain Trail

(ISBN 978-3734520310)



"Dieser Reisebericht gibt mir wichtige Informationen. Das Grüne Band ist ein Teil des Iron Curtain Trail, dem Radweg Eiserner Vorhang, als Eurovelo 13 beschildert. Das Pärchen radelt vom Norden aus durchs ehemalige Grenzgebiet Richtung Süden. Und sie sind froh darüber, durch das gute Training haben sie den Anstieg auf den Brocken im Harz und auch die anderen "Brocken", die noch folgten, gut geschafft. Mangels Beschilderung verlieren sie trotz Navi häufig die Route. Streckenweise ist die Versorgung mit Lebensmitteln für Radfahrer schlecht. Ich erfahre viel über die ehemaligen Grenzanlagen, Fahrtauglichkeit der Strecke, Orte und Städte. Ein besonderes Leseerlebnis."

Die Mühe hat sich gelohnt: Ich fühle mich gut gewappnet für den Deutsch-Deutschen Radweg. Die Ausstellungen an den Gedenkstätten und in den Museen sind eine Quintessenz aus 40 Jahre SED Gräueltaten. Hier soll Geschichte bewahrt werden. Für viele Ostdeutsche ist die DDR auch eine schöne Heimat gewesen. Wir müssen nicht jeden Anstieg mitnehmen, sondern können auch Alternativrouten wählen.

Auf geht's!

Ellen Pahling



Grenzopferstein an der Elbe

Hut ab vor den Gründern der Fahrradinitiative Berlin-Lauenburg

In der heutigen Zeit ist es üblich, dass sich Aktionsgruppen bilden, die auf Missstände im Straßenverkehr aufmerksam machen oder für die Verkehrswende kämpfen.

Vor 40 Jahren war die Gründung solcher Zusammenschlüsse noch Neuland und in diesem Fall auch außergewöhnlich. 1979 entstand die "Fahrradinitiative Berlin-Lauenburg" (Fibel). Sie forderte vom DDR Regime einen Fahrradtransit durch die DDR auf dem kürzesten Weg (136 Kilometer) von Berlin nach Schnackenburg - leider vergeblich.

In dem Transitabkommen von 1972 war vereinbart worden, dass für den Transit nur noch die neue Autobahn von Berlin nach Hamburg benutzt werden durfte. Damit war die einzige Transitstrecke, die mit dem Fahrrad zu befahren war, die Bundesstraße F5, versperrt.

Transit – übernachten ausgeschlossen

Am 12. August 1979 trafen sich 69 Teilnehmer zur ersten Protestfahrt von Berlin nach Lauenburg, um die Öffentlichkeit für die Benachteiligung der Radfahrer zu sensibilisieren. Weil auf der Transitstrecke nicht übernachtet werden durfte, starteten die Teilnehmer morgens um 04.30 Uhr an der Grenzkontrollstelle Staaken und 15 Stunden später, nach 221 Kilometer, erreichten sie um 19.30 Uhr Lauenburg. Diese Tour wurde noch zweimal wiederholt. 1980 waren es schon 150 und 1981 sogar 260 Radlerinnen und Radler, die dabei waren. Die PMS möchte an diese mutigen Männer und Frauen erinnern.

Die PMS sucht Zeitzeugen!

Wer weiß Genaueres? E-Mail : pms-redaktion@adfc-sh.de

Ellen Pahling

FAHRRADHAUS
SCHAWO



individuell • kompetent • persönlich



E-Bike erfahren

Kuhlenweg 1-3 • 25436 Tornesch
04122 / 9670642 • www.fahrradhaus-schawo.de

Ansichten eines Radfahrers auf dem Lande

"Im ländlichen Raum wird viel Rad gefahren. Hier gibt es oftmals ein gutes Wegenetz und es läßt sich sicher und komfortabel fahren." So formuliert es "Wir bewegen was", das wekehrspolitische Programm des ADFC. Hier ist ein Eindruck wiedergegeben, den der Freizeitradler gewinnt, der am Wochenende eine Landpartie unternimmt. Nötig ist eine andere Sichtweise und die Entwicklung eines Programmes, das auf den ländlichen Raum zugeschnitten ist.

