



MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild © Axel Dobrick

LANDESWEITE RADWEGEPLANUNG: ENDLICH NETZ!

Mitmachen –
Schickt uns Eure Fotos, die
zeigen, wie "Fahrradland" geht.

Autofrei oder Auto frei in Wedel?
Die Geschichte eines
Verkehrsversuchs.

Miteinanderweg, Mikrodepot
& Sensoren: Innovativ in
Schleswig-Holstein.

KÜSTENRAD
E-BIKE STORES

DIE BESTE E-BIKE BERATUNG IN DEINER NÄHE.

Über 10x
in Schleswig-
Holstein!



Jetzt kostenlosen
Beratungstermin buchen:
www.kuestenrad.de

VERKEHRSFRÜHLING IM HERBST?

Es ist soweit: der Bundestag hat im Oktober endlich die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) beschlossen. Es bringt nicht alles das, was wir uns als ADFC erhofft haben – und auch viele Kommunen haben sich mehr Freiräume für die Einführung von Tempo 30 gewünscht. Aber immerhin: die „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des (Kfz-)Verkehrs ist nicht mehr alleiniges Ziel des StVG. Es gibt neue Ziele – und als ADFC werden wir dafür kämpfen, dass diese in den Köpfen von Verkehrsplaner*innen und Verkehrsbehörden ankommen!

Auf Vorstandsebene werden wir das mit einem veränderten Team tun: neu in der Runde ist seit der Landesversammlung Thijs Lucas, weiter „mit an Bord“ sind Timo Höfker, Henning von Schöning, Stephan Steffen und ich als Landesvorsitzende.

Im Namen des gesamten Teams möchte ich mich bedanken bei Hans-Hermann Dube, Ellen Pahling und Sofia Grothkopp. Alle drei haben uns als stellvertretende Landesvorsitzende in den letzten Jahren mit ihren Ideen und ihrem ehrenamtlichen Engagement auf vielen Ebenen unterstützt und den ADFC vorangebracht. Aus persönlichen Gründen standen sie für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung. Danke an Euch und alles Gute!

Stephanie Meyer, Landesvorsitzende



mobilitaetsmentoren-sh.de

Bring die Mobilitätswende in Deiner Gemeinde voran!

Denn die Veränderung beginnt auf dem Dorf! Und die Mobilitätsmentoren ...

- unterstützen Dich als ehrenamtliche Politiker*in oder engagierte Bürger*in die Projektidee für Deine Gemeinde zu finden.
- unterstützen bei der Umsetzung der Projekten vor Ort .
- geben Hinweise zu Fördermitteln und Partner*innen aus der Praxis.

Wir unterstützen Dich bei ...
Fahrradbügeln,
Carsharing, Nahversorgung,
sicheren Schulwegen oder
Deiner eigenen Idee

mobilitäts
entw^{er}ren

Kostenlose Beratung für Mobilitätsprojekte auf dem Land



Foto © Metropolregion Hamburg / Lorenz Siegel, Copenhagenize

Ein Radschnellweg vor den Toren Lübecks, der von Groß Grönau nach Bad Schwartau von der Metropolregion Hamburg geplant ist. Das Rückgrat eines Radverkehrsnetzes bilden die sogenannten Hauptverbindungen, diese werden von nachgeordneten Basisverbindungen ergänzt. So entsteht ein engmaschiges Alltagsnetz. Radschnellverbindungen werden zusätzlich dort geplant, wo es ein hohes Radverkehrspotential gibt.

ENDLICH EIN RADVERKEHRSNETZ – DOCH KEIN RADWEG IN SICHT

Ein Radnetz von 2004 als Planungsgrundlage? Das soll sich ändern! Ein neues landesweites Radverkehrsnetz ist (endlich) in Arbeit. Aber kommen damit neue Radwege, kommen sie schneller und besser? Wir geben einen Überblick über den Stand und wie es um Qualität, Geld und Personal bestellt ist - denn irgendwie muss das Netz ja auf die Straße. Ein Statusbericht von Jan Voß.

„Wenn Radwege am Ortsausgang enden und man sich danach die Straße mit Autos, LKWs und Bussen teilen muss, die bis zu 100 km/h fahren, ist das zu wenig attraktiv, um Menschen fürs Radfahren zu begeistern“, stellt Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein, fest: „Leider haben wir diverse Lücken im Radwegenetz und bisher fehlt der Verwaltung eine strukturierte Übersicht, um diese zu schließen.“

Das hat auch die Landesregierung erkannt und deshalb die Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) als Schlüsselmaßnahme der Radstrategie 2030 definiert, um diese Lücken im Netz zeitnah zu schließen. Es soll allen Beteiligten vom Land bis zu den Kommunen eine Übersicht geben, welche Strecken und Wegelücken mit welcher

Priorität ausgebaut oder erneuert werden sollen. Denn das bisherige Netz stammt aus dem Jahr 2004, und nur eingefleischte Expert*innen wissen, wann dieses zuletzt wirklich als Grundlage für Radwegeplanungen genutzt wurde. Somit fehlt nicht nur ein Sachstand der Radinfrastruktur im Land, sondern auch eine Übersicht, welche Radwege in Zukunft mit welcher Priorität saniert oder neu gebaut werden. Umso besser, dass nun - über drei Jahre nach Verabschiedung der Radstrategie (September 2020) - die Veröffentlichung eines grundständigen erneuerten LRVN ansteht.

Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) ambitioniert, aber verzögert; Qualitätsstandards verschoben

Und die vorgegebene Marschrichtung des Pla-

nungsbüros „team red“ klang vielversprechend. Das Netz soll „viele Einwohner:innen und Gäste für das Radfahren im Alltag, in der Freizeit und im Urlaub gewinnen“ und die Zielgruppen wurden „weit gefasst: Erwachsene, Jugendliche, Kinder; auf Alltagswegen Mobile, Erholungssuchende; Routinierte, unsichere und noch nicht Radfahrende“.

Im Juli 2023 wurde der erste Entwurf vorgestellt, der die bisher vorliegenden Netzplanungen der Kreise, kreisfreien Städte und großen Kommunen wie auch die bekannten Radschnellweg- und Radpremiumrouten, schon berücksichtigte. Der ADFC Schleswig-Holstein war neben Kreisen, Kommunen und anderen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen zur Stellungnahme aufgerufen und brachte viele Anmerkungen und Verbesserungsvor-

schläge ein. Die überarbeitete Fassung sollte bereits Ende September vorliegen. Aus dem Verkehrsministerium war jedoch bis Redaktionsschluss (23. Oktober 2023) nur zu hören, dass „bis zum Ende des Jahres die Netzpläne auch online verfügbar sind“.

Mit einem Jahr Planungszeit war die Überarbeitung eines neuen Netzes mit ausreichender Beteiligung von Kreisen, kreisfreien Städten und Kommunen sehr ambitioniert. Weniger zufrieden ist der ADFC über die Auskunft, dass die noch zu Beginn des Prozesses angekündigten Qualitätsstandards für den Radwegebau und die Instandsetzung nicht mehr gleichzeitig mit dem LRVN veröffentlicht und verabschiedet werden sollen. Die Standards wurden vom Verkehrsministerium aus dem ursprünglichen Auftrag herausgenommen. Das Gutachterbüro soll nur noch Empfehlungen erarbeiten. In einem „anschließende[n]“ Beteiligungsprozess [sollen die Standards] mit den Kommunen erarbeitet werden“. Diese Kriterien sind aber wichtig, um einheitlich hochwertige Radwege im gesamten Land zu bekommen und den Flickenteppich unterschiedlicher Baustandards zu verhindern.

