



MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild © ADFC SH

STADT, LAND, LASTENRAD

Arbeit auf zwei Rädern.
Über das Potential des Lasten-
rads für Unternehmer*innen.

Werde Kommunalpolitiker*in!
Was Dich erwartet und was Du
bewirken kannst.

Sehen und gesehen werden.
Die besten Tipps fürs Rad-
fahren im Winter.



STADT, LAND, FAHRRAD-FLUSS

Wer „im Rest der Republik“ an Schleswig-Holstein denkt, denkt sicherlich zuerst an die Küsten. Wie viel Potential im Binnenland schlummert, zeigt das Pilotprojekt Ochsenweg, das sich – geför-

dert durch das Land – auf den Weg macht, neue Ideen für den ältesten Radfernweg Schleswig-Holsteins zu entwickeln. Basis dazu war die Befahrung, die jetzt für alle 13 Radfernwege durchgeführt wird.

Und: Alles neu macht der Mai !? Das hoffen wir sehr, denn im Mai ist Kommunalwahl! In allen Städten, Gemeinden und Kreisen wird neu gewählt. Das Land hat eine Radstrategie, viele Kreise und Kommunen haben Radverkehrskonzepte und es stehen viel mehr Fördermittel als früher zur Verfügung. Was es jetzt braucht, sind die „Macher“ und „Maloher“ vor Ort, die dafür sorgen, dass in den nächsten fünf Jahren aus Konzepten reale Rad-Infrastruktur entsteht. Wie man das werden kann und welche Erfahrungen man macht, steht in diesem Heft.

Anzukündigen ist ebenfalls, dass im nächsten Jahr zwei Pett Man Sülm-Ausgaben statt vier erscheinen werden. Alles Aktuelle steht auf unserer Homepage, im Newsletter (zu abonnieren auf unserer Homepage) und unseren Social Media-Kanälen. Rechtzeitig vor der Kommunalwahl werden wir uns bei allen mit Ideen zu einer Kampagne melden!

Dazwischen ist dann mal wieder Weihnachten. Ich wünsche allen Leser*innen krisenfreie Tage zum Kraft tanken für das nächste Jahr!

Herzlichst, Ihre Stefanie Meyer, Landesvorsitzende

KÜSTENRAD

E-BIKE STORES

IMMER RÜCKENWIND FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN

Deine E-Bike Experten in:

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

Jetzt Termin buchen:
kuestenrad.de

DIE KLIMAKRISE IST JETZT!

KOMMUNALWAHL 2023: UNSERE FORDERUNGEN AN DIE POLITIK!

Die Klimakrise hat sich in diesem Sommer deutlicher denn je gezeigt: Hitzerekorde, monatelange Dürre und Extremwetterereignisse. Nur mit echtem und schnellem Handeln kann die Katastrophe noch wirksam abgeschwächt werden. Der Verkehrssektor muss endlich einen wirksamen - und gesetzlich festgelegten - Anteil an dieser Aufgabe übernehmen. Dazu bedarf es stärkerer Maßnahmen auf allen Ebenen und mit allen Verkehrsmitteln. Das Fahrrad hat bereits vielerorts gezeigt, dass es ein wichtiger Baustein zur Mobilitätswende ist und auch mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen wirken kann.

Dabei liegen die Radverkehrsförderung und der Ausbau von einladender und sicherer Infrastruktur in der Verantwortung der Kommunen!

Mit Blick auf die anstehenden Kommunalwahlen 2023 in Schleswig-Holstein fordert der ADFC alle politischen und planerischen Verantwortlichen auf:

- ✂ Radverkehr braucht Zuständigkeit. Schaffen Sie in jeder Kommune eine*n Radverkehrsverantwortliche*n, und sei es nur ehrenamtlich besetzt!
- ✂ Erarbeiten Sie ein Radverkehrskonzept auch grenzübergreifend, denn die Mobilität endet nicht an der eigenen kommunalen Grenze!
- ✂ Sichere Fahrradabstellanlagen überall - ob am Rathaus, der Schule oder den Sportanlagen!
- ✂ Schaffen Sie sichere Ein- und Ausfädelmöglichkeiten an Ortsein- und ausgängen!
- ✂ Ordnen Sie überall, wo es nach dem derzeitigen Straßenverkehrsrecht möglich ist, Tempo 30 an!
- ✂ Falschparker*innen gefährden Menschenleben - deshalb auch konsequent abschleppen!



