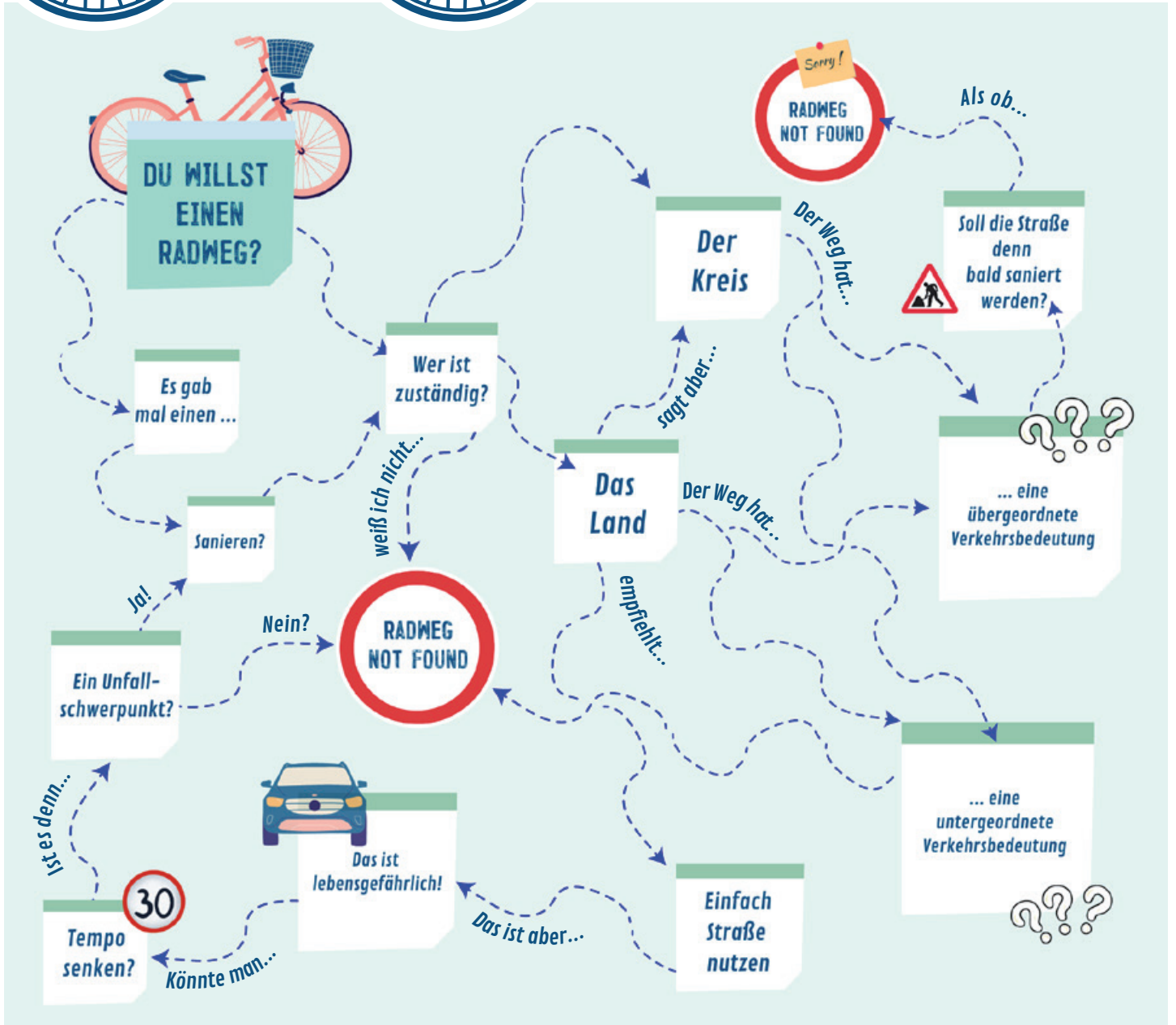




MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild © ADFC SH

KEIN RADWEG, VIELE FRAGEZEICHEN

Fehlende Radwege.
Eine Suche nach den
Gründen.

Einmal Fahrradland und
zurück. Der ADFC Wentorf
in Utrecht & Houten.

Fit futtern:
Die richtige Ernährung
für Radfahrer*innen

KÜSTENRAD
E-BIKE STORES

IMMER RÜCKENWIND FÜR SCHLESWIG- HOLSTEIN

Deine E-Bike Experten in:

→ Kiel (2x), Neumünster,
Eckernförde &
Brunsbüttel

Jetzt
Termin buchen:
kuestenrad.de



Folgt uns bei Twitter
und Instagram für mehr
spannende Themen
rund ums Rad!



Jetzt anmelden!
Mit unserem Newsletter
ADFC SH Aktiv bleibt Ihr
immer auf dem Laufenden!

@adfc_sh @ADFC_SH

sh.adfc.de

Editorial RADLOS RATLOS

Ratlos macht uns wohl alle, wie sich in diesem Jahr die Krisen geradezu addieren. Auch das „100-Tage-Programm“ der neuen Landesregierung scheint sowohl von Ratlosigkeit als auch von Radlosigkeit geprägt zu sein.

„Radlos“ ist viel zu häufig auch die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein. Wie mühsam der Kampf sein kann, den realen Bedarf der Radler*innen vor Ort in die Landesplanung einzuspeisen, zeigt der Bericht in diesem Heft. Und trotzdem: die Situation für den Radverkehr ist besser, als sie jemals war! Es gibt mehr Fördermittel denn je – und auch vor Ort in den Kommunen kommt der „Klimawandel“ an. Viele Verantwortliche wollen „Lebenswerte Innenstädte“ und sie wissen, dass die mit Parkplätzen und rasendem motorisierten Verkehr nicht zu erreichen sind.

Die Sommerferien sind vorbei, also lasst uns alle zusammen wieder starten – auf Landesebene genauso wie mit Euch allen vor Ort!

Der Radverkehr hat Chancen – nutzen wir sie!

NACHRUF JOACHIM BECKER

Lieber Joachim, schon wieder muss ich einen Nachruf für einen unserer langjährigen und verdienten Aktiven schreiben. Ich habe Dich nicht so gut gekannt wie Jürgen Hentschke, aber ich erinnere mich an Dich auf der Landesversammlung im Oktober. Niemand hätte damals gedacht, dass es für Dich wirklich die letzte sein wird.

Auch Du hast über viele Jahre dem ADFC Schleswig-Holstein viel Kraft, Energie und Lebenszeit geschenkt. Dafür möchte ich Dir danken und Du wirst uns fehlen!

Unser Mitgefühl gilt Deiner Familie und Deinen Freunden.

Stephanie Meyer
(Landesvorsitzende)
im Namen des
ADFC-SH



Joachim Becker © ADFC Stormarn
Den Nachruf des ADFC Stormarn findet Ihr
im Netz unter Pett Man Sülm Plus.