Endlich Fachpersonal fürs Fahrrad im LBV (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr)

Wenn das Land mit der Radstrategie und einer aktualisierten Netzplanung den Rahmen und die Priorität für Sanierung und Neubau vorgegeben hat, könnte der Ausbau doch beginnen – denkt man nun. Besonders, da die Stabsstelle Radverkehr im LBV Anfang des Jahres von drei auf 13 Personalstellen aufgestockt und fast vollständig besetzt wurde. „Die Stabsstelle ist eine wichtige koordinierende Stelle, die lange gefehlt hat und jetzt in der Landesverwaltung für den Radverkehr werben kann und muss. Der Rückstau bei der Sanierung ist riesig und die Verwaltung noch auf Straßenbau eingestellt“, stellt Stephanie Meyer fest.

Geld verschenkt durch fehlende baureife Planungen

Wie notwendig eine starke Stimmung für die Radinfrastrukturplanung ist, zeigt der Mittelabfluss für Radwege an Landesstraßen. 2023 wurden erstmals 20 Millionen Euro nur für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen bereitgestellt. Allerdings schafft das Land es nicht, die Mittel im Haushaltsjahr auszugeben. Einfach, weil nichts gebaut werden kann - es fehlt an ausreichend baureifen Planungen! Umso wichtiger ist es deshalb aus Sicht des ADFC, dass diese Finanzmittel für die kommenden Jahre verstetigt werden und das Land mit positiver Stimmung und gutem Beispiel für Kreise und Kommunen vorangeht.

Wunschradnetz selbst gemacht – mit dem ADFC-Mapathon

Beim ADFC-Mapathon bringen ADFC-Aktive und engagierte Bürger*innen ihre Erfahrungen, Ideen und Wünsche ein und skizzieren ihr Wunschradnetz, um sich damit in ihrer Stadt oder Gemeinde für eine bessere Radinfrastruktur einzusetzen.

Am Ende des ADFC-Mapathons steht ein konkreter Vorschlag für das Radwegenetz vor Ort, das an die Stadt- oder Gemeindeverwaltung übergeben wird.

Hier findest Du mehr Infos:
www.adfc.de/dossier/adfc-mapathon



**Flickenteppich bei den Kreisen:
vom fehlenden Konzept ...**

Selbst wenn das Netz noch zeitnah in 2024 verabschiedet wird und das Land zügig hochwertige Qualitätsstandards festlegt, holpert der Radwegeausbau im Land eher, als dass er rollt.

Zwei Kreisen fehlt das Radverkehrskonzept, den übrigen neun die Mittel zur Umsetzung - beginnend beim Personal bis zu den Finanzmitteln für den Bau. Trotz 90 Prozent-Förderung scheitern finanzschwache Kommunen am Eigenanteil von 10 Prozent. Das zeigt eine Abfrage von RAD.SH (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Schleswig-Holstein) von August 2023 unter allen Kreisen.

Während in Städten und großen Kommunen eigene Rad- oder Mobilitätsbeauftragte bereits zum Standard gehören, haben lediglich die Kreise Pinneberg und Rendsburg-Eckernförde hauptamtliche Fahrradbeauftragte.

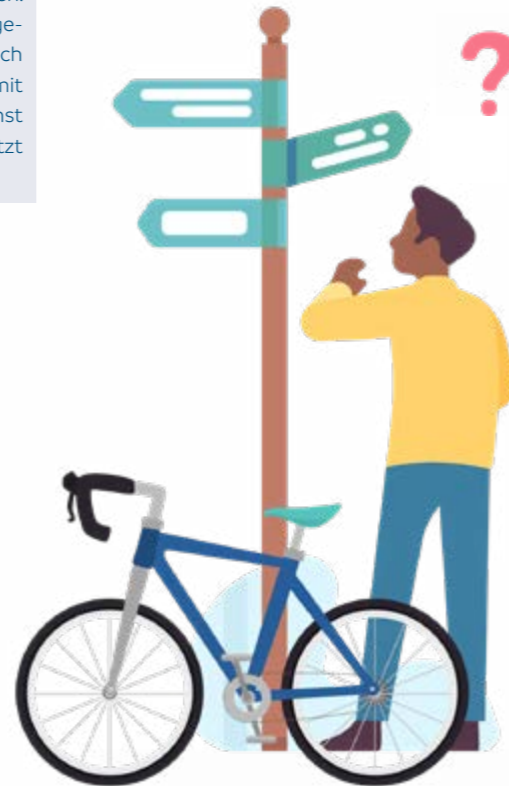
... bis zum fehlenden Personal

„Als traurige Ausnahme geht leider der Kreis Segeberg hervor, in dem die Radverkehrsbeauftragte ehrenamtlich tätig ist. Ohne hauptamtliche Expertise in der Verwaltung kann Radverkehrsförderung aber nicht gelingen“, stellt Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein, fest und verweist auf ein gutes Vorreiterprojekt in Baden-Württemberg.

Die dortige Landesregierung hat erkannt, dass Radverkehr professionelles Personal braucht – und die Kreise finanzielle Anreize, diese Stellen zu schaffen. Baden-Württemberg fördert pro Kreis eine Radverkehrskordinator*in für vier Jahre, die ersten zwei Jahre trägt das Land die Kosten, in den folgenden Jahren der Kreis. „Das Angebot wird so gut angenommen, dass einzelne Kreise nach der Förderung nicht nur die Stellen verstetigt, sondern weiteres Personal eingestellt haben“, weiß Meyer zu berichten. Auch die Kreise in Schleswig-Holstein stünden hinter der Forderung an die Landesregierung: „Das braucht es auch bei uns im Norden – denn nur mit einer Rad-Stimme in der Verwaltung wird Radinfrastruktur gelingen!“

Landesvorsitzende Stephanie Meyer zieht ein gemischtes Fazit: „Schleswig-Holstein hat sich auf den Weg gemacht, Fahrradland zu werden. Das ist nun auch bei (fast) allen Kreisen angekommen. Doch die Priorität liegt immer noch zu sehr auf dem Auto. Einige Kreise gehen mit gutem Beispiel voran, dem sollten möglichst viele folgen – finanziell und ideell unterstützt vom Land!“

Wie groß der Wunsch der Bürger*innen durchgängig nach guten Radwegen ist, zeigen vielfältige Aktionen von ADFC-Aktiven im ganzen Land. Ob ein Mapathon in Lübeck oder eine Demo im Kreis Stormarn (wir berichten auf Seite 15). Dass es dann auch schnell gehen kann, zeigt die Stadt Flensburg (wir berichten auf Seite 18).



**Was ist eigentlich ...
das LRVN?**

Das landesweite Radverkehrsnetz für Schleswig-Holstein wird baulasträgerübergreifend konzipiert und beinhaltet sowohl die wichtigen überörtlichen Verbindungen für den Alltagsradverkehr einschließlich der Trassen für Radschnellverbindungen als auch überregional touristisch bedeutende Radrouten. Besondere Berücksichtigung erhalten darüber hinaus relevante Achsen für den Schülerverkehr. Das Radverkehrsnetz dient nicht nur als Bestandsaufnahme, sondern fungiert nach Veröffentlichung als sich stets weiterentwickelndes Planungsinstrument. Anhand der Netzplanung können die Radwegemaßnahmen der Baulasträger priorisiert umgesetzt werden. Das LRVN Schleswig-Holstein beinhaltet dabei drei sogenannte Netzebenen: Netzebene 1: Verbindungen zentraler Orte; Ebene 2: Schulwege, Arbeits- und Ausbildungswege; Ebene 3: Touristisches Radnetz



**SO GEHT
FAHRRADLAND!**

Wir suchen Bilder, die zeigen, wie "Fahrradland" geht!

