

PETT MAN SÜLM

Fahrradzeitschrift für Schleswig-Holstein

Ausgabe 1/2021
März bis Mai



Radstrategie 2030 Tourismus

ADFC
Dabei sein!

S. 8

TECHNIK
Spaß durch
E-Räder

S. 10

 **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



25 Jahre Fahrkomfort im Norden:

Besuchen Sie uns zu unseren Jubiläums-Veranstaltungen 2020 mit über 30 Test- und Vorführ-Modellen, Probefahrt-Aktionen und vielfältigen Spezialrad-Angeboten für Ihren Alltag, Radreisen und Sport.



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



Trimobil.net
Spezial-Fahrräder.



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

Fördern und Fordern



Landesvorsitzender Thomas Möller

Liebe Leserin, lieber Leser!

Egal was Corona uns noch zumutet, der Frühling kommt bestimmt und mit den Temperaturen steigt auch die Freude am Radfahren. Wann Urlaub wieder planbar wird, wer weiß. Da drängt sich das Fahrrad förmlich auf zur Erholung in heimischen Gefilden. Wir empfehlen, Radtouren von zu Hause aus zu starten und die eigene Region zu erkunden. Wer die Ferne liebt, sollte sich auf die

Suche nach den vier EuroVelo-Routen in Schleswig-Holstein machen, die bis 2025 zu Qualitätsradrouten werden sollen.

Land und Bund stellen momentan viel Geld zur Verfügung, um den Radverkehr zu fördern. Wollen Sie auch davon profitieren und beispielsweise bessere Radwege und Abstellanlagen in Ihrer Gemeinde? Dann melden Sie sich jetzt schnell bei Ihrer Bürgermeister*in und machen Sie auf unsere Übersicht zu Fördermitteln aufmerksam und auf Ideen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur unter www.verkehrswende-sh.de. Wir bringen Licht in den Förderdschungel für den Radverkehr, statt nur dessen Unübersichtlichkeit zu beklagen. Denn die Zeit läuft uns davon. Die neuesten Förderrichtlinien sind zwar noch nicht mal fertig, aber bis Ende Mai sollten eigentlich die Anträge gestellt werden und bis Ende 2023 das Geld verbaut sein. Wohl dem, der schon etwas in der Schublade hat.

Wir wollen, dass alle Gemeinden die Chance haben, Fördermittel für den Radverkehr zu bekommen. Deswegen informieren wir nicht nur darüber, sondern setzen uns auch für attraktive Förderbedingungen ein. Denn woher sollen Gemeinden Eigenanteile zaubern, wenn ihre Haushalte längst beschlossen sind? Das Land muss die Förderung wenigstens für 2021 auf 100 Prozent setzen, damit es überall schnell los gehen kann.

Mehr Schnelligkeit, das brauchen auch wir mit unserer Zeitschrift „Pett man Sülm“. Diese erscheint ab sofort viermal im Jahr statt dreimal. Damit wollen wir Sie noch besser informieren über unsere und anderer Aktivitäten zur Förderung des Radfahrens. ADFC-Mitglieder bekommen die PMS kostenlos in den Briefkasten. Wollen Sie auch dazu gehören? Dann treten Sie ein unter www.adfc.de/sei-dabei. Wir freuen uns auf Sie!

Bleiben Sie gesund und munter!

Herzliche Grüße
Thomas Möller
Landesvorsitzender ADFC Schleswig-Holstein



Titelbild: Rad fahren macht Spaß © Andreas Haemisch



Durch Rapsfelder um die Schlei © Ostseefjord Schlei GmbH Matzen

Schleswig-Holstein will radtouristisch an die Spitze

Endlich! Das Fundament ist gelegt. Viele ADFC-Mitglieder haben sich über die neue Radstrategie gefreut. In den nächsten Ausgaben der PMS nehmen wir uns die gesetzten Ziele vor und schauen über den „Tellerrand“ in unser Land. Diese Serie beginnt mit Tourismus. Pünktlich zu Saisonbeginn. Kein so einfaches Unterfangen meint PMS Redakteurin Ellen Pahling.

Normaler Weise plane ich zu Beginn des Jahres unsere Radreisen. Doch unser Leben ist durch Corona plötzlich anders. Viele Ankerpunkte fallen weg. Von Ort zu Ort zu fahren, momentan undenkbar. Jetzt denke ich andersherum: Was möchte ich noch erleben? Mir ist es wichtiger, was ich mache als wo. Um spontan zu bleiben, habe ich mir vorgenommen mehr in Schleswig-Holstein unterwegs zu sein. Die aktuelle Lage passt eigentlich gut zu diesem Vorsatz. Was ist radtouristisch los vor unserer Haustür?

In der Radstrategie 2030 sind dazu allerhand Zahlen, Daten und Fakten zu finden. Schleswig-Holstein wurde in bundesweiten Rankings von touristischen Regionen anderer Bundesländer überholt. So sind in der ADFC-Radreiseanalyse 2019 keine schleswig-holsteinischen Regionen unter den Spitzenplätzen zu finden. Es gibt bislang keine Qualitätsroute in Schleswig-Holstein, die mit 3 oder mehr Sternchen vom ADFC zertifiziert wurde. Selbst der

Ostseeküstenradweg hat seine Beliebtheit verloren. Tourismusminister Buchholz will das ändern.