Die Studie "Mobilität in Deutschland" zeigt das weniger romantische Bild des Landlebens. Der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, ist in Deutschland zwischen 2002 und 2017 in dörflich geprägten Regionen von 9% auf 8, bzw. 7% gefallen, je nachdem ob Stadt- oder Landumgebung überwiegt. Die erfreuliche Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein in diesem Zeitraum, der von 10% auf 13% anstieg, ist durch die Zunahme in städtischem Umfeld bedingt. (Quelle: MID Analysen zum Rad und Fußverkehr, Tabelle 2 u. Abb. 3)

35 Jahre lang bin ich von Klein Wesenberg, einem Dorf in Stormarn mit weniger als 1000 Einwohnern nahe der Stadtgrenze zu Lübeck, mit dem Rad zur Arbeit gefahren. 30 Jahre nach Lübeck, 5 Jahre nach Großhansdorf, hier ein Großteil der Fahrten kombiniert mit Nutzung der Bahn. Man entwickelt wohl mit der Zeit eine Art Hornhaut, die die Widrigkeiten des Verkehrs abwehrt. und einen schließlich doch entspannt ankommen läßt. Andere schaffen das nicht und es bleibt die Frage, warum nur wenige Menschen Alltagswege auf dem Lande sportlich mit dem Rad bewältigen.

Eine Antwort bieten die Ergebnisse amerikanischer Untersuchungen, die in der Broschüre des ADFC "So geht Verkehrswege" referiert werden. Das Mineta Transportation Institut hat 4 verschiedene Stufen von Verkehrsbelastung (Level of traffic stress = LTS) beschrieben und die verschiedenen Radfahrergruppen definiert, die solche Belastungssituationen akzeptieren. Dieser sog. "Traffic Stress" ist entscheidend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Und der empfundene oder auch nur befürchtete Stress richtet sich dabei nach den Streckenabschnitten, die die höchsten Befürchtungen hervorrufen. Das gute Gefühl einer Radstrecke, die angenehm zu befahren ist, wird konterkariert durch eine Kreuzung, die nur unter höchster Vorsicht zu passieren ist.

Die 4 Stufen der Verkehrsbelastung sind so beschrieben:

LTS 1: sehr niedriger Stress, für die meisten Kinder geeignet. Kaum Kfz-Verkehr oder gut getrennte Räume. Diese Verkehrssituationen sind sicher für Kinder und problemlos zu bewältigen für alle, die aufs Fahrrad steigen wollen.

LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen (ca. 50%) geeignet. Dieses Niveau ist angenehm und komfortabel auch für Erwachsene, die als "interessiert aber besorgt" zu charakterisieren wären. Level 2 ist das angestrebte Ziel niederländischer Führungsformen für den Radverkehr.

LTS 3: Moderater Stress, für einige Erwachsene (ca. 10%) geeignet. Kreuzungen können hier stressig sein, das Niveau wird noch von Radfahrern, die "begeistert und überzeugt" sind akzeptiert.

LTS 4: Hoher Stress, nur für sehr wenige Erwachsene (ca. 4%) geeignet. Hier fährt der Radfahrer ungeschützt auf der Fahrbahn oder auf unzureichenden Radverkehrsanlagen mit Kontakt zum Hochgeschwindigkeitsverkehr. Passieren von Kreuzungen kann gefährlich sein. Die hier Radfahren werden als "stark und furchtlos" beschrieben.

Da finde ich mich also wieder, in einer furchtlosen aber verdammt kleinen Schar. Das Netz an Verkehrswegen rund um meinen Heimatort, bietet Radfahrern, um die wichtigen Ziele zu erreichen, auf jedem Weg einige Verkehrssituationen der Level 3 und 4. Es ist wichtig, dieses Netz an Verbindungen zu betrachten, denn nicht einzelne Radverkehrsanlagen entscheiden über Gebrauch oder Nichtgebrauch des Fahrrades, sondern der Ablauf der gesamten Strecke.

Viele meiner Ziele – wie sicher auch die der übrigen Dorfbewohner- liegen in Reinfeld, einer Kleinstadt in 7 km Entfernung. So der Bahnhof, den ich auf dem Weg zur Arbeit ansteuere, dann die meisten Einkaufsmöglichkeiten, und die Verwaltung des Kreises Nordstormarn. Eine Entfernung, die gut mit dem Fahrrad zu bewältigen ist. Lübecks Innenstadt, mit ihren großen kulturellen Möglichkeiten liegt 12 Kilometer entfernt, also auch innerhalb der Reichweite des Fahrrads.