Deutschland könnte Fahrradland werden, wenn es bereit wäre, von seinen Nachbarn zu lernen. Oft muss man sich einfach nur das anschauen, was anderenorts gut funktioniert.

Deshalb wollen wir in der übernächsten Petten Sülm-Ausgabe Fotos mit Beispielen einer gelungenen Fahrradinfrastruktur aus unseren Nachbarländern abdrucken. Das müssen nicht immer nur die großen Dinge sein wie Radschnellwege oder wie die vielen Fahrradbrücken in Kopenhagen – manchmal bringt auch

einfach ein Lastenradparkplatz das Radler*innenherz zum Höher Schlagen, oder? **Also, schickt uns Bilder von Euren Reisen in Fahrradländern und wir zeigen sie in den nächsten Ausgaben unseren Leser*innen!**

Gerne einfach via Mail mit einer kurzen Beschreibung, was zu sehen ist und wo das Foto aufgenommen wurde an redaktion@adfc-sh.de mit dem Betreff "So geht Fahrradland".

*Mit der Einsendung erklärst Du Dich auch im Namen der abgebildeten Personen einverstanden mit der Veröffentlichung der Fotos. Details der Teilnahmebedingungen findest Du unter: <https://sh.adfc.de/veroeffentlichung/fotoeinsendung> Einsendeschluss ist der 15. September 2024.

**MITMACH-
AKTION!**
Sende uns
Deine Bilder!

Im Juli 2023 wurde die Bahnhofstraße in Wedel im Rahmen eines Verkehrsversuchs als Fahrradstraße ausgeschildert. Der Autoverkehr bleibt uneingeschränkt zugelassen, sodass die Bahnhofstraße weiter als Durchgangsstraße genutzt wird. Das Ziel: die Belebung der Wedeler Innenstadt. Die Idee dahinter: Mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie Verkehrsberuhigung im Allgemeinen sollen die Aufenthaltsqualität steigern. Der Verkehrsversuch soll laut Stadt "als Chance und Leitplanke funktionieren, um Fehlplanungen zu vermeiden".

Entscheidend dabei sei auch das Feedback der Wedeler*innen, das ausdrücklich gewünscht ist. Der ADFC Wedel befragte drei Monate später Passant*innen und Radler*innen. Jede*r Zweite sah die Fahrradstraße als Verbesserung. Drei von vier Befragten wünschten sich für die Zukunft eine Reduzierung des Autoverkehrs. Das Sicherheitsgefühl einer Fahrradstraße würde sich erst einstellen, wenn weniger PKW als Radler unterwegs sind. Der ADFC Wedel unterstützt die Stadt bei der Erreichung dieses Ziels. Doch, wird sie es je erreichen? ...



Fotos © Stadt Wedel

DIE GESCHICHTE EINES VERKEHRSVERSUCHS. EIN KOMMENTAR VON JÜRGEN LIESKE

Seit 2020 ist Wedel dabei, ein Verkehrskonzept zu erstellen. Übrigens nicht das Erste. Bereits 2005, 2008, 2012, ... wurden immer wieder Konzepte abgestimmt. U. a. liegt ein Beschluss zur Bahnhofstraße in den Schubladen der Verwaltung und der Parteien. Es gab einen Konsens zur Neugestaltung der Bahnhofstraße. 2012 bereits beschlossen, aber wegen klammer Kassen vorerst nicht umgesetzt.

Also, was kostet nichts? Vielleicht wäre Tempo 30 ein Start! 2014 dann wurde ein 1,2 m schmaler Schutzstreifen aufgemalt, damit der Bus auf 3,5 m Fahrbahn zügig fahren kann. Damit wurde Tempo 50 für weitere Jahre zementiert. Der ADFC Wedel ist damals gespalten: Schutzstreifen vs. Tempo 30.

Die FDP schlägt Tempo 30 Anfang 2018 im Planungsausschuss vor. Einstimmig geht der Beschluß durch, mit einer kleinen Änderung: Man „fordert“ nicht, man „empfiehlt“. Diese kleine Änderung nutzte der ehemalige Bürgermeister Niels Schmidt, um nochmal Tempo 50 festzuzurren, indem er dem Rat das Vorbehaltensnetz von 1992, zur Aktualisierung vorlegte und darin für die Bahnhofstraße Tempo 50 begründete und mit mehrheitlicher Zustimmung im Rat, u. a. auch von zwei aktiven ADFC-Mitgliedern, fixierte.

2020 der nächste Anlauf. Innerhalb von zwei Jahren werden Bürger*innen, Fachleute und Kaufleute aktiv beteiligt. Einhellige Meinung der Bürger*innen ist eine Verkehrsberuhigung in der Bahnhofstraße. Tempo 30 und eine Fahrradstraße kommen ins Gespräch, werden heiß diskutiert und dann wird ein „Verkehrsversuch“ beschlossen. Die großen Ideen für einen Verkehrsversuch mit kleineren Umbauten, Events, planerischer Begleitung fallen aufgrund fehlender finanzieller Mittel weg. Es wird abgespeckt. Keine Events, keine Umbauten. Aber die planerische Begleitung bleibt.

Also Fahrradstraße ja. Aber wie? Eine echte Fahrradstraße, so zeigt sich schnell, sei angeblich nicht durchsetzbar. Der Bus. Die Kaufleute. Probleme über Probleme. Kurz vor dem Start machen sich die Kaufleute nochmal stark für „Kfz frei“ – und zwar ohne Einschränkungen wie „Anwohner frei“.

Immerhin ist die Bahnhofstraße nun seit Juli eine Fahrradstraße mit „Kfz frei“. Kein Schutzstreifen und Tempo 30 bringen erste Reaktionen, zwar langsam, aber stetig. Zumindest nach dem, was man so wahrnimmt und in Gesprächen hört. Es werde ruhiger. Man überhole seltener Radfahrer*innen. Man drängle und hupe seltener.

Sieht so Erfolg aus? Die einen sagen ja und möchten mehr. Die anderen sagen nein - und möchten viel mehr. Und dann sind da noch die Kaufleute mit Umsatzeinbußen. Oder gab es gar keine? Und wenn doch, lag es an anderen Faktoren? An der Fahrradstraße kann es bisher nicht gelegen haben, denn die Bahnhofstraße ist nach wie vor für Kfz frei und die Parkplätze sind auch noch alle da.

Apropos Parkplätze. Von 80 Kfz-Stellplätzen sollte ursprünglich Platz für Gastronomie, Radabstellplätze, etc. gewonnen werden, um die Innenstadt zu beleben (das anfänglich erklärte Ziel des Verkehrsversuchs). Man diskutiert, ob vier davon umgewidmet werden sollen. Offenbar hat man sich nun auf ganze Zwei geeinigt. Ob mit diesem zögerlichen Vorgehen die Wedeler Innenstadt gerettet werden kann? Vielleicht sollten wir anfangen, anders zu fragen: Wie weit darf es bis zum nächsten Parkplatz sein? Zur nächsten Bushaltestelle sind es bis zu 250 m.





Fotos © Mobilitätskongress SH / Frank Peter

VON COWORKING BIS LADESÄULE

Am 21. September widmete sich der zweite Mobilitätskongress des ADFC SH und mobilteam by NAH.SH mit über 100 Teilnehmer*innen den verschiedenen Facetten der Mobilitätswende in Kommunen.