IN DIESER AUSGABE DER PETT MAN SÜLM ("Tritt mal selbst")

Kein Radweg, viele Fragezeichen	S. 4
Fehlende Radwege im Land: Eine Suche nach den Gründen.	
Einmal Fahrradland und zurück	S. 6
Der ADFC Wentorf auf Informationsreise in den Niederlanden.	
Meldungen aus dem ADFC	S. 8
Die erste Radreise – ganz allein – als Frau	S. 9
Gesund ernähren als Radfahrer*in	S. 10
Tipps, Grundlagen, Tricks und ein Rezept.	
Ein Selbstversuch mit dem Liegerad	S. 12
Was es kann und wem es gefallen könnte.	
Wissen sie, was sie tun?	S. 13
Ein politischer Kommentar.	
Zahlen, Daten, Fakten, Interessantes	S. 14
Unsere "bunte Seite".	
Einladung zur Jahresversammlung!	S. 15
Impressum	S. 15



25 Jahre Fahrkomfort im Norden:
Besuchen Sie uns zu unseren Erlebnis-Veranstaltungen 2022 mit über 30 Test- und Vorführ-Modellen, Probefahrt-Aktionen und vielfältigen Spezialrad-Angeboten für Ihren Alltag, Radreisen, Reha & Sport.



Bei uns erleben Sie Liege-, Lasten- und Familienräder, Pedelec-Trikes & Tandems. 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
Spezialfahräder.



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

KEIN RADWEG, VIELE FRAGEZEICHEN

**Tatsache ist: Radverkehrsförderung ist eine zähe Angelegenheit.
Viel zu häufig zeigt sich: Selbst wo ein Wille ist, gibt es häufig trotzdem keinen (Rad)Weg.
Woran das liegt? Das haben wir versucht herauszufinden.**

Im ganzen Land fehlen Radwege. Sie werden gewünscht, gefordert und von der Politik versprochen - doch sie kommen nicht. So beispielsweise zwischen den Gemeinden Sehestedt und Holtsee bei Eckernförde. Der einstige Radweg entlang der Landesstraße L 42/44, die Eckernförde und Rendsburg verbindet, ist nur noch eine schmale, holprige Linie, von beiden Seiten mit Gras zugewachsen. Vor 17 Jahren wurde er bereits wegen seiner zu geringen Breite entwidmet und Radfahrer*innen, die von Sehestedt nach Holtsee unterwegs sind, dürfen seitdem auf der Straße fahren. Seit längerem setzen sich Bürger*innen und Lokalpolitiker*innen dafür ein, dass der Radweg saniert wird (wir berichteten: Pett Man Sülm #2/2022). Doch bisher blieben alle Bemühungen erfolglos. Ein ähnliches Bild in der Gemeinde Sommerland im Kreis Steinburg: Die Sommerländer*innen würden sehr gerne auch mit dem Fahrrad ins nächstgelegene Herzhorn fahren. Das geht zurzeit aber nur auf der vielbefahrenen Landesstraße L 168. Einen Radweg gibt es bislang nicht - und trotz Demonstrationen in den letzten Jahren und diverser Anfragen der Sommerländer*innen beim Land bleibt es wohl auch erstmal dabei.

Doch woran liegt das? Laut eines Berichts der sh:z vom 21.04.2022 zum entwidmeten Radweg an der L 42/44 wird der Radweg nicht saniert, weil er nur zum "Netz 2" gehört - und damit keine ausreichende Verkehrsbedeutung aufweist.

Ob es tatsächlich so eine Einteilung gibt, nach der entschieden wird, welche Radwege gebaut oder saniert werden? Das wollten wir vom Land Schleswig-Holstein wissen und haben beim Verkehrsministerium nachgefragt. Wir erfahren, dass die Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen 2019 - 2030 eine Sanierung des gesamten Landesstraßennetzes vorsieht - und das tatsächlich auch unabhängig von der Verkehrsbedeutung. Doch im gleichen Atemzug teilt uns das Ministerium auch mit, dass die Grundlage für den Radwegebau und dessen Erhaltung das sogenannte Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) ist. Und dass "alle beantragten Radwegverbindungen aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden

Finanzmittel hinsichtlich der Kriterien Netzbedeutung, Verkehrssicherheit und Radtourismus entsprechend den Zielen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 bewertet werden."

Die Sehestedter*innen können also nur hoffen, dass die Landstraße irgendwann saniert wird - und der Radweg dann mit. Falls dann nicht direkt das nächste Problem wartet - denn auch bei der eventuellen Verbreiterung des Weges sieht das Ministerium Probleme aufgrund von Naturschutz und "Inanspruchnahme von Anliegergrundstücken". Allerdings hat Schleswig-Holstein keine eigenen Standards für den Neubau, die Sanierung oder Instandsetzung von Radwegen. An dieser Stelle muss zudem gefragt werden: Ist ein zu schmaler Radweg schlechter, als auf der Straße zu fahren? Und

weshalb verweigert sich das Ministerium der "Inanspruchnahme von Anliegergrundstücken" (bekannt auch als "Enteignung", Anm. d. Red.), wenn man vor diesem Instrument beim Bau von Umgehungsstraßen nicht zurückschreckt?

Aber versuchen wir es auf einem anderen Wege: Könnte man Radwege auch unabhängig von einer Fahrbahnsanierung instand setzen? Auch hier lautet die Antwort leider, „nein“. Denn obwohl der neue Koalitionsvertrag explizit 20 Millionen Euro für die unabhängige Sanierung von Radwegen an Landesstraßen vorsieht, wird das Ministerium auch in Zukunft grundsätzlich an der fahrbahnbegleitenden Sanierung festhalten. "Aus Effizienzgründen", heißt es. Es sei denn, ein Streckenabschnitt besitzt eine "herausgehobene Bedeutung im Landesweiten

Radverkehrsnetz" (LRVN). Ist das die Chance für die Sehestedter*innen und Holtseer*innen? Nein. In der Auswertung ergab sich "in Relation zu anderen potenziellen Radwegmaßnahmen" einfach "keine ausreichende Priorität".

Auch für die Sommerländer*innen sieht es nicht besser aus, denn die Auswertung der Verbindung entlang der L 168 zwischen Dückermühle und Herzhorn ergab das gleiche Ergebnis. Auch auf die Frage des Herzhorner Bürgermeisters Wolfgang Glißmann (NDR Bericht vom 08.11.2021) nach einem Radweg verwies das Ministerium auf das Landesweite Radverkehrsnetz und dass die Verbindung in diesem "weder als Wunschlinie für den Alltagsverkehr noch für den Freizeitverkehr" ausgewiesen sei. Doch nach welchen Kriterien wird eigentlich entschieden, welche Wege als "Wunschlinien für den Alltagsverkehr oder Freizeitverkehr" gelten? Dazu schreibt das Ministerium uns, dass "im Grundsatz der Bedarf erkennbar sein müsse." Bürger*innen, die mit dem Rad sicher von A nach B kommen wollen, und dies bei mehreren Demonstrationen und mit verschiedenen Aktionen deutlich zum Ausdruck gebracht haben, scheinen wohl nicht als

"Grundbedarf" zu gelten. Wie der Bedarf nachgewiesen werden muss, darauf bleibt das Ministerium eine verständliche Antwort schuldig.

Und wie war das mit dem Kriterium der Verkehrssicherheit für die Entscheidung, ob eine Radverbindung ausreichende Priorität hat oder nicht? Ebenfalls kein Grund, da die Strecke in den vergangenen Jahren nicht "unfallausfällig" war.

Natürlich stellt sich da die Frage, ob es keine Unfälle gibt, weil es nicht gefährlich ist - oder weil dort keiner Rad fährt, weil es zu gefährlich ist.

Könnte man denn wenigstens das Tempo reduzieren? Leider ist das auch nur bei statistischen Unfallschwerpunkten grundsätzlich möglich. Hier ist die Bundesregierung gefordert, die StVO und das StVG entsprechend anzupassen. In der Zwischenzeit könnten aber Straßenverkehrsbehörden und Verantwortliche auf allen Ebenen die bestehende StVO möglichst fahrradfreundlich auslegen.