Es gibt 2 Möglichkeiten von Klein Wesenberg nach Reinfeld zu fahren, sie führen über die Nachbardörfer Groß Wesenberg oder Barnitz. Der Weg über Groß Wesenberg verläuft über Kreisstraßen meistens innerorts. Dort fahren zwar nicht viele Autos, aber die sind im Berufsverkehr sehr zügig unterwegs. Tempo 30 innerorts wie vom ADFC generell gefordert und eingehaltener Sicherheitsabstand würden hier das Radfahren wesentlich erleichtern. Hinter Groß Wesenberg kann man in einen gut zu befahrenden Landwirtschaftsweg einbiegen.

Hier wird deutlich, wie wenig Radverkehr in der Verkehrsplanung bedacht wird.

Das Ortsschild von Groß Wesenberg ist 100 Meter vor der Einfahrt aufgestellt, das heißt, gerade an dieser Stelle beschleunigen die Autos. Für den Radfahrer geht es bergan und er muß im Gegenverkehr, der noch relativ ungebremst herankommt, nach links abbiegen. Es ist eine kritische Situation für jemanden, der sein Rad nicht sehr gut beherrscht. In Reinfeld geht es auf vielbefahrenen Straßen, nur teilweise mit Radweg, weiter. Dann kann am Bahnhof ein neues Kapitel im Radfahrerleben beginnen.

Beachtung der Belange des Radfahrers in der Verkehrsplanung würde die Belastung wesentlich mindern. Dies verlangt: Begrenzung der Kraftfahrzeuggeschwindigkeit und Versetzen eines Ortsschildes.



SICHERN SIE DIE MOBILE ZUKUNFT IHRER REGION!



DIE INTELLIGENTEN RADPARKSYSTEME VON KIENZLER STADTMOBILIAR:

- Lieferant der NAH.SH geförderten B+R Anlagen. Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein hat den Bau der Anlagen gefördert und betreut.
- Elektronisches Zugangssystem mit praktischer Online-Buchung
- Zweiräder sicher abstellen in Sammelgaragen und Fahrradboxen
- Höchste Flexibilität mit Systembausteinen
- Auch Überdachungs- und Schließfachanlagen möglich
- Optimierte Anbindung an den ÖPNV
- Attraktive Fördermöglichkeiten nutzen



Kienzler Stadtmobiliar GmbH
Niederlassung Nord
Hans-Stockmar-Str. 16
24568 Kaltenkirchen
Tel.: 02154/912900
E-Mail: info@kienzler.com
www.kienzler.com

Die Alternativstrecke über Barnitz mit dem Ziel Bahnhof ist etwas länger, doch als Weg zum Einkauf oder zum Amt vielleicht günstiger. Hier geht es mehr über Land, entspannter ist die Fahrt jedoch nicht. Hier führt entlang der gepflegten Kreisstraße, die mit hoher Geschwindigkeit befahren wird, einseitig ein kombinierter Fuß- und Radweg, der in 2 Richtungen zu befahren ist. Solche kombinierten 2-Richtungswege stellen fast generell das Angebot für den nicht motorisierten Verkehr über Land dar. Auch nach Lübeck geht es über diese Wege. Die Mängel dieser Wege sind eklatant und treten vergleichbar generell auf.

Die Mindestbreite, die laut den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" 2,50 m betragen soll, wird fast nie erreicht. Der Weg sollte dem Rad- und Pedelecfahrer eine Geschwindigkeit von 20 bis 30 Stundenkilometer ermöglichen. Dies verhindert zum einen die mangelnde Breite und zum anderen eine oft schadhafte Oberfläche. Die dritte Problematik dieser Führung liegt an den Anfangs- und Endpunkten. Sie sind regelhaft nicht so gestaltet, dass Radfahrer und Fußgänger sicher in diesen Weg einbiegen oder ihn verlassen können. Alle diese Mängel finden sich beispielhaft auf den Wegen rund um meinen Heimatort. Seit Jahren stehen am Weg nach Barnitz und an einem Weg nach Lübeck die Schilder "Radwegschäden". Und für die problematischen Endpunkte mag die Einmündung auf dem Weg nach Lübeck stehen: sie ist vollständig von Büschen und Bäumen verdeckt, herannahende Radfahrer sind für den Autofahrer nicht sichtbar.