Mutmachen und Praxistipps für die Mobilitätswende – das war am 21. September Programm beim Mobilitätskongress SH 2023 des ADFC in den Holstenhallen Neumünster. 100 Teilnehmende aus Politik und Verwaltung von Kommunen, Kreisen und Landesverwaltung aus ganz Schleswig-Holstein hatten sich in Neumünster zu einem Kongress eingefunden, bei dem sich alles nur um ein Thema drehte: nachhaltige Mobilität. Von Ladesäulen über Bike&Ride bis Ortskernbelebung – in insgesamt zwölf Vorträgen erfuhren die Teilnehmer*innen, wie sich Kommunen mit moderner Mobilität stark für die Zukunft machen können. „Der

Kongress ist auf großen Zuspruch gestoßen. Wir haben Anmeldungen aus allen Landesteilen erhalten und sind vollständig ausgebucht“, zog ADFC-Landesvorsitzende Stephanie Meyer Bilanz: „Das freut uns und es unterstreicht einmal mehr, welche hohe Bedeutung moderne, nachhaltige Mobilität für Kommunen gerade in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein hat. Die Kommunen sind es, die attraktive Bedingungen und ansprechende Angebote für nachhaltige Mobilität umsetzen. Die Resonanz auf dem Mobilitätskongress hat eindeutig gezeigt, dass die Kommunen auch den Willen zur Mobilitätswende haben! Wir möchten sie

gern dabei unterstützen und den guten Dialog des Kongresses fortsetzen.“ Gefördert wurde das Projekt vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein. Der ADFC Schleswig-Holstein dankt allen Teilnehmenden und Mitwirkenden für diesen inspirierenden, informativen Tag mit viel Austausch, Netzwerken und neuen Ideen!

Alle Vorträge wurden aufgezeichnet und sind nun online bei YouTube zu finden oder unter www.mobilitaetskongress-sh.de

LANDESVERSAMMLUNG 2023: FRISCHER WIND IM LANDESVORSTAND

Neu im Vorstand ist **Thijs Lucas**. Hier stellt er sich kurz vor:

Was motiviert Dich, im Vorstand des ADFC mitzuarbeiten?

Thijs: Schleswig-Holstein ist ein wunderschönes Land, das sich aufgrund seiner relativ kurzen und flachen Wege wunderbar mit dem Rad erkunden lässt. Leider ist die Qualität der Radinfrastruktur hier noch sehr schwach entwickelt. Ich möchte mich einsetzen, um das zu verbessern und da besonders stark auch die Ortsgruppen mit ihrem Wissen und den Bedürfnissen aus dem Fahrradalltag verbinden.

Wann wäre ein persönliches Ziel für Dich im Hinblick auf den Radverkehr in SH erreicht?

Thijs: Ich würde mich freuen, wenn Schleswig-Holstein auch bei der Radinfrastruktur in Deutschland vorangeht und Standards nicht nur umsetzt, sondern auch voranbringt. Wir sollten unsere Verbundenheit zu Dänemark nutzen und von Kopenhagen lernen. Für die Verbandsarbeit wünsche ich mir, dass wir in zwei Jahren zur nächsten Vorstandswahl zumindest eine Strategie haben, wie der ADFC in Schleswig-Holstein attraktiver und integrativer für die breite Gesellschaft wird. Wenn wir es schaffen, dass zur nächsten oder auch übernächsten Vorstandswahl ein jüngeres und diverseres Kandidat*innenfeld antritt, wäre das für mich ein Zeichen, dass wir als ADFC SH an Attraktivität und Relevanz gewonnen haben.

Auf welche Projekte und Entwicklungen freust Du Dich in den nächsten zwei Jahren?

Thijs: Erstmals freue ich mich darauf zu lernen, welche Projekte bereits laufen und was meine Kolleg*innen im Vorstand schon alles vorbereitet haben. Darauf aufbauend will ich Methoden der Innovation, Digitalisierung und Open Data einbringen. Meine Herzenthemen sind Kreuzungsdesigns und User Centred Design, also beispielsweise Infrastruktur, die nach den Bedürfnissen ihrer Nutzer*innen gestaltet wird.

Welche Aufgaben übernimmst Du?

Thijs: Das ist ein paar Tage nach der Wahl noch eine gute Frage. Ich bin gespannt, wie ich mich in das Vorstandsteam einbringen

werde. Meine Stärken sehe ich bei der Infrastrukturpolitik und auch bei der Verbandsentwicklung.

In einem Wort: Wofür bist Du immer zu haben?

Thijs: Ride and Dine

Dein Lieblingsfahrrad?

Thijs: Meine Fahrräder sind alle irgendwie auch Familienmitglieder und haben alle ihre persönlichen Vorzüge. Ich liebe sie alle mal mehr und mal weniger. Ich habe aber ein Traumrad - ein Holllandreiserad in meiner Größe. Vielleicht entwerfe ich das irgendwann in der Rente selbst und lass es bauen. Gerne auch mit Mini-eMotor.



Rund 40 Mitglieder und Aktive des ADFC kamen Ende Oktober in Neumünster zur Landesversammlung zusammen. Neben Haushaltsthemen und diversen Anträgen wurde ein neuer Vorstand gewählt, der den ADFC SH e.V. für die nächsten zwei Jahre repräsentiert.
V.l.n.r.: Timo Höfker, Henning von Schöning, Stephanie Meyer (Landesvorsitzende), Thijs Lucas, Stephan Steffen

Foto © ADFC SH

LAMBERTY



FAHRRÄDER UND MEHR
BURGER STRASSE 15 · 25554 WILSTER · 0 48 23 / 82 16
WWW.FAHRAD-LAMBERTY.DE

Große Auswahl und Top Beratung!

Besucht uns in Wilster oder auf...

www.fahrrad-lamberty.de





RADLOGISTIK – SAUBER ABLIEFERN

Der Online-Handel boomt, das Paketaufkommen steigt stetig. Lieferfahrzeuge sind aus den Straßen nicht mehr wegzu-denken. Das wachsende Lieferverkehrsaufkommen stellt Städte wie Lübeck zunehmend vor Herausforderungen. Im Rahmen eines Pilotprojekts hat die Hansestadt Lübeck jetzt ein Mikrodepot errichtet – als mögliche Lösung für eine emissionsärmere Logistik. Mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurde der Umschlagplatz an der Falkenstraße errichtet. Von dort aus werden Sendungen auf Lastenräder statt in Lieferwagen geladen.

„Mit diesem Pilotprojekt möchten wir in enger Zusammenarbeit mit Kurier-, Express- und Paketdienstleistern herausfinden, wie wir den städtischen Lieferverkehr zukunftsfähig machen können“, sagt Bausenatorin Joanna Hagen. „Daher haben wir uns bewusst für eine flexible Bauweise entschieden. Wenn sich das Depot an diesem Standort bewährt, wollen wir die Nutzung dort dauerhaft etablieren und können die Module nutzen, um weitere Standorte zu testen.“ Die Auslieferung per Lastenrad hat einige Vorteile gegenüber jener mit dem Lieferfahrzeug. Luftschadstoffe werden vermieden, aber auch Lärm ist eine Emission, die mit dem neuen Pilotprojekt reduziert werden soll. Ein weiterer Vorteil ist das durchlässige Radverkehrsnetz. Viele Straßen, die für den Kfz-Verkehr nur als Ein-

bahnstraße zu nutzen sind, können von Rädern in beide Richtungen befahren werden. Damit lassen sich Lieferwege verkürzen und Wege effizienter zurücklegen. Außerdem benötigen Lastenräder eine erheblich kleinere Parkfläche.