Einen kleinen Lichtblick gibt es allerdings: Um die Handlungsbedarfe im Radwegenetz besser aufzuzeigen, hat das Ministerium eine flächendeckende Zustandserfassung der Radwege an den Landesstraßen in Schleswig-Holstein veranlasst. Auf Basis der Ergebnisse soll eine bessere Prioritätenreihung aller Maßnahmen möglich sein. Allerdings läßt die jetzt gestartete Fortschreibung des LRVN, in der Kreise und

Kommunen befragt und Radverkehrskonzepte berücksichtigt werden sollen, auf eine Neubewertung hoffen.

Bei einer Abfrage des Ministeriums (Herbst 2020) der prioritären Projekte in den Kreisen, die in die Fortschreibung des LRVN eingebunden werden, hat allerdings der Kreis Steinburg den Radweg an der L 168 nicht als prioritär benannt.

Nach unseren Recherchen und den Antworten des Ministeriums haben wir eigentlich noch mehr Fragen als vorher. Letztendlich bleibt festzustellen: Selbst wo ein Wille ist, ist oft kein (Rad)Weg.

Fenja Simon und Jan Voß

Einmal Fahrradstraße, bitte!

Diese eine Straße würde sich doch total gut als Fahrradstraße eignen, vor der Kita wäre Tempo 30 toll und an dieser einen Kreuzung wäre ein Grünpfel für den Radverkehr eine super Idee?

Mithilfe der Handreichungen und Antragsvorlagen aus dem ADFC SH Projekt "Verkehrswende selber machen" könnt Ihr direkt vor Ort bei den lokalen Behörden Projekte für die Verkehrswende anregen! Alle Handreichungen und Antragsvorlagen unter: www.verkehrswende-sh.de



Foto © ADFC-SH/Jan Voß



Foto © ADFC Eckernförde



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



Das größte Fahrradparkhaus der Welt in Utrecht. © CU2030NL

EINMAL FAHRRADLAND UND ZURÜCK

Wie kann fahrrad- und damit auch klima- und menschenfreundliche Stadtplanung gelingen? Das wollten wir, sieben Mitglieder des ADFC Wentorf/Börnsen, herausfinden und reisten Anfang Mai ins Fahrradwunderland Niederlande.

Unsere Reise starteten wir in der Gemeinde Houten. Diese wurde in zwei geplanten Bauabschnitten ab 1966 und ab 1997 von zunächst 6000 auf 30.000 Einwohner*innen vergrößert und im zweiten Bauabschnitt auf die heutige Größe von knapp 50.000 Einwohner*innen erweitert. Die Stadtplanung hat dabei die Grundsätze, dem Lebensraum menschliche Dimensionen, Platz für spielende Kinder, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu geben, von Beginn an verfolgt. Das heutige Stadtbild von Houten gibt diesem Anspruch Recht: Houten wurde vom niederländischen "Fietzersbond", einer Radfahrenden-Vereinigung ähnlich dem ADFC, 2019 bereits zum dritten Mal zur Fahrradstadt des Jahres gekürt.

Bei einer etwa zweistündigen Radtour in Begleitung des Radbeauftragten der Gemeinde Houten und des Vorsitzenden der Fietzersbond-Ortsgruppe konnten wir uns überzeugen, dass hier eine sehr hohe Lebensqualität herrscht, die Wohngebiete auffallend leise sind, zum Spielen und Verweilen einladen und die Erreichbarkeit der Wohnungen, Schulen,

Sportstätten und Versorgungszentren mit allen Verkehrsmitteln dennoch gewährleistet ist.

Wie kann das gelingen?

Die Gemeinde wird von einer Bahnlinie mit zwei Bahnhöfen im Ortsgebiet durchzogen, um die Gemeinde herum führt eine Ringstraße für den Autoverkehr mit Abzweigen in jedes Wohngebiet, sodass jeder Ort grundsätzlich auch mit dem Auto anfahrbar ist und Autos in der Nähe der Wohnungen abgestellt werden können.

Innerhalb der Ringstraße jedoch sind die Wohnquartiere untereinander nur durch breit angelegte Wege für Menschen, die zu Fuß, per Fahrrad, Inliner, Skateboard oder sogar Moped unterwegs sind, verbunden. Möchte man mit dem Auto von einem Quartier in ein anderes fahren, führt der Weg über die Ringstraße. Auf den für den Autoverkehr freigegebenen Straßen innerhalb der Ringstraße haben Radfahrer*innen und Fußgänger*innen trotzdem immer Vorrang. Die Beschilderung weist darauf hin, dass Autos hier nur "zu Gast" sind.

Da das Radfahren in diesem Ambiente sehr angenehm und sicher ist, fahren hier Kinder ab circa acht Jahren selbständig mit dem Fahrrad zur Schule und zu ihren Freizeitaktivitäten. Auch für Senior*innen bieten die autoarmen und barrierefreien Wege die Möglichkeit, länger mit dem Fahrrad mobil zu bleiben.

Uns wurde berichtet, dass das aktive Radfahralter um etwa zehn Jahre angehoben werden konnte. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass Übergänge und Kreuzungen wirklich barrierefrei sind und dass es ausreichend Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Radverkehr gibt - bei Wohngebäuden schreibt das Baugesetz beispielsweise barrierefreie Fahrradabstellplätze vor, die überwiegend in separaten Gebäuden oder Tiefgaragen zu finden sind. An den beiden Bahnhöfen befinden sich große, helle und kostenfreie Fahrradparkhäuser.

Wir besuchten Houten an einem normalen Samstag Vormittag und konnten den Einkaufsverkehr an einem der Nahversorgungszentren beobachten: Sehr viele Menschen kamen mit Fahrrädern mit riesigen Packtaschen daran,

einige mit Lastenrädern oder Anhängern - oder auch mit dem Auto. Das ist problemlos möglich, da es bei den Einkaufszentren auch Parkraum für Autos gibt, teilweise öffentlich, teilweise im Eigentum des Einzelhandels. Eine Verkehrszählung der Gemeinde hat ergeben, dass in Houten 24 % der Fahrten zum Einkaufen mit dem Auto erledigt werden. 76 % verteilen sich auf Fahrrad-, Fuß- oder öffentlichen Nahverkehr.

In Utrecht, das aufgrund seiner Größe und gewachsenen Struktur im Innenstadtbereich nicht dieselben stadtplanerischen Möglichkeiten wie Houten hat, fiel uns gleich bei der Ankunft das elektronische Parkleitsystem auf, das auf freien Parkraum in Fahrradparkhäusern hinweist. Im Zentrum von Utrecht sind Fahrradtiefgaragenplätze für 30.000 Fahrräder verfügbar. Das größte Parkhaus am Bahnhof und der Einkaufsmeile "Hoog Catharijne" kann alleine 12.500 Fahrräder aufnehmen und ist damit das größte der Welt.

Die kleineren Straßen in Utrecht sind zum Teil zu Fahrradstraßen umgebaut worden, die größeren haben je Fahrtrichtung eine Fahrspur für Autos und eine ebenso breite für Fahrräder, die nicht gemeinsam mit Fußgänger*innen genutzt wird und farblich abgesetzt ist. Die Ampeln in der Stadt sind separat für Auto, Rad und Fußgänger*innen, wobei das Rad immer zuerst Grün bekommt, die Fußgänger*innen erst einige Sekunden später, wenn die Räder den Überweg bereits passiert haben.