Wollen wir auch im Flächenland Schleswig-Holstein das Radfahren voranbringen, muß ein Konzept auch speziell für den ländlichen Bereich geschaffen werden. Das sollte auch Thema bei dem Mobilitätskongress SH im nächsten Jahr sein. Wird die Infrastruktur als gut empfunden, wird auch mehr Rad gefahren. Dies läßt sich – bislang für den städtischen Bereich – nachweisen. (Quelle: MID s.o. Tabelle 8)

Meines Erachtens ergeben sich folgende Erfordernisse:

- ✓ Tempo 30 innerorts. Auf dem Lande sehr wichtig, denn nicht überall ist es sinnvoll und schnell möglich, Radwege zu bauen.
- ✓ Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln zum Schutz des Radfahrers.
- ✓ Überplanung aller Radwege über Land – meist sind dies kombinierte Rad- und Fußwege, die in 2 Richtungen befahren werden – nach den Leitlinien der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Diese Überplanung sollte einschließen:
 - Erstellung einer Fahrbahndecke, die eine Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometer erlaubt.
 - Schaffung einer ausreichenden Breite auch zum Schutz des Fußverkehrs, d. h. mindestens 2,50 Meter.
 - Eine Wegführung für 30 Stundenkilometer erfordert die Entschärfung gefährlicher Kurven, Entfernung von Pollern und Sperren.
 - Gestaltung der Endpunkte der 2 – Richtungswege in einer Form, die ein gefahrloses Einfädeln des Radelnden erlaubt. Dies sind z. B. Furten mit Bevorrechtigung oder Schutzanlagen gegenüber dem Kraftverkehr.
- ✓ Soll hier wirklich etwas in Bewegung kommen, so muß diese Überplanung der regionalen Radwege durch ein landesweites Sofortprogramm angestoßen werden, entsprechend koordiniert und sicher auch finanziert werden.
- ✓ In den Straßenverkehrsämtern braucht es mehr Wissen um die Belange des Radverkehrs. Dies kann durch Einrichtung spezieller Abteilungen für das Radverkehrsnetz gefördert werden.

Bodo Bachmann

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

BURGER STRASSE 15 • 25554 WILSTER • TELEFON 0 48 23 / 82 16

kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze



Lütten Dreki von Steuerbord, Foto: H. Hosse

Pedal trifft Paddel

Wer an einem Sonntag Anfang August 2019 von Pinneberg aus mit dem Rad unterwegs war und am Montagmorgen mit Muskelkater im Schulter- und Armbereich aufgewacht ist, war wahrscheinlich Teilnehmer der geführten ADFC-Tour "Pedal trifft Paddel"!

Wecker gestellt: Pünktlich um 10 Uhr trafen sich 26 gutge-launte Menschen an der Drostei. Unser Tourenleiter Bert erklärte die Regularien unserer Tour und Drachenboottrainer Jörg das, was uns in den nächsten Stunden an und auf der Alster erwarten würde. Die Radtour führte unter Bert's souveräner Leitung über Rellingen durch das Niendorfer Gehege, an Kollau und Tarpenbek entlang zum Alster-Canoe-Club in der Ludolfstraße. Hier gesellt sich Henning, ein weiterer erfahrener Trainer des Vereins, zu uns Paddlern.

Drachenbootfahrer im besten Fall "stark, dumm und wasserfest".

Hennig und Jörg machten uns mit launigen Worten mit dem unfallfreien Einsteigen, der richtigen Sitzposition, der Paddelhaltung und den unbedingt zu befolgenden Kommandos des Steuermanns vertraut. Das Sagen auf einem Drachenboot hat einzig der Steuermann und Widerrede gibt es nicht! Na, das fängt ja gut an! Nach dem Klarmachen der beiden Boote ging es unter Berücksichtigung des Gelernten (na ja, meistens wenigstens...!) auf die Alster. Nachdem wir feststellen mussten, dass beim Umsetzen der lautstarken Kommandos zwischen Theorie und Praxis Welten stehen konnten, lief es dann im Leinpfadkanal schon ganz gut. Die Trainer waren sicherlich anderer Meinung, machten aber gute Miene...! Im Rondeelteich legten sich die Boote nebeneinander und Jörg

erzählte interessante Geschichten und Anekdoten zur Alster und Umgebung.