Foto © ADFC SH

Der öffentliche Raum muss zugunsten des Umweltverbundes umverteilt werden, hier sind Fuß- und Radverkehr nicht gegeneinander auszuspielen, sondern bevorzugt zu berücksichtigen!

Sie bauen neu? Dann planen Sie nachhaltige Mobilität mit dem ÖPNV, dem Fahrrad und zu Fuß zwingend mit!

Kreuzungsbereiche sind gefährlich für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, deshalb müssen diese zwingend überprüft und sicher überplant werden!

Ohne verständliche Verkehrsführung viel Chaos - überprüfen und aktualisieren Sie Ihre Verkehrsführung und deren Ausschilderung!

Damit die Kommunen Radverkehrsförderung umsetzen können, sehen wir auch das Land und die Kreise in der Verantwortung, die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür zu schaffen:

- ✂ Gemeinsam mehr schaffen und voneinander lernen - schaffen und fördern Sie mindestens eine verpflichtende Radverkehrsplaner*in pro Kreis!
- ✂ Machen Sie Radverkehr zur Pflichtaufgabe für die Kommunen!
- ✂ Erstellen Sie zügig eigene Qualitätsstandards für die Sanierung und den Neubau von Radwegen mindestens auf dem Stand der (jeweils aktuellen) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen!
- ✂ Legen Sie das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung fahrradfreundlich aus und kommunizieren Sie diese Auslegungen proaktiv an die Kommunen!



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

Spezialfahrräder.



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

IN DER KOMMUNALPOLITIK MITGESTALTEN – TRAU DICH!

Wer im ADFC aktiv ist, hat oft schon Kontakt zum Bauamt seiner Stadt oder Gemeinde gehabt, vielleicht auch mit den Mandatierten in der Stadt- oder Gemeindevertretung. Die werden in Schleswig-Holstein am 14. Mai 2023 neu gewählt. Und was passiert vor der Kommunalwahl und dem Wahlkampf dafür? Die Parteien stellen ihre Kandidat*innen auf.



Foto © ADFC SH

Wer in der Kommunalpolitik aufgestellt wird, ist wichtig für die Entwicklung des Radverkehrs in den nächsten fünf Jahren. Denn oft ist es nicht das geltende Straßenverkehrsrecht, was davon abhält, mehr nach den Bedürfnissen der Radfahrenden zu planen. Vielmehr liegt es an „der Politik“. Auch auf kommunaler Ebene gibt es „die Politik“, in diesem Falle sind es die aus Ehrenamtler*innen zusammengesetzten Stadtvertretungen, Gemeindevertretungen und Kreistage mit- samt den von ihnen gebildeten Ausschüssen.

Wer in diesen Gremien mitarbeitet, braucht zuweilen starke Nerven und ein dickes Fell. Manche Mitglieder entgegenen Vorschlägen für besseren Radverkehr mit immer denselben Floskeln, etwa: „Zu teuer!“ oder „Wo sollen die Autos parken?“. Es gibt indes auch viele Kommunalpolitiker*innen, die sehr wohl etwas zur Verbesserung des Radverkehrs tun wollen, etwa weil ihnen der Klimaschutz wichtig ist oder weil sie sozial eingestellt sind. Mit Sozialpolitiker*innen lässt sich gut ins Gespräch darüber kommen, dass es viele Menschen gibt, die sich kein eigenes Auto leisten können, oder dass auch an die unter 18-jährigen gedacht werden muss. Aber viele aktive ADFC'ler*innen können ein Lied davon singen, dass gut gemeint noch nicht gut gemacht ist; denn die gut meinenden Kommunalpolitiker*innen wissen häufig nicht, was sie konkret zur Verbesserung des Radver-

kehrs tun können. Glücklicherweise dürfen sie oft die Erfahrung machen, dass es sich lohnt, mit den Aktiven aus der lokalen ADFC-Orts- oder Kreisgruppe zu reden.