Am Sonntag reisten wir zurück nach Wentorf und Börnsen, voll von Eindrücken und (Rad-) Erkenntnissen aus dem "Fahrradwunderland" und mit der festen Überzeugung, dass das auch in Deutschland möglich ist, wenn der Wille da ist - und dass eine fahrradfreundliche Gemeinde auch eine menschenfreundliche Gemeinde ist. Erstaunlicherweise wird in den Niederlanden der Fokus auf Radverkehr nicht gleichgesetzt mit der Einschränkung persönlicher (Autofahr-) Freiheit, wie es unserem Eindruck nach hierzulande oft zu vernehmen ist. Die Niederländer*innen möchten sich in

jeder Situation frei entscheiden, welchen Weg sie mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen - und entscheiden sich dann oft für das bequemere, kostengünstigere und nahezu emissionsfreie Fahrrad.

Autorin: Birte Hildebrandt



ADFC Projekt InnoRADQuick

Der ADFC hat sich innovative Maßnahmen in verschiedenen Städten angeschaut, die in kurzer Zeit viel für den Radverkehr erreicht haben, wie die niederländische Stadt Utrecht, das spanische Sevilla oder US-amerikanische Städte wie Houston oder Memphis. Sie feiern mit ihren unbürokratischen Schnellbaumaßnahmen Erfolge. Das ADFC-Projekt InnoRADQuick stellt die Schnellbaumaßnahmen vor und zeigt, wie Radverkehrsinfrastruktur schnell umgesetzt werden kann. Das Dossier gibt es hier: <https://www.adfc.de/dossier/adfc-projekt-innoradquick>



Houten Holzfahrrad © ADFC Wentorf/Börnsen



Fahrradparkleitsystem in Utrecht © Wentorf/Börnsen



Foto © ADFC Wentorf/Börnsen



Dus niet brommen!/Nicht für Mopeds und Mofas! © ADFC Wentorf/Börnsen

EINEN RADWEG, BITTE!

Seit Jahrzehnten fordern die Elmenhorster *innen einen Radweg an der K 110. Die Straße, die nach Sülfeld führt, ist nur fünf Meter breit, wird von Landwirtschafts- und Schwerverkehr genutzt und teilweise ist sogar die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben. Außerhalb des Dorfes endet der Fußgängerweg, es gibt keinen Radweg - bis zur Segeberger Kreisgrenze. Dort gibt es bereits einen Radweg. Um ihren Forderungen Ausdruck zu verleihen, fand Anfang Juni die erste Fahrrademonstration statt. Gut 100 Radfahrer*innen fanden sich am Nachmittag vor dem Gemeinschaftshaus zusammen, um gemeinsam die Straße nach Sülfeld bis zur Kreisgrenze und zurück zu fahren. Der ADFC Stormarn hatte sich mit mehreren Aktivist*innen an der Fahrt beteiligt.



Foto © ADFC Stormann

ONE YEAR OF BICYCLES

Vom Randonneur bis zum Sportballonrad: Für die achte Ausgabe des Fahrradkalenders „One Year Of Bicycles“ wurden zwölf besondere Fahrräder in der Saline in Bad Kissingen und im Museumsdorf Fladungen fotografiert. Das Oktoberbild zeigt ein sogenanntes Sicherheitsniederrad und weltweites Einzelstück, das circa 1884 vom Hotelier Valentin Wiegele aus Villach in Auftrag gegeben wurde. Mit dem frühen Sicherheitsniederrad konnte man über das Verstellen einer Schubstange zwei Gänge fahren und – im Gegensatz zum Hochrad – beim Bremsen nicht vorne herunterfallen. Technische Besonderheiten sind die genieteten und verschraubten Winkelleisen sowie der Schwerpunkt zwischen den ungleich großen Rädern. Der Kalender ist 49,5x65 cm groß, umfasst den Titel sowie 12 Monatsblätter und zwei Seiten Infos in Deutsch und Englisch. Preis 42,95 € zzgl 5,95 € Versand/www.one-year-of-bicycles.com



Foto © One Year Of Bicycles

Sicherheitsniederrad Valentin Wiegele, Kärntisch bei Villach, Österreich, ca. 1884

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Oktober Oktober

IHR SEID
EINGELADEN!

AKTIVENTREFFEN MIT RADTOUR!

Wir laden alle Aktiven und Interessierte zum Aktiventreffen am 10. September in Kiel ein. Beim Aktiventreffen sind nicht nur erfahrene Guides, sondern auch Interessierte jederzeit herzlich willkommen. Nach einer geführten Tour gibt es bei Kaffee und Kuchen ausreichend Möglichkeiten zum gegenseitigen Kennenlernen und Austausch und weiteren Themen. Die Veranstaltung ist kostenlos. Um eine Anmeldung bis zum 08.09. an info@adfc-sh.de wird gebeten.

Wann: **10. September 2022, 10-17 Uhr**
Wo: **DJH Jugendherberge, Johannesstraße 1, 24143 Kiel**



An der Nordsee sind Schafe ständige Begleiter © Birte Kaltenbach



Vorbei an Westerhever © Birte Kaltenbach

Tipps für die erste Solo-Fahrradtour (als Frau)

Mach vor Deiner Tour einen Fahrrad-Reparatur-Workshop. Auch, wenn die Pannenhilfe des ADFC zur Not immer da ist, schadet es nicht, die Grundlagen der Fahrradtechnik zu kennen. So kannst Du nicht nur besser einschätzen, wie umfangreich der Schaden ist, sondern ihn ggf. vor Ort selbst reparieren und kommst schneller wieder auf die Räder!
Ist man mit dem E-Bike unterwegs, lohnt sich Pannenspray, weil sich das Hinterrad häufig nicht ausbauen lässt.

Du kannst Dich in Vorbereitung auf Deine erste Solo-Tour gerne bei der Frauenbeauftragten des ADFC Schleswig-Holstein Hanna Schmid unter frauen-netzwerk@adfc-sh.de melden, wenn Du Fragen oder Bedenken hast! Im Frauennetzwerk werden beispielsweise auch gemeinsame Fahrradtouren und Reparatur-Workshops organisiert.

EINE FRAU, EIN RAD... UND EINFACH LOSGEFAHREN?

Frauen reisen selten allein mit dem Fahrrad. Die Vorstellung „frei wie ein Vogel zu sein“ kann spannend und einschüchternd zugleich sein. Unsere Pett Man Sülm Redakteurin Ellen Pahling sprach mit Birte Kaltenbach (48 Jahre), die sich spontan ihr Rad schnappte und alles hinter sich ließ. In diesem Interview gibt sie ganz persönliche Einblicke in ihre erste Radreise - allein an der Nordseeküste.

Wie bist Du auf die Idee gekommen, alleine mit dem Rad zu verreisen?

Wann immer es geht, fahre ich mit dem Fahrrad. Dabei kriege ich den Kopf so richtig frei. Ich wollte Schleswig-Holstein kennenlernen. Ich mag die Leute hier und das Meer. Für die nächste Woche war schönes Wetter angesagt, da bin ich dann losgefahren, entlang der Nordseeküste. Mein Mann und meine Kinder (18 und 14 Jahre alt) mussten zu Hause bleiben.

Hattest Du denn noch Zeit zu planen?