Inwieweit Logistiklösungen mit Lastenrädern Kommunen helfen können, weiß Carina Heinz, Projektleiterin am Deutschen Institut für Urbanistik: „Wenn es gelingt, den Lieferverkehr – außer in Randzeiten - von den allseits bekannten LKWs und Diesel-Sprintern auf Lastenräder umzustellen, gewinnen alle: Platz, bessere Luft, Aufenthaltsqualität, weniger Konflikte zwischen Fußgängern und Lieferverkehr – und die Händler*innen werden trotzdem zuverlässig und oft sogar noch schneller beliefert. Es sollte

wirklich vor allem Städten wichtig sein, Autos zu ersetzen und da sind E-Autos zwar ein Anfang, aber nicht die Lösung. (...) Wenn Städte gute Bedingungen für Last Mile-Lieferflotten schaffen wollen, sind sogenannte Mikrodepots unabdingbar, die eine Struktur an Kleinverteilzentren beziehungsweise Umschlagplätzen schaffen. Da haben Kommunen einen großen Hebel, diese Depots bereitzustellen. Beispielsweise, indem sie Bauvorgaben ändern.“

Im Interview verrät sie uns weitere spannende Beispiele aus der Praxis und viele Tipps für Kommunen, die in der Lastenradlogistik „eine Meile machen wollen“: www.adfc.sh.de/artikel/interview-mit-carina-heinz-lastenraeder-im-wirtschaftsverkehr

IN DER DISKUSSION: RAD-TOURISMUS AN DER OSTSEE

Der ADFC setzt sich dafür ein, dass schöne Landschaften bei Fahrradtouren erlebbar sind. Besonders beliebt sind Radtouren entlang von Flüssen und Meeresküsten, so auch an der Ostsee. Dabei entstehen unvergessliche Erlebnisse, die viele Menschen zum Radfahren in unser schönes Bundesland locken. Um Tieren und Pflanzen größere Schutz- und Ruheräume zu bieten, wird über die Einrichtung eines Nationalparks Ostsee, gleich dem erfolgreichen und beliebten Nationalpark Wattenmeer an der Nordsee, diskutiert. Der ADFC Schleswig-Holstein unterstützt die Einrichtung. "Die vorhandenen Radwege

bleiben erhalten und befahrbar, auch im Falle eines Nationalparks an der Ostsee", stellt Henning von Schöning, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Schleswig-Holstein, klar: "Als ADFC setzen wir uns dafür ein, Mängel bei der Oberflächenbeschaffenheit und der Breite am Ostseeküstenradweg zügig zu beheben. Das sind Maßnahmen, die mit den Zielen des Meeresschutzes gut vereinbar sind. Der (Fahrrad)Tourismus und der Meeresschutz müssen also nicht gegeneinander ausgespielt werden, wie das in den letzten Monaten in der Diskussion zuweilen der Fall war."

Buchverlosung:
Radtouren Ostseeküste



Immer mehr Radfahrende zieht es ans Meer auf den ca. 1000 km langen Ostseeküstenradweg. Er gehört zu den Lieblingsrouten unter den Radfernwegen. Bei der ADFC-Radreiseanalyse 2023 schaffte er es mit dem dritten Platz aufs Siegertreppchen. Die Pett Man Sülm verlost die Bikeline Radtourenbücher – **Der Ostseeküstenradweg von Flensburg bis Travemünde (Band 1) und weiter bis nach Usedom (Band 2).**

Schreibe uns unter Angabe Deiner Anschrift und Mailadresse bis zum 25. April 2024 eine Postkarte mit dem **Betreff: "Ostseeküstenradweg"** an folgende Adresse:

ADFC Schleswig-Holstein e.V.
Pett Man Sülm Redaktion
Herzog-Friedrich-Straße 65
24103 Kiel

*Teilnahme ab 16 Jahren, ausgenommen sind hauptamtlich Mitarbeitende des ADFC. Teilnahme über Gewinnspiel-Agenturen oder sonstige Dritte, die Teilnehmende bei einer Vielzahl von Gewinnspielen anmelden, ist ausgeschlossen. Die Gewinner*in wird unter allen Einsendungen per Los ermittelt und via Mail benachrichtigt.



Sonnenaufgang Hohenfelde

Foto © www.ostsee-schleswig-holstein.de / Oliver Franke

SANTA CLAUS – CHANGING MOBILITY

Advent, Advent, ein Rücklicht brennt
Erst eins, dann zwei, dann drei, dann vier,
steht die Mobilitätswende vor der Tür?

Das Auto kriegt 'nen großen Schreck
schon wieder ist ein Parkplatz weg.
Der Nikolaus kommt mit dem Lastenrad,
denn er ist ein Mann der Tat.

Andere reden, labern, fabulieren
sein Motto: Stiefelabdruck reduzieren!
Parkplatznot ist ihm ein Graus,
nimmt jetzt das Rad von Haus zu Haus.

Pünktlich ist er, Kinder strahlen.
Mit seiner Ökobilanz, da kann er prahlen.
Trifft er das Christkind, hat er den Rat:
Fahr auch du, statt mit Schlitten, mit'm Rad.



Reiner Freund

DIE "SPROTTENFLOTTE" EROBERT DEN LÄNDLICHEN RAUM

Bikesharing nur im urbanen Raum, das war einmal. Im Rahmen eines dreijährigen Modellvorhabens testet die Kiel-Region GmbH - seit Mitte Juli 2023 - im Amt Hüttener Berge und in der Probstei, ob das Fahrradverleihsystem „Sprottenflotte“ auch auf dem Lande funktioniert. Möglich macht dieses Modellvorhaben eine Förderung aus dem Landesprogramm Schleswig-Holstein "Ab aufs Rad".

Mit von der Partie sind die Gemeinden Borgstedt, Brekendorf, Groß Wittensee, Holzbunge, Osterby, Owschlag und Sehestedt. Die Sehestedter Station mit planmäßig sechs Fahrrädern befindet sich direkt neben dem Kanaltreff. Ein attraktives Angebot, über das sich vor allem Feriengäste und viele Tagestouristen in Sehestedt und Umgebung freuen dürften, denn eine Radtour am Nord-Ostsee-Kanal garantiert Shippotting vom Feinsten. Auch für eine Radtour in die Nachbargemeinden Borgstedt, Klein Königsförde oder Holtsee sind die Standardräder sicher geeignet. Eine



Foto © Eileen Pahling

Ausstattung mit E-Bikes für längere Radtouren ist vorerst jedoch nicht geplant. Im Amt Probstei nehmen zehn Gemeinden an dem Modellversuch teil. Die Stationen sind unter www.probstei.de/aktiv-an-land zu finden, darüber hinaus gibt es schöne Fahrradtouren zu entdecken.

GUTE RADWEGE VERBINDEN DIE NACHBARSCHAFT

Gemeinsam mit der Bezirksgruppe Hamburg Bergedorf führen die Ortsgruppen Reinbek und Wentorf-Börnsen Mitte September als angemeldete Demo-Radtour vom Bergedorfer Bahnhof über Wentorf nach Reinbek. Es ging zunächst zum Bergedorfer Rathaus, dann zum Wentorfer Rathaus und schließlich zum Reinbeker Rathaus. Dort wurden jeweils den Verwaltungsvertreter*innen eine umfangreiche Dokumentation übergeben mit Informationen über den schlechten Zustand der Radwege und sinnvollen Verbindungsrouten unter den Nachbargemeinden. Über 50 Teilnehmer*innen waren bei bestem Wetter, wehenden Fahnen, Musik und Polizeibegleitung dabei. Anschließend gab es im Garten des „C-Hauses“ in Reinbek interessante Gespräche mit den Aktiven, Vertreter*innen der Stadt und der Politik.