Die Landesregierung hat ambitionierte Ziele

- 2030 sind für mehr als 40 % der Gäste die Radfahrmöglichkeiten im Land ein wichtiger Grund für die Entscheidung, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen.
- 2030 sind in Schleswig-Holstein zwei Radreiseregionen etabliert.
- Bis 2025 ist die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten auf 1,6 zu steigern.
- Schleswig-Holstein unter die Top-5-Länder im Radtourismus bringen.
- Alle D-Routen8/ EuroVelo-Routen bis 2025 zu Qualitätsrouten entwickeln.

Um diese Ziele zu erreichen, wird vor allem das Engagement der Tourismuswirtschaft notwendig sein, u. a. aus den Bereichen Beherbergung, Gastronomie, Service und Mobilität. Sie sollen laut Strategiepapier Anreize schaffen, um vielschichtige Angebote und flankierende Aktivitäten neben dem Infrastrukturausbau zu entwickeln und zu betreiben, die möglichst viele

potenzielle Radnutzende ansprechen. Ggf. sollen die Betriebe finanzielle Unterstützung dafür erhalten.

Viele dieser vom Corona-Lockdown schwer gebeutelten Betriebe haben momentan ganz andere Sorgen. Corona kann uns nicht stoppen. Sie schon! Natürlich wünsche ich mir eine schnelle Umsetzung der Radstrategie, aber ich habe Zweifel, ob die touristischen Betriebe kurzfristig so tatkräftig mitarbeiten können, wie es für einen schnellen Erfolg notwendig wäre.

RAD.SH solls richten Dennoch bestehen weiterhin ein Flickenteppich und Lücken vor allem in der Radwegweisung. Auf kommunaler Ebene fehlt es an einem Gesamtkonzept und klaren Verantwortlichkeiten an wichtigen Schnittstellen, aber auch an Personal. In einigen Kreisen liegt gar kein Radwege-Konzept vor, hat die RAD.SH (Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein) durch eine Befragung festgestellt. Andere Gemeinden und lokale Tourismusorganisationen sind wiederum gut aufgestellt. RAD.SH soll künftig die Geschicke auf Ebene von Kommunen und Kreisen lenken, für Kooperation und Kommunikation zwischen den Akteuren sorgen und bei der Öffentlichkeitsarbeit unterstützen. Doch nicht alle Kommunen sind bei RAD.SH. Von einem Paradigmenwechsel, also

einem fundamentalen Wandel auf allen Ebenen der Politik und Verwaltung, ist im Strategiepapier die Rede. Hierbei werden nicht nur die gewohnten Verfahren auf den Prüfstand gestellt. Für Verbesserungen braucht man oft neue Ideen und neue Ideen verlangen auch des Öfteren, dass die üblichen Denkpfade verlassen werden müssen. Einfacher gesagt: Nur wenn sich in der Politik des Landes etwas bewegt, kann die Radstrategie für SH aufgehen.

Weiterführende Literatur:

RADVERKEHR IN SH – Untersuchung der Radförderstrukturen in den Kreisen Schleswig-Holsteins unter: www.rad.sh.de

Runder Tisch – Radwerkstatt Um alle Interessenvertretungen „unter einen Hut“ zu bekommen, wurde Mitte Januar ein Runder Tisch gegründet, der kurzer Hand in Radwerkstatt Tourismus umgetauft wurde. Vom ADFC mit dabei ist Vorstandsmitglied Stephanie Meyer. „Einfach wird diese Gremienarbeit nicht. Schon die Festlegung auf die ADFC-Kriterien für die Weiterentwicklung der Radfernwege zu Qualitätsrouten wurde kontrovers diskutiert. Verliert der Nordseeküsten-Radweg seinen Charakter, wenn die Schafpforten über Viehgitter umfahren werden könnten? Soll man wegen liegen bleibendem Treibsel nur noch hinter dem Deich geführt werden? Das wird niemand wollen“ meint Stephanie. Es gibt noch viel Gesprächsbedarf.

Ellen Pahling

Auf der Schlei-Fähre Arnis © Ellen Pahling



Tourismus – Initiativen vor Ort

Im Radtourismus gibt es auf lokaler Ebene positive Ansätze. Viele Kommunen, Kreise und lokale Tourismus-Organisationen (LTOs) haben erkannt, dass „da was geht“, Freizeit- und Tourismusrouten werden ausgebaut, aktualisiert sowie digital archiviert. Insbesondere die regionalen touristischen Themenrouten sind dadurch attraktiver geworden.

Die LTO Ostseefjord Schlei GmbH hat besondere Schleichwege entwickelt. Das ist ein guter Grund, mit Max Triphaus über seine Erfahrungen aus dem Corona-Jahr 2020 zu sprechen.



Max Triphaus ist Geschäftsführer Ostseefjord Schlei GmbH. Das Unternehmen beschäftigt 20 Mitarbeiter und legt besonderen Wert auf nachhaltige Tourismusentwicklung in der Region und exzellenten Service

Portrait Triphaus © Aldo

Herr Triphaus, Sie bieten acht neue Schleichwege als Radrouten an. Wie kam es dazu?

Wir wussten, dass unsere Gäste nach dem Lockdown raus in die Natur wollen und Menschenansammlungen eher meiden werden. Daher haben wir neue Routen über Feld-, Wald- und Wirtschaftswege entwickelt, die abseits der normalen Tourismusströme liegen.

Wie haben Sie die Route gefunden?

Wir sind die Touren selbst abgefahren und haben viele Schotterwege reingenommen, auf denen man zwar das Tempo reduzieren muss, die im Großen und Ganzen aber gut befahrbar sind.

Mussten Sie die Route zwischenzeitlich anpassen?

Ja, wir mussten wegen Corona-Auflagen das Gelände um das Internat Louisenlund umfahren und haben diesen Rundweg um einige Kilometer gekürzt.