Nicht so richtig. Schnell habe ich festgestellt, dass so kurzfristig keine Unterkünfte mehr zu buchen waren. Also habe ich rumgefragt. Wo kann ich übernachten? Am Ende habe ich dann bei Verwandten, bei Bekannten und bei Bekannten von Freunden übernachtet. Und einmal bin ich in einem romantischen Bauwagen gelandet. In Husum habe ich in der Jugendherberge und in Klanxüll in einem Hotel übernachtet. Zum Glück ging mein Plan auf und das Leben mit dem Rad passte für mich perfekt! Mit wildfremden Menschen habe ich eine schöne Zeit verbracht und darüber bin ich zutiefst dankbar.

Wohin führte DEIN Radweg?

Die Strecke von Rendsburg nach Hamburg bin ich inklusive Fahrrad und Gepäck mit dem Zug gefahren. Von dort aus ging es Richtung Norden, den endlosen Horizont entlang an der Nordseeküste. Schafe waren meine ständigen Begleiter und so manches Gatter musste erobert werden. Über Tönning und Husum ging es zur dänischen Insel Romö. Auf der Rückfahrt habe ich Sylt angesteuert.

Wieviel Kilometer hast Du täglich zurückgelegt?

So um die 100 Kilometer. Zwischendrin habe ich Pause gemacht, aber zu lang dürfen sie nicht sein – das macht mich nur nervös. Ich

fahre lieber weiter. In die Pedale treten entspannt mich mehr als auf dem Deich liegen und in den Himmel gucken. Mit dem Pedelec ist „weit“ außerdem gar kein Problem, auch nicht bei dem ewigen Wind, den wir hier im Norden haben. Geregnet hat es nicht. Das war super, denn ich bin eher eine „Schönwetter-Fahrerin“.

Was hat Dich am Meisten beeindruckt?

In die Weite gucken und das Wattenmeer sehen. Weit und breit kein Mensch. Nur Schafe.

Kam oft die Frage: Hast Du keine Angst als Frau allein zu fahren?

Ja, natürlich. Damit habe ich gerechnet, geschmunzelt und immer tapfer mit „Nö“ geantwortet. War aber auch mein „Exoten-Bonus“, darüber bin ich leicht mit anderen ins Gespräch gekommen.

Was würdest Du anderen Fahrerinnen raten?

Nicht lange überlegen, einfach losfahren. Für eine Rückfallebene sorgen. Schlafsack mitnehmen, sonst hätte ich beispielsweise nicht im Bauwagen übernachten können. Außerdem: Fahrkarten, Sonnenbrille, Sonnencreme und Handy- und Akkuladekabel nicht vergessen!

Vielen Dank für das Gespräch!



Portrait © Birte Kaltenbach

FIT MIT DEM FAHRRAD

Nicht nur für den Spaß, auch für die Gesundheit ist Fahrradfahren eine gute Idee. Energie wird verbraucht, das Herz-Kreislauf-System gestärkt und Muskeln werden aufgebaut. Doch für die Gesundheit spielt auch die Ernährung eine große Rolle. Wer schon längere Touren gemacht hat, der kennt die Frage: Was soll ich essen? Wir haben mit der Ernährungswissenschaftlerin Astrid Donalies vom Verein Deutsche Gesellschaft für Ernährung gesprochen und die wichtigsten Fakten und Tipps für Euch zusammengestellt.

GRUNDSÄTZLICH GILT ...

Häufig trägt das Gefühl, dass man sich denkt: „Jetzt habe ich mich ja bewegt, da geht noch was“. Denn bei den meisten ist es so, dass die tägliche Bewegung viel zu kurz kommt. D.h. dass das, was im Alltag oder in der Freizeit gefahren wird, nur der Ausgleich zum (in vielen Fällen sitzenden) Arbeitsleben ist. Das bedeutet: Der Energieverbrauch wird in den meisten Fällen durch die Bewegung nicht erhöht. Als Beispiel: Selbst bei fünf Stunden intensivem Sport pro Woche reicht eine gute und ausgewogene Ernährung, es braucht keine zusätzliche Energie. Für Fahrradfahrer – und das gilt sowohl im Alltag als auch auf Tour – empfiehlt sich somit eine vollwertige Kost.

FINGER WEG VON ...

... Nahrungsergänzungsmitteln, wie beispielsweise High Protein Pulver. Alternativ kann man lieber zu Quark mit Obst, Käsebrot, Buttermilch oder Ayran greifen. Auch Energieriegel sind nicht zu empfehlen, da sie in den meisten Fällen hochverarbeitet und sehr zuckrig sind. Ebenso sollte man energiehaltige Getränke nur in geringen Mengen zu sich nehmen. Im Vergleich zu festen Lebensmitteln mit gleicher Energiemenge haben Getränke eine geringere Sättigungswirkung.

TRINKEN, TRINKEN, TRINKEN!

Mindestens 1,5 Liter – an heißen Tagen und auf anstrengenden Touren auch mehr. Am besten sind sogenannte energiefreie Getränke wie Wasser und Tee und direkt morgens damit starten! Natürlich ist unter Genussaspekten auch ein Bier oder ein Glas Wein in Ordnung, aber zum Ausgleich des Flüssigkeitshaushaltes sind diese Getränke nicht geeignet.

DER KLASSIKER: DIE "FÜNF-PORTIONEN-REGEL"

Dabei gilt: Zwei Portionen Obst, drei Portionen Gemüse. Zum Gemüse zählen auch Hülsenfrüchte wie Kichererbsen oder Bohnen. Sie liefern hochwertige Proteine, Ballaststoffe und wichtige B-Vitamine. Ist man nicht so der Gemüsefreund oder die Gelegenheit frisch einzukaufen fehlt, kann man eine Portion Gemüse oder Obst auch gut durch ungesalzene Nüsse ersetzen. Neben Ballaststoffen, einfach und mehrfach ungesättigten Fettsäuren sind sie eine gute Quelle für pflanzliches Protein, B-Vitamine, Vitamin E, Magnesium, Calcium und Eisen – und sind gut haltbar.

DER START IN DEN TAG

Grundsätzlich gilt: nicht nüchtern losfahren. Wer ganz früh startet, sollte aber spätestens nach einer Stunde etwas essen. Optimalerweise bietet sich für das Frühstück eine Kombination aus Getreide, Milch, Gemüse oder Obst an. Hält lange satt und liefert wichtige Nährstoffe. Leichtere Alternativen zu fett- oder zuckerhaltigen Backwaren wie Croissants und süßen Kuchen sind Laugengebäck oder Milch-, Müsli- oder Nussbrötchen.

UND UNTERWEGS?

Manche haben mehr, andere weniger Appetit. Gegen eine Stulle mit Käse oder Wurst spricht nichts, dann aber gerne in Kombination mit Gemüse oder Obst. Wenn man seinen Proviant "mundgerecht" vorbereitet, ist eventuell auch die Hemmschwelle nicht so groß, zur gesünderen Alternative zu greifen. Wer unterwegs isst, sollte eine richtige Mittagspause machen und nicht im Fahren essen. Wer die Möglichkeit hat einzukehren, kann warm essen, sollte aber darauf achten, dass es nicht zu schwere Kost ist. Denn sonst geht die ganze Energie in die Verdauung. Hier empfiehlt sich beispielsweise die Pommes mit Salat statt Currywurst zu kombinieren oder statt eines Sandwich eine Suppe mit etwas Baguette dazu essen – oder leichte Geflügel- oder Fischgerichte.

VOLLES KORNI!