Foto © Steffen Reinicke

BYE BYE: EIN GESETZ AUS DER KAISERZEIT

Ende Oktober 2023 beschloss der Deutsche Bundestag eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), das im Kern noch aus der Kaiserzeit stammt. Der ADFC hatte sich seit vielen Jahren für eine Modernisierung eingesetzt. Wenn das Gesetz nun noch den Bundesrat passiert – voraussichtlich am 24. November –, dann hat das StVG neue Ziele.

Die wichtigsten Änderungen auf einen Blick:

- Die "Leichtigkeit und Flüssigkeit" des (KFZ)-Verkehrs ist nicht mehr alleiniges Ziel des StVGs
- Nun sind auch Ziele zum Klima-, Umwelt- sowie Gesundheitsschutz und zur städtebaulichen Entwicklung enthalten
- So sollen sich die Behörden vor Ort künftig auf diese Ziele berufen können, um verkehrsrelevante Maßnahmen zu begründen

Das sagt der ADFC Schleswig-Holstein:

Besonders wichtig ist jetzt, dass die Straßenrechtsbehörden vor Ort diese Neuerungen auch annehmen und umsetzen, damit die Kommunen die neuen Gestaltungsspielräume für nachhaltige Mobilitätslösungen vor Ort auch ausschöpfen können.

Landesgeschäftsführer Jan Voß zur StVG-Reform: „Wir sehen auch das Land in der Pflicht, den Kommunen eine progressive Auslegung zu empfehlen und Leitlinien vorzugeben, wo diese im StVG und in der zukünftigen Straßenverkehrsordnung fehlen. Verkehrsminister Madsen hat dies richtigerweise erkannt und ist nun angehalten, dieser Erkenntnis auch zügig Taten folgen zu lassen.“

"KREUZUNG FREI" – SENSOREN IN LÜBECK MELDEN FALSCHPARKER

In der Hansestadt Lübeck melden digitale Sensoren, die im Boden verbaut sind, Falschparker*innen.

Insbesondere im Notfall zählt jede Minute für Rettungsdienste oder Feuerwehr. Doch häufig können die breiten Einsatzfahrzeuge, vor allem in engen Innenstadtstraßen und Kreuzungsbereichen nicht passieren - aufgrund von Falschparker*innen. Genau dort soll das Projekt "Kreuzung frei" ansetzen. Die Sensoren erfassen, ob sich ein widerrechtlich geparktes Fahrzeug über oder neben ihnen befindet. Diese Messdaten werden datenschutzkon-

form an den kommunalen Ordnungsdienst weitergeleitet und in Echtzeit 24/7 auf einem Dashboard bereitgestellt. Das Ordnungsamt kann dann geeignete Maßnahmen einleiten, um die Flucht- und Rettungswege freizuhalten. Laut Stadt sind bisher 14 Kreuzungen mit Sensoren ausgestattet, weitere sollen zeitnah folgen. Geplant sind insgesamt 50 Standorte mit rund 300 Sensoren in der Hansestadt. Aufgrund der positiven Erfahrungen habe das Projekt wohl auch schon das Interesse von anderen Städten in Deutschland und Europa hervorgerufen.



VERSTÄNDNIS STATT VERBOT

In Heikendorf im Kreis Plön steht seit ein paar Wochen ein neues "Verkehrsschild" - es weist auf einen sogenannten Miteinander-Weg hin und hat zum Ziel, dass Radler*innen und Fußgänger*innen mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Ausgebaut werden kann dort nicht, denn der Weg verläuft entlang des Wassers. Auch in anderen Gemeinden in Deutschland wurden in den letzten Jahren ein paar solcher Schilder aufgestellt, die zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme aufrufen. Aber kann das funktionieren? Und ist das eine gute Lösung? Was meint ihr? Schreibt uns an redaktion@adfc-sh.de



IN DER RADFAHR- SCHULE PINNEBERG

Keine der Teilnehmerinnen aus acht Ländern hatte vorab je auf einem Fahrrad gesessen, als sie sich für die Radfahrschule des ADFC Pinneberg anmeldeten. Nach nur sechs gemeinsamen Unterrichtsabenden im Oktober 2023 durch die zertifizierten ADFC-Trainer waren alle fit für die erste Radtour. "Nach unserer Überzeugung gehört das Radfahren bei uns



Fotos © ADFC Pinneberg

zum Kulturgut und ist essentiell für die Teilhabe und Integration der Menschen, die hier leben, aber das Radfahren bislang nicht erlernt haben", so Ulf Brüggemann, Sprecher des ADFC Pinneberg, über die Motivation, eine Radfahrschule ins Leben zu rufen. "Vielen, vielen Dank für die tolle Zeit und dass unsere Mama Ekaterina ab jetzt mit uns Fahrrad fahren kann", lobt auch Familie Wintenbach die Arbeit der "besten Fahrrad-Trainer". Nach anfänglichen Gleichgewichtsübungen kamen die Meisten schnell ins Rollern und wer den Parcours mit dem "Lauftrad" absolvierte sowie die Bremsen

beherrschte, bekam in der dritten Stunde die Pedale dran gesteckt. Von da an ging es vor Allem um Sicherheit: Weite und enge Kurven, links herum, rechts herum, Slalomfahren, korrektes Verhalten im Straßenverkehr und vieles mehr. Am Ende gab es auch Tipps zur richtigen Auswahl des ersten eigenen Fahrrads. "Alle Teilnehmerinnen waren mit großer Begeisterung, viel Eifer und vor allem sehr viel Spaß dabei", resümiert Ulf Brüggemann. Auch in 2024 soll es wieder Radfahrkurse geben. Die genauen Termine sind einzusehen unter adfc-pinneberg.de/service/radfahrschule.



MINISTER-TOUR

Im Juli 2023 hat sich der ADFC SH mit dem Verkehrsminister **Claus Ruhe Madsen** zu einer gemeinsamen Radtour getroffen, um über die Wünsche der Radfahrenden in Schleswig-Holstein zu sprechen. Der stellvertretende Landesvorsitzende Henning von Schönning und Landesgeschäftsführer Jan Voß begeisterten den Minister für unser neues Format "3 Fragen an ...". Seine Antworten liest Du hier:

Wie sieht Ihr perfektes Fahrradland aus?

Madsen: Das sieht so aus, dass dort sowohl Platz für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, als auch für Menschen, die mit einem Auto fahren, ist. Aber natürlich gibt es dort auch ordentliche, sichere, barrierefreie Radwege. Und die sollten ununterbrochen sein - das heißt, dass ich die Möglichkeit habe, mit meinem Fahrrad überall hinzukommen, ohne dass ich anhalten muss.

Wenn Sie einen Wunsch frei hätten, über Nacht zugunsten des Rads etwas zu ändern - was wäre das?

Madsen: Wenn ich über Nacht etwas ändern könnte, dann würde ich mir von der Fee wün-



Foto © ADFC SH

schen, dass sie alle kaputten Radwege repariert.

Wo fahren Sie am liebsten Rad?

Madsen: Am liebsten fahre ich auf meinem eigenen Rennrad. Und dann ist es eigentlich

egal, wo und wie. Aber wenn ich ganz ehrlich bin, fahre ich eigentlich am allerliebsten Berge hoch. Hier in Schleswig-Holstein muss ich die "nordischen Berge" fahren - gegen den Wind. Und habe dabei auch Spaß - ich quäle mich gerne.