Wie ist ihr Resümee? Hat sich der Einsatz gelohnt?

Auf jeden Fall! Wir arbeiten mit Komoot zusammen, deshalb haben wir die Strecken auch für die Navigations-App digitalisiert. Urlaub abseits des Trubels war die meist angeklickte Kollektion im Norden. Darüber hinaus haben wir noch nie so viele Fahrradkarten verkauft.

Interview: Ellen Pahling

Detaillierte Informationen unter:

<https://www.ostseefjordschlei.de/entdecken/aktiv-in-der-natur/radfahren/schleichwege/> oder unter <https://www.komoot.de/collection/927987/die-schoensten-touren-auf-den-schleichwegen-am-ostseefjord-schlei>

Finanzierung und Förderung für den Radverkehr

Es gibt schon mindestens 20 Förderprogramme und Finanzierungsinstrumente für den Radverkehr in Schleswig-Holstein. Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist gerade dazugekommen und weitere Förderrichtlinien zur Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein sind in Arbeit.

Brandneu (!) ist auch das Bundesförderprogramm - Radnetz Deutschland. Aus diesem Fördertopf werden Maßnahmen unterstützt, die das national touristische Radnetz voranbringen. In Schleswig-Holstein betrifft dies folgende Radwege: D1 Nordseeküstenradweg, D2 – Ostseeküstenradweg, D7 - Ochsenweg (nur Westroute), D10 – Elberadweg, Iron-Curtain-Trail-Streckenabschnitte im Kreis Herzogtum Lauenburg und der Hansestadt Lübeck. Es sind nur kurze Antragsfristen vorgesehen.

Für Maßnahmen, die bis 2023 fertiggestellt werden können, stehen bundesweit 45 Millionen Euro zur Verfügung. Anträge für nicht infrastrukturelle Maßnahmen und sonstige Anträge sind bis zum 31.03.2021 einzureichen und Anträge für strukturelle Maßnahmen bis zum 31.05.2021. Sollten die Fördermittel nicht ausgeschöpft werden, sind weitere

Förderaufträge vorgesehen. Damit kommunale Akteure die Geldquellen finden und nutzen, hat der ADFC eine Übersicht erstellt, die alle wichtigen Informationen enthält und weitere Quellen verlinkt. Sie ist zu finden unter www.adfc-sh.de.

Ellen Pahling und Thomas Möller

Radstrategie braucht Anschub



Bodo Bachmann

Große Verkehrsprojekte, das sind für Minister Buchholz vor allem Monumente des Kraftfahrzeugverkehrs: Rader Hochbrücke, Autobahnen A20 und A21, Ausbau der B5, Rendburger Kanaltunnel, Fehmarnbeltquerung. Dies sind die strahlenden Projekte, die er im Jahresrückblick und –ausblick als entscheidende Maßnahmen gegen den Stau verkündet. Nur, jeder weiß, der Stau kommt woanders an. Der Kraftfahrzeugverkehr muss eingeschränkt werden aus Gründen des Klimaschutzes und des Menschenschutzes. In den Städten und auf den Straßen brauchen Menschen mehr Bewegungsraum, sei es zu Fuß oder per Rad. 30 Prozent soll der Radverkehrsanteil in Schleswig-Holstein im Jahre 2030 betragen. Das heißt: mehr als doppelt so viele Wege als aktuell sollen in neun Jahren mit dem Rad zurückgelegt werden. Dies bedeutet eine gewaltige Verhaltensänderung, die nur zu erzielen ist, wenn eine exzellente Infrastruktur existiert. Die zu schaffen, braucht Zeit. Von der Planung bis zum Bau vergehen in der Regel 5 Jahre und in 2 von 3 Fällen ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig, so die Erfahrung in Brandenburg. Wo sind die Planungen in Schleswig-Holstein? Wie Dr. Andreas Tietze im Interview (PMS 3/20)es ausdrückt: „Wir brauchen

ein großes gesellschaftliches Bündnis in der Radstrategie 2030.“ Es wird Zeit, dass auch der Minister daran arbeitet und nicht nur Briefe an die Landräte schreibt, die bei mangelnder Publizität, wie oben beschrieben, bestenfalls sorgfältig abgeheftet werden.

Der ADFC Schleswig-Holstein arbeitet gemeinsam mit anderen Initiativen daran, dem menschengetriebenen Verkehrsraum zu schaffen, doch wie viel Energie kostet es schon, auf lokaler Ebene eine Einbahnstraße zu öffnen oder eine Fahrradstraße zu schaffen! Der Landesbetrieb Verkehr, die Kreise und Kommunen sind nach wie vor Bastionen zur Verteidigung des Autoverkehrs. Die Zerstückelung der Zuständigkeiten macht es enorm schwer, hier etwas in Bewegung zu setzen. Welche Aktionen brauchen wir, um Breschen in diese Bastionen zu legen? Die Bewegung für eine Verkehrswende muss in die Kreistage und Kommunalvertretungen. Doch wie schaffen wir das? Welche Aktionen landesweit und vor Ort können wir organisieren? Wo Anträge einreichen, um die Radstrategie in Fahrt zu bringen? Wer unterstützt unsere Ziele und macht mit? Sollen wir in allen Kreisen und Kommunen „Runde Tische Radverkehr“ fordern, die die Radstrategie zu ihrem Ziel machen?

Diese Fragen verlangen Antworten und wir werden sie finden müssen, auf Landesebene und vor Ort, ansonsten bleibt die Radstrategie schön beschriebenes Papier.