Weiter paddelten (Unwort im Verein: ruderten) wir durch den Rondeelkanal auf die Außenalster mit Blick auf die imposante Hamburg-Skyline und dann in die Alster zurück. Unsere Trainer hatten für den letzten Kilometer noch zwei Rennen zwischen den beiden Booten in petto. Der dabei entfachte Ehrgeiz ist bestimmt auch ein Grund für den Muskelkater. Die Hafeneinfahrt verlief problemlos. Die Boote wurden gemeinsam an Land gezogen, gesäubert und abgedeckt. Hierbei konnte auch die Kleidung trocknen, die beim Eintauchen der Paddel nass geworden war. Wassersport eben...! Nach einer Picknickpause, mit leckerem Kuchen und alkoholfreiem Sekt, schwangen wir uns wieder auf die Räder. Bert führte uns durch Harvesterhude, Eimsbüttel, Stellingen und dann an der Bahntrasse entlang zurück nach Pinneberg.

Alle Teilnehmer waren begeistert über diese interessante Kombination von Radfahren und Freizeitvergnügen und wünschten sich eine Wiederholung im nächsten Jahr.

Hartmut Hosse, Tourenleiter ADFC-Pinneberg

*Radurlaub
Andalusien*

GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32

Radtour mit Zelt – alles eine Frage der Planung

Moin Moin,
den Artikel in der PMS 1/2019 möchte ich aus meiner Sicht kommentieren.

Ich bin jetzt seit rund 20 Jahren mit Rad und Zelt unterwegs. Ich halte es für überbewertet, sich großartig Gedanken über das Aufbauen bei Regen zu machen. Ich hatte anfangs ein einfaches Aldi-Zelt, bei dem das Innenzelt zuerst aufgebaut wurde. Nur im wirklich strömenden Regen hatte ich mal eine Pfütze von vielleicht 20 cm Durchmesser auf dem Zeltboden. Sie ließ sich mit einem Schwammtuch schnell wegwischen. Das Innenzelt trocknete von selbst.

Dann habe ich auf die "Profis" gehört, ich müsse unbedingt ein Zelt haben, bei dem das Innenzelt zuletzt aufgebaut werden soll. Nun muss ich häufig auch bei schönem Wetter morgens und abends bis in die letzte Ecke kriechen, um das Innenzelt ab- bzw. aufzubauen.

Sicherlich kann ich das Innenzelt auch am Außenzelt lassen, doch stört hier das Kondenswasser, das sich in kühlen Nächten auch im Sommer am Außenzelt bildet. Einmal habe ich nach einer solchen Nacht das Innenzelt beim Abbau dran gelassen. In der nächsten Nacht habe ich im Wasser geschlafen, weil es sich tagsüber auf dem gesamten Boden verteilt hat.

Die Vorstellung, Zelt, Luftmatratze und Schlafsack in einen Packsack zu stecken, empfinde ich sehr unangenehm. Das Zelt ist immer feucht. In dem Packsack wird es schnell muffeln und Schlafsack und Luftmatratze feucht werden. Was das in einer kalten Nacht bedeutet, kann jeder selbst ausprobieren.

Der Verzicht auf den Lowrider mag auf den ersten Blick vorteilhaft sein, ist aber fahrdynamisch ungünstig. Wenn sämtliches Gepäck auf den Gepäckträger kommt, wird das Vorderrad entlastet und das Fahrverhalten wird besonders an Anstiegen kippelig. Das passiert sogar bei meinem hochwertigen Reiserad, das für 180kg Gesamtgewicht zugelassen ist.



Foto PMS 1/2019 Radtour mit Zelt

Benutze ich den Lowrider, kommt Last aufs Vorderrad und die ganze Fuhre stabilisiert sich. So kann ich Schlafsack und Luftmatratze in die Packtaschen packen und das Zelt ohne Packsack auf den Gepäckträger packen, was den Schwerpunkt weiter nach unten verschiebt. An das trägere Lenkverhalten gewöhnt man sich schon auf dem ersten Kilometer.

Viele Grüße!
Kai Wüstermann

Die nächste Radtour ist immer die schönste!

Machen Sie mit einem individuellen und ergonomisch angepassten Fahrrad von NORWID Ihre nächste Radtour zu einem ganz besonderen Erlebnis.

NORWID
Räder für Velosophen

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes
und Ihr Traumrad

Norwid Fahrradbau GmbH
Bauerweg 40 · 25335 Neuendorf · www.norwid.de · info@norwid.de · Tel.: (041 21) 246 58



Schön schief für Radler, Foto: D. Matthiesen

Kopenhagen ist anders...