Nun sind bald die fünf Jahre um, seit im Mai 2018 die kommunalen Vertretungen gewählt wurden. Viele Parteien fragen sich jetzt, wen sie für die nächste Wahlperiode ins Rennen schicken sollen. Die wird abermals für fünf Jahre laufen - und zwar von Juni 2023 bis Mai 2028. Wer als ADFC-Mitglied bei einer Partei anfragt, könnte folgende Antworten bekommen: „Wir suchen noch eine*n Direktkandidat*in für einen Wahlkreis.“ Oder: „Wir haben noch nicht genügend Leute für unsere Liste.“ Oder: „Wir hätten zwar genügend Parteimitglieder, aber viele von ihnen sind im Rentenalter und würden gerne Jüngeren Platz machen.“

Es gibt Leute in der Kommunalpolitik, die richtig viel Zeit in dieses Ehrenamt investieren. Jede*r sollte sich also überlegen, wie viel Zeit man zur Verfügung hat. Denn man kann seiner Partei auch klipp und klar sagen: „Ich werde in dem für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Ausschuss mitarbeiten, mehr nicht; denn ich muss meine Brötchen verdienen, will genügend Zeit für meine Familie und auch weiterhin für meine ADFC-Gruppe haben.“

Pro Ausschuss sollte man mit einem Sitzungstermin pro Monat kalkulieren. Die Sitzungen finden abends statt, in den Schulferien ist

Sitzungspause. Außerdem gibt es für jedes Ausschussmitglied auch eine*n Vertreter*in.

Wir als ADFC begrüßen es, wenn sich unsere Mitglieder in demokratischen Parteien engagieren. Für deren Wirken in der Kommunalpolitik wird demnächst vieles neu sortiert, nämlich bei den Listenaufstellungen und der Besetzung der Wahlkreise. Das passiert auf Wahlversammlungen, die meist im Januar oder Februar stattfinden. Vor dem formellen Akt der Wahlversammlungen gibt es oft Versammlungen, auf denen das Wahlprogramm diskutiert wird und erste Überlegungen angestellt werden, mit welchem Personal dieses Wahlprogramm umgesetzt werden soll.

Wer sich also mit dem Gedanken trägt, in den nächsten Jahren in der Gemeinde oder dem Kreis aktiv für den Radverkehr, die Schulwegsicherung - oder vielleicht auch ein Ortsentwicklungskonzept - tätig zu werden, sollte in nächster Zeit die Partei „seines Herzens“ ansprechen!

Henning von Schöning



Foto © Frederike Julie Stelz

IM INTERVIEW: MAX DREGELIES

ADFC: Wie sind Sie zur Kommunalpolitik gekommen? Was hat Sie veranlasst, aktiv zu werden? Gab es da etwas Bestimmtes?

Dregelies: Ich bin über mein Engagement im Freiwilligen Sozialen Jahr zur Politik gekommen und bin dann in die SPD eingetreten. Zunächst habe ich mich mit landespolitischen Themen beschäftigt und bin über die Mitwirkung im Ortsverein zur Kommunalpolitik gekommen. Da ich viel mit dem Rad unterwegs bin, habe ich mich immer stärker in die Verkehrspolitik eingebracht.

ADFC: Gab es Herausforderungen oder Startschwierigkeiten?

Dregelies: Die Kommunalpolitik war für mich am Anfang ein Lernprozess. Viele Abläufe waren mir unbekannt. Auch welche Möglichkeiten in der Kommunalpolitik bestehen, musste ich mir erst erarbeiten, wobei ich eine tolle Unterstützung meiner Genoss:innen hatte. Was immer frustrierend ist: Kommunalpolitik ist häufig langsam, insbesondere wenn es um Radinfrastruktur geht. Zwischen Idee, Beschluss und Umsetzung vergehen gerne mehrere Jahre. Die Widerstände, wenn Parkplätze entfallen, sind enorm. Hier braucht es Ausdauer.

ADFC: Welche Erfolge konnten Sie verbuchen? Gab es einen Punkt, an dem Sie gemerkt haben: Ich bewirke was?

Dregelies: Eigentlich merke ich das ständig. Kommunalpolitik ist extrem abhängig von den Akteur:innen, die ihre Ideen und Themen einbringen. Bei Politik geht es um die Verteilung von Aufmerksamkeit und Geld. Darum muss man für seine Themen kämpfen. Ohne mich hätten wir in Kiel wahrscheinlich den Preis für das Schüler:innen-Ticket nicht um 30 Prozent reduziert.

ADFC: Was raten Sie anderen für den Einstieg in die Kommunalpolitik?

Dregelies: Traut Euch! Wenn Ihr nicht für Eure Interessen einsteht, werden andere es auch nicht tun. In allen Parteien braucht es Menschen, die für die solidarische Verkehrswende eintreten. Sucht Euch in Eurer Partei Unterstützer:innen, mit denen Ihr gut auskommt und knüpft auch Verbindungen zu anderen Parteien.