Auf Fahrradtouren ein wichtiges Thema für Organisation und Wohlfühlfaktor: die Verdauung. Der wichtigste Hebel dafür: Statt Weizen lieber Vollkornprodukte nutzen. Denn sie sättigen länger, enthalten mehr Nährstoffe, Vitamine und Mineralstoffe. Empfohlen werden bis zu 300 Gramm täglich. Und wie war das mit nach 18 Uhr keine Kohlenhydrate mehr? Stimmt nicht. Man kann sich abends gerne mit dem Campingkocher Nudeln kochen – wenn es denn Vollkornnudeln sind. (Nudeln sind neben Haferflocken Müsli, Brot, Erbsen oder Linsen auch ideal, um die Glykogenspeicher in Muskel und Leber nach der Tour wieder aufzufüllen.) Perfekt ist es, wenn man zusätzlich etwas frisches Gemüse isst. Gut zu transportieren und auch etwas länger haltbar sind beispielsweise Paprika, Möhren, Radieschen oder Cocktailtomaten.

GUT ZU WISSEN!

Keine einzige Lebensmittelgruppe enthält alle Nährstoffe. Das bedeutet: Abwechslungsreich essen. Täglich auf den Tisch kommen sollten außerdem Milchprodukte mit 200 bis 250 Gramm pro Tag. Wer mag, kann ein bis zweimal pro Woche Fisch essen. Bei Fleisch gilt: Nicht mehr als 300 bis 600 Gramm pro Woche!



BUCHTIPP

Wer es schon mal probiert hat, weiß wie schwierig es ist, seine Ernährungsgewohnheiten umzustellen und auf die geliebte Hausmannskost zu verzichten. Für diesen Fall haben Ernährungsmediziner Dr. Matthias Riedl und Spitzenkoch Johann Lafer in ihrem Kochbuch "Medical Cuisine - Die Neuentdeckung der gesunden Küche" 100 Klassiker so weiterentwickelt, dass sie gesünder sind und ganz einfach nachgekocht werden können. **Kein erhobener Zeigefinger.** Das Kochbuch ist schick aufgemacht und lädt nicht nur zum Nachkochen ein, sondern erklärt auch viel Wissenswertes zu gesunder Küche. **Nachgekocht.** Pett Man Sülm Redakteurin Ellen Pahling hat das Rezept „abgespeckte“ Kohlrouladen ausprobiert. Ihr Fazit: Wer Hausmannskost mag, wird begeistert sein.

264 Seiten, Preis 26,00 €



Kohlrouladen © Medical Cuisine

REZEPT KOHLROULADEN

Pro Portion:

ca. 300 kcal / 20 g E / 11 g F / 22 g KH / 8 g BST

Zubereitungszeit:

ca. 20 Min. + ca. 25 Min. Schmorzeit

Zutaten für 4 Portionen

- 4 möglichst große Urkohlblätter
- Salz
- 1 große Zwiebel
- 1-2 Knoblauchzehen
- 50 g zarte Haferflocken
- 75 g Magerquark
- 200 g mageres Rinderhackfleisch (Tatar)
- 1-2 TL edelsüßes Paprikapulver
- schwarzer Pfeffer
- 1 Ei (Größe M)
- 4 Möhren
- 4 Petersilienwurzeln
- 6 Schalotten
- 30 g Rapsöl mit Butteraroma
- 250 ml Fleischbrühe
- 2 Lorbeerblätter
- 1 EL angedrückte Wacholderbeeren
- 1 TL Speisestärke

1. Urkohlblätter in sprudelnd kochendem Salzwasser ca. 2 Min. blanchieren, dann mit einem Sieblöffel herausheben und in eiskaltem Wasser abschrecken.

2. Für die Füllung Zwiebel und Knoblauch schälen und fein würfeln. Haferflocken mit Quark und Hackfleisch in eine Schüssel geben. Zwiebeln, Knoblauch, Paprikapulver, Salz, Pfeffer und Ei hinzufügen. Alles zu einer glatten Masse vermischen.

3. Die Kohlblätter nebeneinander auf die Arbeitsfläche legen. Die Füllung auf die Blattmitte verteilen, dann jedes Blatt seitlich einschlagen und aufrollen.

4. Möhren, Petersilienwurzeln und Schalotten schälen und in Stücke schneiden bzw. halbieren. Rapsöl in einem Bräter oder einer breiten Pfanne erhitzen. Die Rouladen darin unter mehrmaligem Wenden anbraten, dann aus dem Bräter nehmen. Das Gemüse im Bräter anbraten. Mit Fleischbrühe ablöschen, Lorbeer und Wacholder zufügen. Kohlrouladen wieder mit in den Bräter geben, alles nochmals kräftig mit Salz und Pfeffer würzen, dann mit einem Deckel verschließen und auf dem Herd bei mittlerer Hitze ca. 25 Min. schmoren. Stärke mit etwas Wasser verrühren und den Sud damit leicht binden. Rouladen und Gemüse auf Tellern anrichten und mit Sud beträufeln.

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

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

kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze



Buchcover © Medical Cuisine





Foto © ADFC Wedel

LIEGERAD ODER "ENDLESS PAIN" – EIN SELBSTVERSUCH

Wrist ist nicht das, was man den Nabel der Welt nennen kann, bestenfalls den Nabel der Schleswig-Holsteinischen Liegeradwelt: Denn die Toxy Liegerad GmbH ist der einzige Betrieb für Herstellung und Vertrieb von Liege(drei)rädern in Schleswig-Holstein. Wir haben Inhaber Arved Klütz besucht, um uns in die Geheimnisse des Liegeradfahrens einweihen zu lassen.

Sein erstes Liegerad bastelte Arved Klütz schon als Schüler. Alle Strecken hat er damals mit dem Fahrrad zurückgelegt und je länger die Strecke, desto mehr schmerzten Hintern und Schultern. Die Begegnung mit einem Liegeradfahrer, damals ein echt außergewöhnliches Gefährt und natürlich Marke Eigenbau, brachte dann den entscheidenden Impuls zur Schmerzbehandlung. Ein Liegerad muss her! Inzwischen fertig Arved Klütz in Wrist seit über 25 Jahren Liegeradmodelle.

Der Ort Wrist bietet einen entscheidenden Vorteil: Es gibt eine wunderbare Teststrecke zum Liegeradfahren entlang des Flüsschens Bramau. Dort durften auch wir unsere ersten Erfahrungen mit dem Liegeradfahren machen. Die Strecke ist wenig befahren, und das ist auch gut so. Denn Liegeradfahren muss man erst lernen. Einfach drauf setzen, beziehungsweise hinlegen, und los geht's? Ist nicht! Das heißt ...geht natürlich schon, nur nicht besonders weit. Aber mit einer kleinen

Starthilfe und ein paar Tipps vom Profi steht man dann am Anfang einer steilen Lernkurve: Zum Fahren benötigt man bald nicht mehr die halbe Fahrbahnbreite, sondern fährt geradeaus und kann auch bald die bequeme Sitzbeziehungsweise Liegehaltung genießen. Darin liegt denn auch der eigentliche Vorteil des Liegerades, vor allem auf längeren Strecken. „Schneller als herkömmliche Räder ist man mit dem Alltags- oder Touren-Liegerad nicht unbedingt, auch wenn man seine Liegeradmuskeln bereits trainiert hat“, erläutert Arved Klütz, aber man fahre auf Touren „einfach nachmittags oder abends noch zwei bis drei Stunden länger, während die Kollegen bereits ihre Analgetika schlucken.“ Das komfortablere, rückschonende Fahren ist denn auch ein Grund dafür, dass Liegeräder und Liegerad-Trikes gerne auch zu Reha-Zwecken eingesetzt werden.