Bodo Bachmann

Artikel zur Radstrategie in den Ausgaben 3/2020 und 2/2020 ADFC Schleswig-Holstein - PETT MAN SÜLM (adfc-sh.de)
Die Radstrategie ist veröffentlicht unter schleswig-holstein.de - Inhalte - "Ab aufs Rad im echten Norden" (schleswig-holstein.de)
Erfahrungen in Brandenburg https://www.ls.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.277814.de?nav_level=2

Runder Tisch Radverkehr

Der „Runde Tisch Radverkehr“ ist als erste Maßnahme der Radstrategie Schleswig-Holstein bereits gestartet. Am 26.11.2020 trafen sich dazu die Akteure aus Politik, Verwaltung und Verbänden, die bereits beim Fahrradpolitikaudit BYPAD und bei der Erarbeitung der Radstrategie beteiligt waren. Bei der Videokonferenz ging es vor allem um die sogenannten „Quick wins“, schnell umzusetzende Maßnahmen mit starker Wirkung. Lebhaftige Diskussion gab es bei der Frage, wo die ersten Mobilitätsstationen entstehen sollen. Der nächste Termin ist am 11.03.2021. Der ADFC ist natürlich aktiv dabei. Infos zur Radstrategie gibt es unter www.schleswig-holstein.de/radverkehr

Thomas Möller.

Hamburg: Rekord im Radwegebau

Die Hansestadt Hamburg vermeldet Steigerung des Radwegebbaus um 60 Prozent. 2020 seien 62 Kilometer Anlagen neu gebaut oder neu gewidmet worden.

Etwa 83 Millionen € wurden dafür ausgegeben.

Der ADFC Hamburg begrüßt den neuen Schwung für die Mobilitätswende. Wichtiger als Streckenrekorde jedoch sei die Qualität der Wege und die Umgestaltung der Verkehrsräume auch in den Bezirken, in denen die Radler ankommen und weiterfahren. Hier muss mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden.

Bodo Bachmann

ADFC – dabei sein und mitmachen

Politiker brauchen Mehrheiten und der ADFC viele Unterstützer, damit Lobbyarbeit gelingt und Argumente für eine radfreundliche Infrastruktur gut platziert werden können. Dieses Engagement ist ein Motiv, den ADFC zu unterstützen. Es sind jedoch vielfältige Gründe, weshalb Radler unserem Club beitreten. 24-Stunden-Pannenservice, ADFC-Rechtsberatung oder, oder, oder.

Aber auch das Clubleben selbst, mit geführten Radtouren, Radlertreffen und Werkstatt-Kursen, laden vielerorts zum Mitmachen ein.

Für Ulf Brüggmann, Sprecher des ADFC Pinneberg war es die Radwelt, die ihn überzeugte.



„Ich suchte nach einem Abo für ein Radmagazin. Ich wollte auf dem Laufenden bleiben, beispielsweise sind mir aktuelle Informationen zur Straßenverkehrsordnung wichtig. Die Rechnung ging für mich auf. Ein Jahres-Abo für ein X-beliebiges Magazin wäre teurer gekommen. So habe ich für 56 Euro Jahresbeitrag das ADFC All-In-Paket -inklusive einer tollen Zeitschrift- bekommen und noch neue Freunde dazu. Mehr geht nicht.“

Ellen Pahling



Warten auf den Pannenservice © ADFC - April Agentur

Wie seid Ihr auf den ADFC aufmerksam geworden? Weshalb habt Ihr Euch der ADFC Clubgemeinschaft angeschlossen? Wir freuen uns auf Eure Beiträge. Zusendungen gerne an: pms-redaktion@adfc.de
Mehr Infos unter: <https://www.adfc.de/sei-dabei/>

Jetzt die
vergünstigte Mitgliedschaft
im ersten Jahr sichern.

Sei dabei für

19,50 €

Mit dem Aktionscode

70-B12

auf [adfc.de/einstieg](https://www.adfc.de/einstieg)

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

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

kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze



ADFC persönlich



Bodo Schnoor, Jahrgang 1960, ist Sprecher der Ortsgruppe des ADFC Rendsburg und Umgebung
Vorgestellt von Bodo Bachmann

Bodo, erzähl mal, was ist Deine persönliche Beziehung zum Fahrrad?

Das Fahrrad ist für mich das ideale Verkehrsmittel für Strecken bis 10 Kilometer. Ich fahre im Jahr 9000 Kilometer, in der Freizeit und viele Zweckfahrten. Ich radele auch im Sommerurlaub. 2017 bin ich von Gibraltar zum Nordkap geradelt. Ein eigenes Auto habe ich nicht.

Radreise-Blog: <http://radreise.schnoor.eu>

Der ADFC, was bedeutet er für Dich?

Seit 2008 sind wir mit einigen Mitstreitern in Rendsburg aktiv. Mit der ADFC-Ortsgruppe möchte ich allen Menschen die Freude am Radfahren näherbringen. Mittlerweile sind wir knapp 200 Mitglieder. Im Kontakt zu politischen Fraktionen und Verkehrsbehörden fordern wir immer wieder die fahrradgerechte Gestaltung der Verkehrswege. Auch mit Hilfe des Verwaltungsgerichts haben wir Radfahrerbelange durchgesetzt.

Was ist Dein Traum vom Fahrrad?

Radverkehr wie in den Niederlanden, das ist mein Traum.