Tochter Lea studiert in Kopenhagen. Radeln pur ist die Ansa-ge in der europäischen Fahrradhauptstadt. Anlass genug für mich, mein Rad mitzunehmen und das sagenhafte Fahrrad-klima ganz praktisch zu erleben.

Es ist so phantastisch anders, dass man ein ganzes Buch schreiben könnte. Ich habe stattdessen für Pett man sülm erstmal ein Foto geschossen. Doch zuvor mein erster beeindruckender Eindruck: Absteigen war gestern. Statt dessen vor der Ampel ein Handlauf zum Festhalten oben mit schrägem Trittbrett für den Fuß unten. Und selbstverständlich ist der Fahrradweg eine kleine breite Fahrradstraße. Überholen leichtgemacht, wobei der Radverkehr ohnehin ein hohes Grundtempo hat. Wer anhalten will, wer links abbiegen will, wer also plötzlich langsamer wird, zeigt es durch Armhochhalten an. Und das macht jede/jeder und wehe nicht! Entweder man wird angemekert oder komisch angeguckt, weil man offensichtlich nicht aus Kopenhagen kommt. Ich war natürlich vorgewarnt von meiner Tochter, aber es dauert, bis einem "Armhoch" in Fleisch und Blut übergegangen ist.

Das Trittbrett vor der Ampel ist selbsterklärend. Ich staunte aber nicht schlecht über die schiefen Abfallkörbe. Die Erklärung: RadlerInnen können so im Fahren entsorgen. Gesehen auf einer Fahrradschnellstrasse, zweispurig abseits der Autos. Auf der Gegenseite hängen die Körbe natürlich andersrum schräg. Obelix würde sagen: "Die spinnen, die Dänen"... Tun sie aber nicht. Kopenhagen ist nur anders. Womit ich allerdings punkten konnte, war mein Andersen-Shopper, made in Angeln, Schleswig-Holstein.

In Kopenhagen sieht man dagegen häufig das Christiania-Bike mit Kindern, Paketen oder ganzen Umzügen. Fahrrad und Lasten, das geht gut zusammen.

Detlef Matthiesen

FAHRRADCENTER KAINA KG ITZEHÖE

- E-Bikes
- Fahrräder
- Heimtrainer
- Zubehör
- Fachwerkstatt

Helenenstraße 2 a + 1 b · 25524 Itzehoe
Tel. 0 48 21/59 91 · E-Mail: fahrrad-kaina@gmx.de

www.fahrrad-kaina.de



Andre Konietzkos Allright-Fahrrad, Foto: Copyright Peter Rüssmann

Peter Rüssmann bringt wunderschöne Kalender mit Fotos alter Räder heraus. Weihnachten naht! Kontakt: info@one-year-of-bicycles.com

Alte Liebe

Ich möchte mein Lieblingsrad vorstellen, ein Herren-Tourenrad der Marke ALLRIGHT. Produziert wurde es im Jahre 1925 von den Köln-Lindenthaler Metallwerken AG (KLM), in Köln. Seit 1925 befindet sich das Fahrrad im Familienbesitz.

Gekauft wurde es in Ascheberg in Holstein von dem Schneidermeister David Klüver bei der Schmiede Jänicke im Orte. Schmiede verkauften damals nicht selten Fahrräder. In diesem Fall die Marke Allright. Gern wurde auch die Marke Miele angeboten, da Miele ebenfalls Melkmaschinen herstellte. Das Fahrrad gehörte später seinem Sohn, meinem Onkel, dem Historiker Dr. Wilhelm Klüver. Das Rad ist ein 28er Tourenrad, ohne technische Besonderheiten. Es hatte auch keine Schaltung, was meinen Onkel nicht davon abhielt, regelmäßig nach Hamburg zu radeln, um seine Verwandtschaft zu besuchen.

Die Verarbeitung des Rads ist hochwertig. Die Köln-Lindenthaler Metall-Werke warben damals, wie folgt: "Allright-Fahrräder sind preiswert und beliebt. Verwendung von bestem Rohmaterial und gewissenhafte Präzisionsarbeit

aufgrund dreißigjähriger Fabrikationserfahrung verbürgen auch bei stärkster Inanspruchnahme leichten Lauf und lange Lebensdauer." Das Rad wurde dann auch bis Ende der 70er Jahre benutzt.