Max Dregelies

Sozialdemokrat, Vater, Läufer, Fahrradfahrer, Jurist (Akademischer Rat aZ, Universität Trier), 31 Jahre, kommunalpolitisch aktiv seit 2015, zunächst Ortsbeirat, inzwischen Ratsherr Landeshauptstadt Kiel. Baupolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion, Vorsitzender des Mobilitätsforums, Stellvertretender Vorsitzender des Beirats für Mobilitätswende, Mitglied im Fahrradforum.

Kontakt: spd@maxdregelies.eu
Twitter: [@dregelies](https://twitter.com/dregelies)

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

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

kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze





Foto © Wiebke Garling-Witt

IM INTERVIEW: WIEBKE GARLING-WITT

ADFC: Frau Garling-Witt, wie sind Sie zur Kommunalpolitik gekommen? Was hat Sie veranlasst, aktiv zu werden? Gab es da etwas Bestimmtes?

Garling-Witt: 2006 bin ich aus der Großstadt Hamburg mitten in eine Kleinstadt gezogen und so Schleswig-Holsteinerin geworden. Ich wollte nicht erneut erleben, dass durch politische Fehlentscheidungen mein neuer Wohnort seine Lebensqualität einbüßt. Gemeinsam mit meinem Mann gründete ich den Ortsverband von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Bargteheide.

ADFC: Gab es Herausforderungen oder Startschwierigkeiten?

Garling-Witt: Ja, wir wurden von den anderen Fraktionen sowie der Wählergemeinschaft vor Ort argwöhnisch beäugt, störten wir doch das althergebrachte, eher konservative Parteiengefüge vor Ort erheblich. Plötzlich gab es einen Grünen-Infostand auf dem Stadtfest, wehten Grüne Fahnen zur Mai-Demo.

ADFC: Welche Erfolge konnten Sie verbuchen? Gab es einen Punkt, an dem Sie gemerkt haben: Ich bewirke was?

Garling-Witt: Ja, das war ganz klar die Entscheidung nach unserem Wahlerfolg 2013. Ich erhielt den Vorsitz des Hauptausschusses. So konnte ich mich genau dort einbringen, wo entscheidend für die kommunale Verwaltung beraten und entschieden wird. Mein erster Antrag erzielte eine Satzungsänderung des Stadtparlaments und räumte den Bürger*innen mehr Mitgestaltung ein.

ADFC: Was raten Sie anderen für den Einstieg in die Kommunalpolitik?

Garling-Witt: Unsere demokratische Grundordnung sieht überall Beteiligung vor: Zu Beginn einer Sitzung, zum Aufruf bestimmter Tagesordnungspunkte kann ich als Einwohnerin Fragen stellen oder ein Statement abgeben. Ich habe diese Möglichkeit zu wenig genutzt und war anfangs irritiert über die Körpersprache oder den rauen Ton mancher politisch Tätigen. Wie kann ich dennoch meine Themen platzieren? Das lässt sich trainieren! Außerdem gibt es innerhalb einer Fraktion großen Rückhalt - für mich ein tragender Baustein. Und Erfolg lässt sich viel besser gemeinsam feiern!

Wiebke Garling-Witt

65 Jahre alt, Sonderschulpädagogin im Ruhestand. Verheiratet, zwei erwachsene Töchter, drei Enkelkinder in Radfahrentfernung lebend. Hobbies: Politik, Gartenarbeit, kreative Tätigkeiten, Lesen. Seit 2008 Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen. Seit 2013 Mitglied der Kreistagsfraktion, mitwirkend im Verkehrsausschuss. Rund zwei Jahre Sprecherin der Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr der Grünen SH.

WAS IST EIGENTLICH... VISION ZERO?

Vision Zero bedeutet: Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr! Vision Zero ist dabei weniger eine reine Zielvorgabe, sondern beschreibt eine neue Herangehensweise an die Verkehrssicherheitsarbeit.

Das heißt, es wird unter folgenden Prämissen gearbeitet:

1. Menschen machen Fehler.
2. Die Regierung ist für die Sicherheit der Menschen zuständig.
3. Die Gestaltung der Straßen sollte die Fehler der Menschen einkalkulieren und den daraus entstehenden Schaden minimieren.

WOZU BRAUCHEN WIR VISION ZERO?