Bodo Bachmann



Unterwegs im home-office © Bodo Schnoor



Erstmal ausruhen © Ellen Pahling

Pedelecs - Gegenwind, Berge, weite Entfernungen locker schaffen

Immer mehr Radler satteln um auf Pedelecs. Bei diesen E-Bikes unterstützt der Motor nur, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Woran können sich Käufer orientieren, bevor sie den Überblick verlieren? PMS Redakteurin Ellen Pahling gibt Hinweise und berichtet aus ihrem Erfahrungsschatz.

Die Corona-Krise hat einen regelrechten Ansturm auf die Fahrradläden ausgelöst. Das hat viele Gründe: Manche schwingen sich aufs Rad, um dem Heimkoller zu entkommen und in Bewegung zu bleiben. Andere schreckt die Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln ab. Der E-Bike Boom dürfte deshalb auch 2021 noch anhalten. In 2019 wurden 1,36 Millionen Pedelecs verkauft.

Bei der höheren Geschwindigkeit sollte die Fahrsicherheit des Rades im Vordergrund stehen. Ein tiefer, konzentrierter Schwerpunkt durch Mittelmotor und Rahmenakku sind deshalb zu bevorzugen. Wer mit dem Kauf eines Pedelecs liebäugelt oder vor der Kaufentscheidung steht, muss sich über sein künftiges Fahrverhalten Gedanken machen. Wo will ich fahren – Küste, Berge, Gelände und wie weit, mit oder ohne Gepäck? Will ich Touren mit anderen Radlern unternehmen?

Folgende Faktoren sind bestimmend:

- Reichweite, Akkugröße
- Schaltungsart – Nabe (geschaltet oder stufenlos) oder Kettenschaltung
- Kraftübertragung – Kette oder Riemen
- Zulässiges Gesamtgewicht (eigenes Körpergewicht + Rad + Gepäck)
- Gewicht des Rades versus Ausstattung (Akkugröße, Reifenart, Schaltung, Federung), Rahmensteifigkeit und zulässiges Gesamtgewicht
- Sitzhaltung – Einstellbarkeit, Lenkerform
- Federungskomfort, Reifendicke

Meine eigene E-Bike Erfahrung

Ich fahre mein drittes Pedelec. Das erste habe ich für den Weg zur Arbeit angeschafft, 15 km Strecke oft mit starkem Gegenwind. Es hatte einen Frontnabenmotor. Ein zuverlässiges Rad mit mäßigen Fahreigenschaften. Nach 5 Jahren Nutzung und den ersten Radreisen erkannte mein Mann, der noch mit purer Muskelkraft in meinem Windschatten fuhr, dass wir neue Räder mit besseren Eigenschaften benötigen. Diese hatten Mittelmotoren, eine 8 Gang Nabenschaltung und große Akkus mit 640 Wattstunden. Strecken von 120 km mit Gepäck waren keine Herausforderung. Die oft schlechten Radwege mit Sand, Schlamm oder losem groben Schotter haben uns dann nach 4 Jahren zum Kauf von geeigneten Rädern mit richtig breiten Reifen, starkem Motor, riesigen Akkus, 14 Gang Nabenschaltung verleitet.

Aus meiner Erfahrung erzählen alle Neulinge von ihren Radtouren und Fahrleistungen, die weit über dem liegen was sie vormalig für möglich hielten. Ein zu klein gekaufter Akku vermiest dann schon mal die Freude. Beim Kauf soll besonders auf einen geeigneten Rahmen achtet werden, so dass Auf- und Absteigen keine

Probleme machen. Das klassische Herrenrad ist für viele vor allem ältere Radler keine gute Empfehlung. Nicht alle Hersteller bauen beim Tiefeinsteiger stabile Rahmen, die auch bei der Fahrt mit Gepäck nicht schlackern.

Ein Pedelec ist ein hoch technisches Vehikel, das auch schon mal ausfällt. Do it yourself ist nur bei der normalen Radausstattung

möglich, bei der Elektrik wird es schwierig. Man sollte darauf achten, dass Akkus reparabel sind und sich das Rad auch ohne Motorunterstützung noch fahren lässt. Das ist auch erforderlich, wenn der Akku vorzeitig leer ist. Billig kaufen ist kein guter Rat, aber auch teuer verhindert Ärger nicht immer.

Ellen Pahling

GESCHAFFEN FÜRS ABENTEUER

Bohnenkamp terrain

Dorfstr.55 25852 Bordelum Tel. 0151-72960869

www.bohnenkamp-bikes.de

Mehr Spaß durch E-Räder



Michael Domke betreibt unter dem Logo „Maik's bikes“ Radläden in Uetersen und in Wedel. Er hat sich auf e-bikes spezialisiert und nimmt sich viel Zeit für seine Kunden. PMS Redakteur Andreas Haemisch hat ihm Fragen gestellt.

Herr Domke, man kann bei Ihnen jeweils einen Beratungstermin von einer Stunde buchen. Vermutlich ist das angezeigt, ehe ich einige Tausend Euro in ein Fahrrad investiere. Was kann man falsch machen beim E-Bike-Kauf?

Die Kunden kommen oft mit festen Vorstellungen, was für ein Rad sie gerne hätten. Man hat etwas gelesen, gesehen oder von Freunden empfohlen bekommen. Diese Vorstellungen gilt es dann zu hinterfragen, damit der Kunde am Ende wirklich das Rad bekommt, das er braucht. Wir machen das in einem strukturierten Gespräch. Festlegung der Rahmengröße und das ergonomische Bike Fitting gehören natürlich auch dazu.

Wie sieht es mit dem Image des E-Bikes aus. Hat es da einen Wandel gegeben vom Rentnerrad in den Anfängen zum Renommierad heute?