Mitte der 80er Jahre erbt ich das Fahrrad. Das gute Stück befand sich in einem unverbastelten Zustand mit viel Patina, was heißen soll, es musste dringend restauriert werden. Ich wollte es aber nur konservieren und technisch fahrfähig machen. Eine neue Lackierung hätte die alte Patina des Rades zerstört. Auch die Laufräder mussten dringend zentriert werden. So fuhr ich mit dem Fahrrad mühsam zum nächsten Fahrradhändler nach Plön. Die Laufräder waren stark verbogen und schleiften am Rahmen. Der Fahrradhändler setzte mich aber schnell wieder vor die Tür, mit dem Hinweis: "Das ist nur noch ein Fall für den Schrotthändler".

Nun stand das Rad erst wieder einige Zeit im Keller und dämmerte vor sich hin. Die Wende brachte tatsächlich einige Jahre später ein Schrotthändler, nämlich Willibald Okunick aus Siethwende, den ich zufällig kennengelernt

hatte. Willibald sammelte und reparierte alte Fahrräder. Wir kamen ins Gespräch und er versprach mir zu helfen. Kurze Zeit später saß ich mit meinem alten "Allright" im Zug von Ascheberg nach Elmshorn. Von dort radelte ich weiter nach Siethwende.

Alte Räder haben mich schon immer interessiert. Meine Großeltern wohnten in der Wilstermarsch. Dort gab es mehrere alte Räder aus den 30er Jahren, die ich als Kind und Jugendlicher fuhr. Das Allright-Rad des Onkels war dann Auslöser meiner Sammelleidenschaft rund um das historische Fahrrad.

Bald darauf war das Tourenrad wieder einsatzbereit. Ergänzt habe ich eine Karbidlampe, das hintere Katzenauge, Radlaufglocke und die lederne Werkzeugtasche.

Auf der ersten Oldtimer-Ausfahrt der Fahrradgruppe "Rückenwind" im Jahre 1999 war es mit von der Partie. Seit 2006 stand es im Fahrrad-Museum "Räder unter Reet" in Horst-Hahnenkamp, das unglücklicherweise Ende letzten Jahres aufgelöst werden mußte. Nun hat das Allright, zusammen mit dem Museum, eine neue Bleibe gefunden: Am 1. September wurde das neue "Pop-up Museum der Fahrradgruppe Rückenwind" in Elmshorn, Holstenstraße 13 eröffnet. In Kooperation mit dem Industriemuseum Elmshorn ist hier ein Teil der Fahrradsammlung in einem ehemaligen Foto-Atelier zu besichtigen. Das Museum liegt nur wenige Schritte vom Elmshorner Bahnhof entfernt. Der Eintritt ist frei. Um eine kleine Spende wird gebeten.

Öffnungszeiten: jeden Mittwoch 11 bis 15.00 Uhr,
jeden 1. Sonntag im Monat 14 bis 17.00 Uhr und
jeden 3. Samstag im Monat 10 bis 12.00 Uhr

Andre Konietzko, Vertreter der Fahrradgruppe Rückenwind

Das Thema "Fahrradgeschichte"...

...würden wir gerne regelmäßig in der PMS ansprechen. Schleswig-Holstein hat schließlich Einiges vorzuweisen: So zählt das "Handbuch deutscher Fahrradmarken" allein 106 verschiedene Marken auf, die in unserem Lande produziert wurden und zum Teil noch werden.

Dem nachzugehen macht mir persönlich großen Spaß. Wer also eine interessante Geschichte zu erzählen hat, bitte melden! Es ist nicht notwendig, selbst zu schreiben, ich komme auch gerne mit Stift und Fotoapparat vorbei.

Bodo Bachmann



Ein kleiner Blick ins Museum, Foto: A. Konietzko



Lars Amenda: Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 Ein Verein schreibt Fahrradgeschichte

ISBN 978-3-00-062242-7

Das ist ein wunderschönes Buch! Leider traf es zu spät ein, um es ausführlich zu besprechen. Aber wer ein Geschenk für einen Fahrradenthusiasten sucht, sollte es in Erwägung ziehen.

Bodo Bachmann

(M)eine Karte für Bahn und Bus.



Mobil im ganzen Land mit einer
Fahrkarte für den Nahverkehr.
Mit dem Schleswig-Holstein-Tarif.



NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.