Trikes sind zwar so bequem, aber nicht so schnell, wie sie auf Fotos gerne aussehen. Das

zeigten unsere Probefahrten mit verschiedenen Trike-Modellen. Zur flotten Bewegung dieser Gefährte ist aufgrund des erhöhten Gewichtes und Rollwiderstandes mehr Kraft nötig. Die Elektro-Unterstützung ist da sehr zu empfehlen.

Ob Liegeradfahrer*innen auf Grund der niedrigeren Sitzposition nicht häufig übersehen werden, wollten wir wissen. Hier empfiehlt Arved Klütz, sich durch einen Fahrradwimpel oder auffälligen Helm sichtbarer sowie der niedrigeren Sitzposition bewusst zu machen und daher besonders vorausschauend unterwegs zu sein. Die Sitzposition bezeichnet Arved aber für den „Fall der Fälle“ auch als Sicherheitsvorteil gegenüber „klassischen“, aufrechten Fahrrädern, da durch den niedrigen Schwerpunkt die Überschlagsgefahr erheblich reduziert wird und die vorne liegenden Beine den Aufprall abfedern können.

Andreas Haemisch und Bodo Bachmann

WISSEN SIE, WAS SIE TUN?

Die neue Landesregierung aus CDU und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zeigt mit Koalitionsvertrag und 100-Tage Programm: Sie will den alten "Kurs halten" – auf Kosten von Klima und Verkehrswende.

Im Koalitionsvertrag werden einige wichtige Aspekte der zukünftigen Mobilitätspolitik angesprochen, konkret ist davon wenig – und wir haben Fragen.

Wie wollen sie für Verkehrssicherheit sorgen, wenn alle Maßnahmen lediglich auf den menschlichen Fehlerfaktor zielen und Geschwindigkeitsreduzierungen weiterhin nur umgesetzt werden sollen, wenn mindestens drei Unfälle erfolgt sind?

Wo sollen die benötigten Planer*innen weiter- und ausgebildet werden? Ein entsprechendes Angebot gibt es jedenfalls noch nicht.

Im Koalitionsvertrag wird zwar proklamiert: 'Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt', aber gleichzeitig sollen 'Verbesserungen auf der einen Seite möglichst nicht zu Beschränkungen auf der anderen Seite führen'.

Abgesehen davon, dass das im Angesicht jahrzehntelanger autozentrierter Verkehrsplanung und der Klimakrise mehr als befremdlich ist: Wie soll denn eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel erreicht werden, wenn die Verteilung der Mittel aus dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) 60 % fürs Auto und 40 % für den Rest beträgt – sowie 90 Millionen jährlich (!) für das Landesstraßenprogramm und nur 20 Millionen Euro für die Radwegesanieierung aufgewendet werden sollen?

Wo sollen die Flächen für die so notwendige Radinfrastruktur herkommen – außer vom Auto? Und von wem soll der Zustand von Radwegen erfasst und Sanierungen vorangetrieben werden?

Mit welchen Mitteln sind Angebotsverbesserungen wie erhöhte Taktung im ÖPNV hinterlegt und wer soll das umsetzen? Wie soll der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr weiterentwickelt werden? Fragen über Fragen bleiben unbeantwortet.

Unsere dringendste Frage: Wissen sie, was sie tun?

Um fair zu bleiben: Im Koalitionsvertrag stehen einige Punkte, die wir begrüßen. So beispielsweise, dass in Zukunft Radwege separat und nicht mehr nur in Zusammenhang mit Straßen saniert werden können – oder vielleicht doch nicht (siehe S. 4 und 5)? Dass die Radstrategie umgesetzt werden soll. Dass der Landesweite Nahverkehrsplan für mehr Schieneninfrastruktur - und damit mittelfristig ein besseres ÖPNV-Angebot - konsequent umgesetzt werden soll.

So weit so gut! Und was davon wird sofort angegangen? Ein Blick ins 100-Tage-Programm, mit dem die Landesregierung im Juli ihren "Gestaltungsanspruch im Klima- und Umweltschutz" deutlich machen wollte, zeigt: Absolut gar nichts! Die angeführten Maßnahmen im Verkehrssektor, der seit Jahren die erforderlichen Einsparungen im CO₂-Bereich nicht erreicht, wirken planlos, willkürlich und ambitionslos. Wichtige Verkehrsbereiche, wie der ÖPNV oder die Schieneninfrastruktur, werden erst gar nicht erwähnt. Der Radverkehr wird zwar erwähnt, jedoch ohne zielführende Ankündigungen. Statt deutlichen Signalen, wie einer Sanierungs- und Ausbauoffensive von Radwegen, soll lediglich ein landesweiter Radwegemängelmelder konzipiert werden. Offen bleibt dabei auch: Wie aber wird aus der Mängelmeldung dann eine Mängelbeseitigung?

Aber gibt es nicht einen fertigen Rahmenplan des Landes für mehr nachhaltige Mobilität mit dem Fahrrad? Ja! Die Radstrategie 2030. Sie erfüllt die Hauptforderung des ADFC: „30 Prozent Radverkehr bis 2030“.

Die Strategie wurde im September 2020 mit großer Mehrheit im Landtag verabschiedet. Doch auch gut zwei Jahre später fehlt eine echte Strategie zur Umsetzung des Maßnahmenkatalogs!

Welche Verkehre sollen denn da auf's Rad verlagert werden, um 30 Prozent Radverkehrsanteil zu erreichen? Pendler*innen? Schüler*innen? Freizeitverkehr? Und mit welchen konkreten Maßnahmen? Auf welcher baulichen Infrastruktur sollen denn die mehr als doppelt so vielen Radfahrer*innen unterwegs sein? Und nicht zuletzt: muss eine Zunahme des Radverkehrsanteils nicht eine Reduzierung des Autoverkehrs bedeuten? Ist dann wirklich jede geplante Umgehungsstraße weiterhin erforderlich?

Entsprechend wünschen wir uns von der Landesregierung bis Ende des Jahres einen aktualisierten Plan für das erste Jahr der neuen Legislaturperiode.

Die drängendsten Maßnahmen aus unserer Sicht:

- die Ausarbeitung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)
- ein konkreter Maßnahmenplan einschließlich Finanzierung zur sichtbaren Umsetzung der Radstrategie für die nächsten drei Jahre
- und ein Runder Tisch "ÖPNV + Rad"

Denn: Das Fahrrad hat echtes Potential, den Klimaschutz im Verkehrssektor zu ermöglichen. Aber von Sonntagsreden allein lässt kein Mensch das Auto stehen.

Wir erwarten von der neuen Landesregierung:

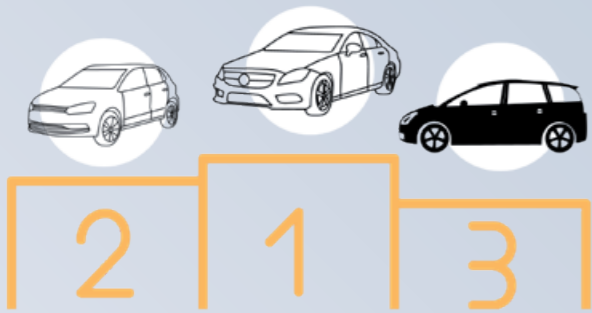
Nutzen Sie den Moment, und fördern Sie endlich konsequent das Fahrradfahren – und zwar sofort!