Ich habe meine ersten E-Bikes vor 20 Jahren verkauft, die wogen 30 kg und hatten 20 km Reichweite. Schöne, coole, leistungsfähige e-Räder gibt es seit ca. 5 Jahren. Natürlich hat sich damit auch das Image des e-Rades geändert. Damit wurden e-Räder für

Pendler attraktiv aber auch für ganz unterschiedliche Personengruppen, denen Radfahren ohne e-Unterstützung zu beschwerlich ist. Sehr viele Menschen haben mit E-Bikes wieder den Spaß am Radfahren entdeckt.

Inzwischen erobern e-Antriebe auch andere Nutzungsfelder, z. B. Lastenräder oder auch, ganz aktuell, sportliche Räder mit denen man üblicherweise schneller als 25 km/h unterwegs ist.

Ja, die Mehrzahl der Lastenräder wird heute als e-Lastenrad verkauft. Der Nutzen der e-Unterstützung ist hier unmittelbar plausibel. Bei Rennrädern ist der Nutzen so unmittelbar nicht zu sehen, außer wenn man in der Gruppe fährt und ein Abreißen an der nächsten Steigung vermeiden möchte. Aber auch bei den Mountainbikes erschien anfänglich die e-Unterstützung widersinnig. Heute gehören e-Motoren bei Mountainbikes schon zum Standard.

Wie sieht die Zukunft des Rades aus. Wird es bald nur noch Fahrräder mit e-Unterstützung geben?

Ich denke, mehr als jedes zweite Fahrrad wird ein E-Bike sein. Auf kurzen Strecken oder bei kombinierter Nutzung mit dem ÖPNV sind normale Fahrräder aufgrund des geringeren Gewichts und dem besseren Handling von Vorteil. Und natürlich spielt der hohe Preis für das E-Bike auch eine Rolle.

Herzlichen Dank für dieses Gespräch!

Ampel mitten auf dem Radweg

Ahrensburg

Die Ampel konnte man nicht versetzen, gibt Stefan Schott, Leiter des Tiefbauamtes, dem Hamburger Abendblatt bekannt. Und er findet es nicht ehrenrührig, dass der Radweg einfach geradeaus durchgeplant und gebaut wurde. Fußgänger, insbesondere Behinderte, die den Taster erreichen wollen, müssen ebenfalls auf den Radweg. Radfahrer sollen sich irgendwie zwischen Ampel und den Fußgängern durchschlängeln.

Bodo Bachmann

Näheres: www.adfc-stormarn.de/index.php



Ampel auf dem Radweg © J. Hentschke

Pflege des Ostseeküstenwegs

Grömitz

Einsatz des ADFC für den Ostseeküstenradweg in Grömitz: wegen der Außenbewirtschaftung am Deichhaus gab es stets Konflikte mit vorbeifahrenden Radlern. Letztlich sollten sogar mit der Beschilderung "Radfahrer absteigen" Gefährdungen vermieden werden. In Absprache mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz gelang es, eine Lösung zu finden: der Radweg führt nun einfach um den Gästebereich herum. Auch der Teil des Ostseeküstenwegs, der über den Blankwasserweg führt, ließ sich freundlicher gestalten. Einengende Nasen, die in die Fahrbahn ragen und bei Gegenverkehr zum Absteigen zwingen, wurden durch Radlerfurten entschärft.

Rainer Aichele, Grömitz, ADFC-Kreisgruppe Ostholstein



links/rechts - vorher/nachher Engstelle Kiosk © Rainer Aichele

Behinderung des Fuß- und Radverkehrs mit System?

Lübeck

Während Ahrensburg über eine Ampel auf dem Radweg klagt, setzt die Bauverwaltung der Stadt Lübeck eine komplette Lärmschutzwand auf einen Radweg der Wakenitzbrücke und verschmälert ihn damit auf 1,10 m. Obwohl in der Stadt ein „Runder Tisch Radverkehr“ aktiv ist, wird er beinahe systematisch umgangen oder zu spät informiert. Da wird die Neue Hafenstraße bei Baumaßnahmen komplett für Rad- und Fußverkehr gesperrt, Autos fahren durch. Die Planung der Bahnhofsbrücke engt den Raum für Fußgänger und Radfahrer um 40 cm auf 10 m ein, dem Kfz wird von 12 m auf 19,50 m viel mehr Raum gegeben. Und die wichtigste Zufahrt vom Stadtzentrum zum Radfernweg „Alte Salzstraße“ wird ohne jede Abstimmung gesperrt. In einem vorab veröffentlichten Beschlussantrag an den „Runden Tisch“ rügt der ADFC diese Vorgehensweise, untermauert mit detaillierter Argumentation.

B. Bachmann

Nachzulesen unter: [ADFC SH -Startseite ADFC Lübeck \(adfc-sh.de\)](http://ADFC SH -Startseite ADFC Lübeck (adfc-sh.de))

Offener Brief an den Kieler Oberbürgermeister

Kiel

ADFC und VCD haben einen offenen Brief an den Kieler Oberbürgermeister gesandt, in dem sie eine Verkehrspolitik einfordern, die sich von Automobilzentrierung abwendet und nachhaltig den Fuß-, Rad- und den öffentlichen Verkehr bevorzugt. Die zentrale Frage: Wo sind die attraktiven Alternativen zum PKW? Nach wie vor stehen als Denkmäler der absoluten Autotoleranz Absaugcontainer auf dem Radweg.