DAS DEUTSCHE "FAHRRADWUNDERLAND"

Ein Reisebericht des ADFC Wentorf Börnsen. Zu neunt führen wir im September 2023 ins westfälische Münster, das 2023 Sieger im Fahrradklima-Test des ADFC in der Kategorie der Städte mit über 200.000 Einwohnenden wurde. Wir waren neugierig, wie „Fahrradland“

in Deutschland geht. Gleich nach unserer Ankunft in Münster führte unser erster Weg in die direkt am Bahnhof gelegene Radstation, wo wir unsere vorbestellten Leihräder abholten. Alle bekamen ein passendes Citybike, nach Wunsch mit Gepäckkorb oder ohne und dann stand schon unser erster Termin auf dem Plan: Wir wurden von Katja, Nicolai und Andreas in der Geschäftsstelle des ADFC Münsterland erwartet. Katja erzählte uns anhand einer sehr anschaulichen Präsentation,

die sie vor einiger Zeit für eine Gruppe von Fahrradinteressierten aus Südkorea vorbereitet hatte (Südkorea! Bis dahin reicht die Außenwirkung des fahrradfreundlichen Münsteraner Stadtmarketings!), von Münsters Entwicklung zur Fahrradstadt. Und hier wurden wir wieder überrascht: Münster wurde eher zufällig fahrradfreundlich ...

Wie es weitergeht? Den ganzen Bericht lest ihr online unter https://t.ly/_TtYq



Fotos © ADFC Wentorf/Börnsen

EIN HAUCH VON KOPENHAGEN

Überraschend schnell entstand jüngst an der Flensburger Hafenwestseite ein neuer Radweg, der der Fahrradstadt Kopenhagen in nichts nachsteht. Bisher dominierten parkende Autos. Nun jedoch lädt die Schiffbrücke Einheimische und Tourist*innen ein, das Hafenumfeld vermehrt vom Rad aus zu genießen, statt wertvolle Zeit im Stau zu vergeuden. Das städtische Engagement zeigt erste Erfolge: letzten Umfragen zufolge ist der Radverkehrsanteil in der Fördestadt auf inzwischen fast 25 % gestiegen. Auch Lastenräder und Jobbikes sieht man immer häufiger. Ganz allmählich entsteht hier skandinavisches Flair!



Vorher: Durch den Bau des neuen Radweges sind an der Schiffbrücke insgesamt 77 Parkplätze weggefallen. Nur noch 53 Parkplätze stehen den Autofahrenden zur Verfügung.



Nachher: Der neue Weg darf nur in Richtung Norden befahren werden und ist benutzungspflichtig. PKWs müssen ihn überqueren, wenn sie auf die verbliebenen Parkplätze wollen. Ebenso Fußgänger, die zur Promenade möchten.

Fotos © Axel Dobrick

ICH BIN VIER, DIE STRASSE GEHÖRT MIR!

Obwohl Kinder auf so vielen Wegen auf das Rad angewiesen sind, sind die Straßen für sie noch lange nicht sicher. 2022 wurden 20.500 Kinder zwischen 6-14 Jahren im Straßenverkehr verletzt oder getötet, davon waren 42 % mit dem Fahrrad unterwegs und 21 % zu Fuß, als der Unfall passierte. Das sind 12.915 Kinder, also 35 jeden Tag. Egal, wie viel sie üben, werden sich Kinder nie zu 100 % verkehrssicher verhalten können. Deshalb brauchen wir eine kindgerechte Infrastruktur, die schon bei der Planung die Bedürfnisse von Kindern im Blick hat. Das bedeutet konkret: Radwege schützen, Geschwindigkeiten reduzieren, Kreuzungen übersichtlich gestalten und den Verkehrsraum insgesamt so gestalten, dass Kinder den Verkehr gut überblicken können und von anderen

Verkehrsteilnehmer*innen auch gesehen werden. Eine kindgerechte Infrastruktur ist also einfach, verständlich und führt bei Fehlern nicht gleich zu Unfällen. Neben der Sicherheit sollte auch nicht vergessen werden, dass aktives Spiel und Erholung wichtige Faktoren für eine gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen sind. Stephanie Meyer, ADFC-Landesvorsitzende, betont: "Kinder sollen vorsichtig sein, damit Autos gefährlich bleiben dürfen? So kann es nicht gehen. Wir brauchen endlich sichere Straßen für ALLE."

Für sichere Straßen und Schulwege demonstrieren daher in ganz Schleswig-Holstein wieder hunderte Kinder und Familien bei der Kidical Mass im September 2023.



Die nächsten Kidical Mass Aktionstage:
29. April – 5. Mai 2024

TOURENTIPP: WENN DIE ERIKA BLÜHT

Die Lüneburger Heidelandschaft wirkt wie verzaubert, wenn die Erika (Heidekraut) sie in ein rosarotes, lila- bis purpurfarbenes Farbenspektakel verwandelt. Für dieses Farbenspiel gibt es eine Faustformel. Die Heide blüht vom

08.08 bis 09.09. Dumm nur ist, die Natur hält sich nur selten daran. Deshalb hat sich unsere Pett man sülm-Redakteurin Ellen Pahling an dem Heideblütenbarometer (www.lueneburger-heide.de) orientiert. Naturfreunde erfahren hier schon ab Juni, wann das Spektakel beginnt und sich die ersten Blütenknospen zeigen.

Ellen und ihr Mann Harald haben sich für einen Kurztrip Mitte August entschieden und die

„Heidedorf Wilsede Runde“ von Egestorf aus gewählt. Sie ist ca. 34,5 km lang, wird als mittelschwer beschrieben und enthält sandige Wege mit Wurzelgeflecht, die teilweise schwer zu befahren sind. Genau die richtige, nicht zu kurz, wie sich herausstellen sollte, denn neben den vielen Leuten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren, musste noch auf die zahlreichen Kutschen geachtet werden.



Fotos © Ellen Pahling

Highlights auf der Strecke

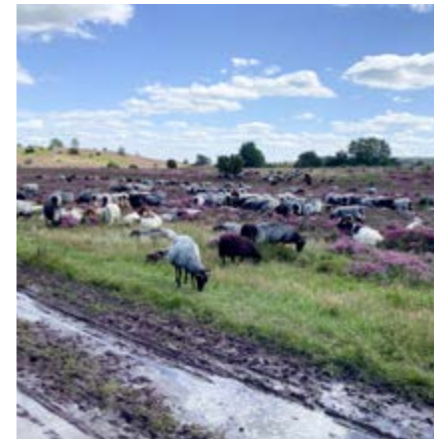
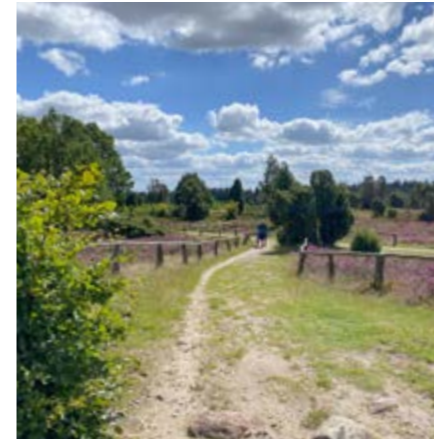
Die **Aussichtsplattform Totengrund** mit einem herrlichen Blick in den Kessel des mystischen Tals.

Der 169 Meter hohe **Wilseder Berg** ist ein Muss in der Heide. Die Aussicht dort oben ist atemberaubend schön. Von hier aus hat man einen weiten Rundumblick über die Heidelandschaft.

Weiter geht es zur **Sudermühler Heide** mit ihrem knorrigen Wachholder und der alten Wassermühle.