Stephanie Meyer (Landesvorsitzende) und Jan Voß (Landesgeschäftsführer)

"AB AUFS RAD IM ECHTEN NORDEN" RADSTRATEGIE SCHLESWIG-HOLSTEIN 2030
Die Radstrategie des Landes gibt es online zum Nachlesen unter: www.schleswig-holstein.de



WIE VIEL AUTOS DIE GESELLSCHAFT KOSTEN



NÄHME MAN ALLE KOSTEN ZUSAMMEN ...

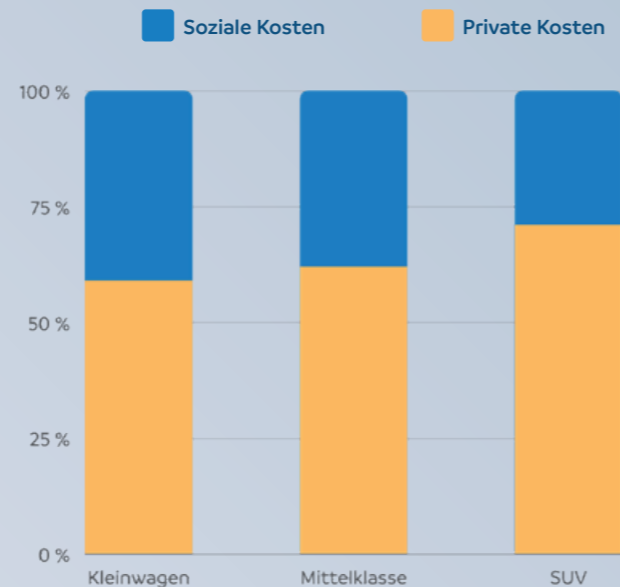
... würden ein Mercedes GLC 956.798,- €, ein VW Golf 653.561,- € und ein Opel Corsa 599.082,- € in einem Autofahrerleben kosten.

Top 3 Kostenpunkte sind

1. LUFTVERSCHMUTZUNG
2. LANDVERBRAUCH
3. INFRASTRUKTUR

Quelle: The lifetime cost of driving a car/ Stefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman

Die wahren Kosten des Autofahrens sind deutlich höher als angenommen. Im Mittel trägt die Allgemeinheit pro Auto Kosten in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr. Müssten Autofahrer*innen alle anfallenden Kosten selbst bezahlen, wäre selbst ein Opel Corsa nur für Gutverdiener*innen bezahlbar.



WUSSTEST DU ...?

Durch regelmäßiges Radfahren, also circa 75 Minuten pro Woche, erhöht sich die Lebenserwartung um drei bis 14 Monate.

Wer einen PKW hat, der fährt auch fast alle Wege mit ihm.

Die schnellste erreichte Geschwindigkeit auf dem Rad liegt bei 296 km/h.

Das längste Fahrrad der Welt ist 41,42 Meter lang.

In den Niederlanden gibt es mehr Fahrräder als Einwohner*innen.

32 JAHRE...

Diese Zeichnung war 1990 Titelbild der Pett Man Sülm, ist damit 32 Jahre alt und (leider) aktueller als je zuvor.



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

ADFC Schleswig-Holstein e.V.
Redaktion Pett Man Sülm, Postfach 1346,
24102 Kiel, pms-redaktion@adfc-sh.de

Beitragseinsendungen nur in gängigen Formaten (Text: .od./ .pdf/.txt/.doc/.pages; Bilder: .jpg/.png/.tif). Fotoauflösung mind. 300 dpi. Eine Veröffentlichung kann nicht garantiert werden. Die Redaktion behält sich das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor. Foto- und Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, bei der jeweiligen Autor*in des Artikels.

Mediadaten

Umfang: 16 Seiten, Format: 210 x 280 mm
Erscheinungsweise: im Quartal
Auflage: 13.000-15.000
Versand an circa 7000 Mitglieder sowie Auslage in Geschäften und anderen Stellen in Schleswig-Holstein.

Anzeigenverwaltung

Ansprechpartnerin: Meike Roggenkamp
Tel.: 0431-631 90
meike.roggenkamp@adfc-sh.de
Informationen zu Formaten und Preisen unter
www.sh.adfc.de/pms-magazin
Redaktions- und Anzeigenschluss für die Ausgabe 04/2022 ist der 24. Oktober.

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

EINLADUNG ZUR LANDESVERSAMMLUNG

Der ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. lädt ein zur Landesversammlung am **Sonntag, den 23. Oktober 2022, um 13:00 Uhr ins „Kiek In“, Gartenstraße 32, 24534 Neumünster.**

Die Landesversammlung tagt öffentlich und Gäste sind herzlich willkommen! Antrags- und stimmberechtigt sind die Mitglieder des ADFC Schleswig-Holstein e.V.; Anträge müssen bis zum 02. Oktober 2022 schriftlich bei der Landesgeschäftsstelle eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Formalia
3. Bericht des Landesvorstandes (inkl. Jahresabschluss 2021)
4. Bericht der Rechnungsprüfer*innen

5. Entlastung des Vorstandes
6. Beschluss über den Haushalt 2023
7. Anträge zur Änderung der Satzung (betrifft voraussichtlich: § 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr; § 2 Zweck und Aufgaben; § 3 Gemeinnützigkeit; § 4 Mitgliedschaft; § 8 Landesversammlung; § 9 Landesvorstand; § 10 Haftungsausschluss; § 11 Auflösung)
8. Weitere Anträge
9. Verschiedenes

Alle Anträge und Unterlagen sind ab dem 03. Oktober im ADFC-Mitgliederbereich unter <https://mitglied.adfc.de/schleswig-holstein> mit der Mitgliedsnummer und der Postleitzahl abrufbar und können während der Öffnungszeiten in der Landesgeschäftsstelle eingesehen werden.

Der Landesvorstand

ADFC STORMARN: EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der ADFC Kreisverband Stormarn e.V. lädt seine Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2022 recht herzlich ein:

Ort: Peter-Rantzau-Haus Ahrensburg, Manfred-Samusch-Straße 9 in 22926 Ahrensburg.
Zeitpunkt: Samstag 12.11.2022 um 15.30 Uhr

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

- Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden
- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Wahl eines Tagungspräsidiums
- Genehmigung der Tagesordnung
- Geschäfts- und Kassenbericht des Vorstandes
- Bericht der Rechnungsprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Haushalt für das Jahr 2023
- Wahlen (Vorstand, Beisitzer, Kassenprüfer)
- Anträge
- Verschiedenes

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich. Stimmberechtigt sind nur die Mitglieder des ADFC mit Wohnsitz im Kreis Stormarn. Der gültige Mitgliedsausweis und der Personalausweis sind beim Betreten des Versammlungsraumes vorzulegen. Anträge müssen spätestens 3 Wochen vor der Versammlung beim 1. Vorsitzenden, Reiner Hinsch, Weideblicken 3a, 23843 Bad Oldesloe, eingereicht werden. Gäste sind herzlich willkommen.

Reiner Hinsch, 1. Vorsitzender

2022: Mein CO₂-Fußabdruck- verbessern-Jahr

Möchtest du dieses Jahr besonders nachhaltig leben oder mehr für deine Entspannung tun? Die eigene Mobilität kann dabei ein entscheidender Faktor sein. Über 600 Mobilitätsfans haben uns gesagt, wie sie 2022 unterwegs sind. Schau es dir an und lass dich inspirieren!



NAH.SH
Der Nahverkehr