B. Bachmann

Hier ist der Brief nachzulesen: <https://nord.vcd.org/der-vcd-nord/ortsgruppe-kiel/news/adfc-und-vcd-offener-brief-verkehrswende-gross-denken-und-im-kleinen-umsetzen/>



Eine Vision von sauberer Luft © S. Grothkopp

**Immer am Wasser entlang –
Schöne Orte auf
Deiner Radtour**



Ein tolles Wochenende auf dem Darß © Katrin Kreuzeler

Unsere schönen Orte-Fotos stammen dieses Mal von Katrin Kreuzeler und Uschi Steen. Die Radfahrerinnen zieht es im Urlaub ans Meer. Mehr davon! Wir freuen uns auf Eure Fotos. Zusendungen gerne an: pms-redaktion@adfc.de



Winterliche Abendstimmung am Bovbjerg Fyr © Uschi Steen

Mitmachen/Termine/Termine

Ab dem **10. März** können sich Kommunen für das **Stadtradeln 2021** anmelden. Gezählt werden wieder die geradelten Kilometer an beliebigen 21 aufeinanderfolgenden Tagen zwischen dem **1. Mai und dem 30. September**.

Die Ergebnisse des **Fahrradklima-Test 2020** werden am **16. März 2021** (11:00 bis 12:45 Uhr) als Livestream im Bundesverkehrsministerium präsentiert. Den Termin für die Bekanntgabe der Ergebnisse aus Schleswig-Holstein wird noch bekanntgegeben bei: www.adfc-sh.de.

Die **ADFC-Radreiseanalyse** wird ab dem **11. März**, ebenso wie die Tourismusmesse ITB, auf dem ADFC-YouTube-Kanal und auf www.adfc.de/radreiseanalyse präsentiert.

Mit dem Beginn des Stadtradelns am **8. Mai in Neumünster** ist auch die **Fahrradsternfahrt Schleswig-Holstein** dorthin geplant. Wir hoffen, dass sie tatsächlich wie geplant am **8. Mai 2021** stattfinden kann.

Infos: www.adfc-sh.de/index.php/adfc-vor-ort/neumuenster.

Die größte **Fahrradsternfahrt Norddeutschlands** nach Hamburg soll in 2021 wieder, wie gehabt, am dritten Sonntag im Juni, stattfinden. So ist jedenfalls der Plan. Bitte schon mal den **20. Juni 2021** vormerken. Details gibt es dann in der nächsten pms-Ausgabe.

Am **27. und 28. April 2021** findet im Kongress Center Hamburg der **7. Nationale Radverkehrskongress** statt.

In der letzten pms-Ausgabe hatten wir auf den **Deutschen Fahrradpreis** hingewiesen und zum Mitmachen aufgefordert. Die Preisträger werden derzeit ermittelt und werden im Rahmen des 7. Nationalen Radverkehrskongresses geehrt.

(s. oben oder www.der-deutsche-fahrradpreis.de)

Auf der Beteiligungsplattform www.verkehrswende-sh.de/verkehrswende werden aktuell Maßnahmen zum Thema **„Schule macht mobil“** gesammelt. Dabei geht es um Schulwegsicherheit, Hol- und Bringzonen, Parkraumsituation, Fahrradabstellanlagen sowie die Haltestellensituation. Macht mit und bringt eure Ideen zur Verbesserung der lokalen Schulwegsituation ein.

Die **digitale Sprechstunde** des ADFC SH wurde zu Beginn der Corona-Pandemie ins Leben gerufen, um den Austausch im Verein zu ermöglichen. Aufgrund der positiven Resonanz (und aktuell leider auch aufgrund der Corona-Situation) wird das Angebot auch in diesem Jahr beibehalten. Die Sprechstunden finden alle zwei Wochen abwechselnd mittwochs und donnerstags statt. Beginn ist um 19.00 Uhr (Ende ca. 20.00 Uhr) mit einem kurzen Einführungsreferat, im Anschluss werden Fragen beantwortet und Erfahrungen untereinander ausgetauscht. Folgende Themen sind geplant:

10. März 2021 **Tour-Guide Ausbildung**
25. März 2021 **Schule macht mobil. Angebote des ADFC**

Interessierte sind herzlich eingeladen! Zugangsdaten zum Sitzungsraum nach Mail an info@adfc-sh.de. Weitere Themen werden angekündigt unter: www.adfc-sh.de.

Radtouren und andere Veranstaltungen von und mit Gliederungen des ADFC in Schleswig-Holstein unter: www.adfc-sh.de/index.php/termine.

Einmal im Monat erscheint der neue Newsletter **ADFC SH aktiv**. Er informiert über aktuelle Fahrrad-Veranstaltungen und -Aktionen zum Mitmachen und richtet sich an alle, die sich aktiv für einen besseren Radverkehr in Schleswig-Holstein engagieren wollen. Der Newsletter kann unter info@adfc-sh.de abonniert werden.

Scharfe Argumente unterm Weihnachtsbaum

Unverhofft bekam ich von meiner Tochter zu Weihnachten ein Taschenbuch geschenkt, das allerdings nicht unbedingt versöhnlich stimmt. Mit „Straßenkampf – Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen“ hat Kerstin Finkelstein, eine Streitschrift vorgelegt. Die freie Autorin, promovierte Politikwissenschaftlerin, ehemals Redakteurin der „Radzeit“ (Magazin des Berliner ADFC), geißelt in diesem Buch den Ressourcenverbrauch, den Platzanspruch, die Subventionierung, die Bevorzugung des Kraftfahrzeugs durch Recht und Politik. Und arbeitet die systematische Beschränkung des nicht autofahrenden Teils der Bevölkerung heraus.