Beschwerlich ist das Radeln auf dem sandigen **Heidschnuckenweg**. Mit ein wenig Glück trifft man den Schäfer mit seinen Heidschnucken. Sie sind quasi das i-Tüpfelchen in dieser grandiosen Landschaft.

Überall gibt es **Plätze zum Entspannen** und Einkehrmöglichkeiten.



*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.

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

NORWID
Räder für Velosophen

Ist das gerecht?

23 Stunden am Tag werden Autos statistisch gesehen nicht genutzt.

In Deutschland gibt es 160 Mio. Parkplätze für rund 45,5 Mio. Pkw – das sind etwa **3,5 Parkplätze pro Pkw**.

Ein Parkplatz ist zwischen **12 - 13 Quadratmeter** groß - und damit größer als viele Kinderzimmer.

Auf einem Parkplatz können **zehn Fahrräder** parken.

Autofahrer*innen suchen durchschnittlich **41 Stunden** pro Jahr nach einem Parkplatz.



Auf einem Parkplatz können zehn Fahrräder parken.

LEBENSRAUM STRASSE: PARKBANK STATT PARKPLATZ

Warum bekommen Autos eigentlich so viel Platz im öffentlichen Raum? Der weltweite Park(ing) Day stellt diese Praxis in Frage und zeigt, wie sich der Platz stattdessen nutzen ließe. Am dritten Freitag im September findet jedes Jahr der Internationale Park(ing) Day statt. Die Aktion startete 2005 das erste Mal und findet weltweit Anklang. Worum geht

es? Darum, Parkplätze im öffentlichen Raum kurzfristig in etwas umzuwidmen, das Menschen und nicht Autos zu Gute kommt. Mit Sitzflächen, Gastrobereichen, mit Tischtennisplatten, Kunstobjekten oder als grüne Oasen verdeutlichen die umgewandelten Parkplätze, wie Städte aussehen könnten, wenn das Auto nicht so dominant wäre.



Auch der ADFC beteiligt sich vielerorts am Park(ing) Day. So zum Beispiel in Eckernförde vor der Willi-Jessen-Schule.

Foto © ADFC Eckernförde / Manfred Kepura



ZEIT FÜR RAD UND TAT

Wir engagieren uns vielfältig für eine nachhaltige Zukunft.

STADTWERKE KIEL ^{24/7}

Frische Energie für die Zukunft.

ENTWURF DER LANDESBAUORDNUNG: MEHR PARK-PLATZ FÜR RÄDER

Die LBO, die Landesbauordnung für Schleswig-Holstein, soll in einigen wichtigen Punkten modernisiert werden - u.a. auch die Regelungen für Fahrrad-Stellplätze. In Zukunft sollen im mehrgeschossigen Wohnungsbau mindestens 1,5 (vorher 1,0) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder je Wohnung vorgesehen werden." Diese Erhöhung begrüßen wir als

ADFC, hatten in einer Stellungnahme zur geplanten Reform allerdings auch einen höheren Schlüssel empfohlen, der beispielsweise an die Anzahl der Zimmer pro Wohnung gekoppelt oder über einen Prozentanteil der Wohnfläche geregelt werden könnte", stellt Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein, klar. Denn gerade in innerstädtischen Bereichen besitzen Bewohner*innen häufig kein Auto (mehr), stattdessen gibt es ein Fahrrad pro Bewohner*in. Für eine Vier-Zimmer-Wohnung reichen 1,5 Stellplätze so keinesfalls aus. Außerdem sollten die Stellplätze stufenlos erreichbar und nach Möglichkeit beleuchtet und überdacht sein.

FAHRRADSTERNFAHRT 2024

Letzten Juni radelten rund 12.000 Menschen aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg bei der Fahrradsternfahrt mit. Nach drei Jahren Pause ging es diesmal auch wieder über die Köhlbrandbrücke. Und zum Abschluss gab es in der Hamburger Innenstadt mit allen eine gemeinsame Abschlussrunde um die Alster. Es war ein buntes, vielfältiges Fahrradfest und eines der größten Events für die RADvolution in Norddeutschland!

Im Juni 2024 findet die nächste Sternfahrt statt. Das genaue Datum stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Aber auf <https://fahrradsternfahrt.hamburg> findet ihr demnächst das Datum und viele weitere Infos.

Sicher ist schon: Auch 2024 werden die meisten Startpunkte der Sternfahrt in Schleswig-Holstein liegen. Die Planungen laufen jetzt an. Und wer Lust hat, aktiv bei der Vorbereitung mitzumachen, vielleicht sogar mit einer



eigenen Gruppe mitzuradeln, erfährt über kontakt@fahrradsternfahrt.hamburg, wann und wo das nächste Treffen ist.

AKTIONSIDEE – EINFACH MAL DANKE SAGEN

Wer Fahrrad fährt, schont die Umwelt, schützt das Klima, macht wenig Lärm und hält sich gesund und die Straßen staufrei. Eine Radfahrer*in ist, kurzum, ein Gewinn für die ganze Gesellschaft! Dafür kann man sich schon mal bedanken, oder? Als ADFC Ortsgruppen könnt ihr jetzt „Danke sagen mit Zimstern“. Zum Beispiel zum Nikolaus-Tag

am 6.12. oder dem Winter-Bike-to-Work-Day am 11. Februar 2024. Das heißt, dass an einer „Dankstelle“ Zimtsterne an vorbeikommende Fahrradfahrer*innen verteilt werden. Also, schnappt Euch eine Nikolaus-Mütze und macht mit! Ab sofort könnt Ihr die Zimtsterne und Postkarten im ADFC Versand bestellen.

Im Aktivenbereich finden sich zudem Textbausteine und Social Media Vorlagen zum Teilen. Dort gibt es auch eine Anleitung für die einfache Umsetzung der Aktion.

Eure Kontaktperson im ADFC: Floriane Lewer, floriane.lewer@adfc.de

IMPRESSUM

„Pett Man Sülm“ (plattdeutsch für „Tritt mal selbst“)

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel Tel.: 0431-631 90, info@adfc-sh.de

www.sh.adfc.de

Der ADFC ist als gemeinnützig anerkannt. Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.: Stephanie Meyer (V.I.S.D.P.) Vereinsregister Kiel: VR 3153 KI Steuernummer: 20/290/70212

Redaktion

Stephanie Meyer (V.I.S.D.P.), Ellen Pahling, Jürgen Lieske, Fenja Simon, Axel Dobrick, Henning von Schöning, Andreas Haemisch

ADFC Schleswig-Holstein e.V.

Redaktion Pett Man Sülm, Postfach 1346, 24102 Kiel, redaktion@adfc-sh.de

Anzeigenverwaltung

Ansprechpartnerin: Meike Roggenkamp Tel.: 0431-631 90 meike.roggenkamp@adfc-sh.de Informationen zu Formaten und Preisen unter www.sh.adfc.de/pett-man-suelm Redaktions- und Anzeigenschluss für die Ausgabe 1/2024 ist der 22. April 2024.

Gestaltung und Satz

PINAX Werbemedien, Inh. Robert Deutsch Borwinstraße 7, 18057 Rostock Tel. 0381-242440, www.pinax.net

Druck

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG Frankfurter Straße 168, D-34121 Kassel



Foto © ADFC e.V.

nah.sh/deutschlandticket



Deutschland-
ticket

Ich bringe die

Mobilitätswelle

ins Rollen: mit meinem

Deutschlandticket

von NAH.SH



Jetzt Deutschlandticket
bei NAH.SH abonnieren.



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.