Das Buch ist in einfacher, gut verständlicher Sprache verfasst und übersichtlich gegliedert. Finanzen, Politik, Recht, Verteilung des öffentlichen Raumes, die Situation auf dem Land, Technik und auch die Bedingungen des Einsatzes für menschenfreundlichen Verkehr sind in eigenen Kapiteln behandelt. An Vorbildern nicht nur, wie üblich, Amsterdam, sondern auch die Strategie der Stadt Karlsruhe ist ausführlich dokumentiert.

Der wesentliche Pluspunkt: hier werden nicht nur einige pointierte Fakten präsentiert, sondern das Wichtige ist, diesen Fakten sind präzise Quellenangaben hinterlegt. So bietet sich dem Engagierten eine große Fundgrube an Argumenten für politische Debatten, die wir doch häufig führen müssen.

Wer nicht so in der Diskussion steckt, der wird im Buch eine Fülle an neuen Aspekten finden. Auch passionierte Autofahrer, so die formulierte Hoffnung von Kerstin Finkelstein, werden vielleicht einige Erwägungen nachvollziehen können. Dem kann ich mich nur anschließen.

Bodo Bachmann

Kerstin E. Finkelstein
 „Straßenkampf – Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen“
 180 Seiten, 15 €
 ISBN 978-3-96289-081-0
 erschienen im Ch. Links-Verlag.



Fördermitglieder

AUGENARZT TILL EMSCHERMANN Bad Bramstedt	FAHRRADSCHMIEDE WELLINGDORF Kiel	UNTERWEGS KIEL KG Kiel
BOHNENKAMP BIKES Bredstedt	NORWID FAHRRADBAU GMBH Neuendorf bei Elmshorn	VOLTRAD E-BIKES UND PEDELECS Ellerhoop
BÜRO LEBENSRAUM ZUKUNFT Eckernförde	RAD GEORG C Husum	YONAKOM Mölln
EBIKE-STURMFLOTTE Sylt	RADHUS HORN GMBH Glückstadt	ZWEIRAD CLAUSEN Husum
FAHRRAD PETERSEN Flensburg	RADSPORT RUNGE Bargtheide	ZWEIRAD-HAUS SCHEIBEL Lütjenburg
FAHRRADPLUS Bad Oldesloe	TRIMOBIL / TOXY LIEGERAD GMBH Wrist/Holstein	
FAHRRADHAUS SCHAWO Tornesch	TUM TREKKING UND MEHR... Flensburg	

Impressum „Pett Man Sülm“ „Tret mal selbst“

HERAUSGEBER ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Herzog-Friedrich-Str. 65 · 24103 Kiel Tel. 0431-631 90 · info@adfc-sh.de www.adfc-sh.de Der ADFC ist als gemeinnützig anerkannt.	GESCHÄFTSSTELLE Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e.V. Landesverband Schleswig-Holstein Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel Tel. 0431 - 631 90, Fax 0431 - 631 33 www.adfc-sh.de	ANZEIGEN Informationen zu Formaten und Preisen unter https://www.adfc-sh.de/index.php/pms/anzeigenschaltung
ADFC-SPENDENKONTO IBAN DE68 5206 0410 0006 4244 49 bei der Evangelischen Bank eG	Bürozeiten: Montag bis Mittwoch 10-14 Uhr, Donnerstag 13-17 Uhr und Freitag 10 bis 14 Uhr	HINWEISE Namentlich gekennzeichnete Beiträge spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Keine Haftung für unverlangt eingesendete Manuskripte, Fotos oder Leserbriefe.
V.I.S.D.P. Thomas Möller (tm), Landesvorsitzender des ADFC Schleswig-Holstein	MEDIADATEN PMS erscheint 2021 auf Grund der veränderten Erscheinungsweise der „Radwelt“ im März, Juni, September und Dezember.	BEITRAGSEINSENDUNGEN Textdateien sollten in gängigen Formaten wie .doc, .pages, .odt, .txt oder .pdf erstellt sein. Bilder sollten eine möglichst hohe Qualität als .jpg, .png oder .tif-Dateien aufweisen. Fotoauflösung: Min. 300 dpi bei 100% Ansicht im Format DIN A5, besser größer. Eine Veröffentlichung kann nicht garantiert werden. Die Redaktion behält sich das Recht zu sinnvoller Kürzung vor.
REDAKTION Ellen Pahlung, Bodo Bachmann, Andreas Haemisch und Jürgen Lieske	Auflage: 13.000–15.000 Verbreitung: Versand an ca. 6.600 ADFC-Mitglieder, Auslage in Geschäften und anderen Stellen	FOTOS Die Foto- und Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, beim jeweiligen Autor des Artikels.
REDAKTIONSANSCHRIFT ADFC Schleswig-Holstein e.V. Redaktion PMS · Postfach 1346 · 24012 Kiel pms-redaktion@adfc-sh.de	TECHNISCHE DATEN Umfang: 16 Seiten Format: DIN A4	Redaktions- und Anzeigenschluss für Ausgabe 2/21: 19. April 2021
GESTALTUNG & SATZ PINAX Werbemedien · Inh. Robert Deutsch Borwinstr. 7 · 18057 Rostock Tel. 0381-24 24 40 · www.pinax.net		Gedruckt auf Papier aus nachhaltiger Herstellung.

FAHRRADHAUS
SCHAWO



E-Bike erfahren

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

individuell • kompetent • persönlich

Kontaktlos, bargeldlos, schnell.

Deine Fahrkarte in
der NAH.SH-App.



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein
Der echte Norden