Das zeigen die Unfallzahlen in Schleswig-Holstein: 2021 gab es laut Verkehrssicherheitsbericht 77 Verkehrstote, davon 5 Radfahrer*innen, 12 Unfälle von Radfahrer*innen pro Tag und insgesamt 564 schwerverletzte Radfahrer*innen.

In der Radstrategie des Landes steht die Vision Zero als Teilziel, allerdings soll nur "in den kommenden 10 Jahren eine spürbare Reduzierung" angestrebt werden.



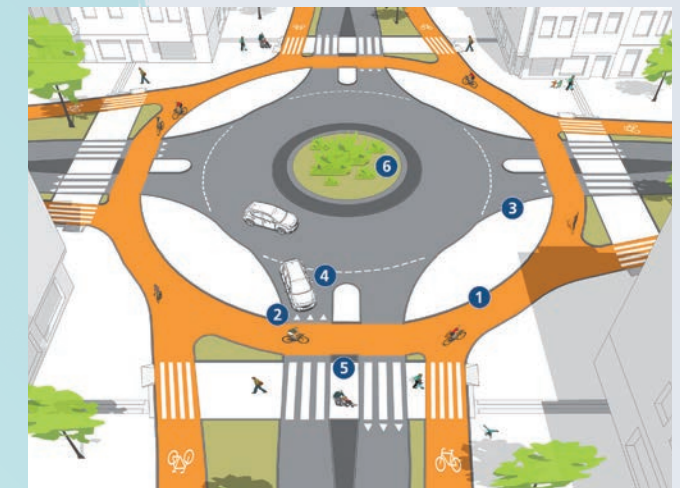
UTOPISCH? STIMMT NICHT!

Viele Länder in Europa haben Vision Zero bereits zum politischen Programm gemacht. Ein Vorbild ist dabei Helsinki. Die Stadt hat es mit verschiedenen Maßnahmen geschafft, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten in 2019 erstmalig auf Null zu bringen. In den 70er Jahren gab es in den Niederlanden Proteste, weil besonders viele Kinder im Straßenverkehr getötet wurden - einer der Gründe, warum ein Umdenken stattfand und die Radverkehrsinfrastruktur dort in vielen Orten inzwischen so gut aufgestellt ist.

WIE KANN VISION ZERO ERREICHT WERDEN?

Individuelle Schutzmaßnahmen wie bspw. Helm, Warnweste, Radfahrtraining oder Airbag reichen nicht aus. Wir brauchen ein Verkehrssystem, das menschliche Fehler verzeiht. Konkret bedeutet das beispielsweise: Tempo 30 innerorts und Tempo 80 außerorts, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vom Autoverkehr trennen sowie Rad- und Gehwege in ausreichender Breite anlegen.

Und so könnte eine fehlerverzeihende Kreuzung gestaltet werden:



Die Kreuzung besteht aus einem verengten Kreis, um die Geschwindigkeit zu verringern, einem von der Fahrbahn getrennten Radweg sowie KFZ-Wartebereiche und Verkehrsinseln für Fußgänger*innen.



Foto © Helge Ebert



Foto © ADFC SH

STADT, LAND, LASTENRAD ARBEIT AUF ZWEI RÄDERN

Helge Ebert, Schornsteinfeger aus Schleswig-Holstein, zeigt, wie es sich auch auf dem Land mit dem Lastenrad bei der Arbeit radelt und wie viel Potential das Lastenrad für den Wirtschaftsverkehr hat.

Auf die Forderung von Greenpeace e.V., mit der Streichung des Dienstwagenprivilegs das 9-Euro-Ticket zu finanzieren, antwortete der Finanzminister Christian Lindner (FDP) bei Twitter: "Man kann nur wiederholen: Es gibt kein Dienstwagenprivileg, das man streichen könnte, um Geld zu gewinnen. "Es handelt sich um eine Pauschalversteuerung, die zum Beispiel auch der ambulant arbeitenden Altenpflegerin das Fahrtenbuch erspart."

Immer wieder müssen Altenpfleger*innen oder auch Handwerker*innen als Begründung dafür herhalten, warum ein Leben und Arbeiten ohne Auto nicht möglich ist. Dabei hat ja erst eine jahrzehntelange, autozentrierte Verkehrsplanung zu einer Autoabhängigkeit geführt. Dieser Zustand ist aber nicht in Stein gemeißelt und lässt

sich ändern. Das muss er auch, damit die im Verkehrssektor seit Jahren verfehlten Klimaschutzziele erreicht werden.

Einige Unternehmen, Verbände und andere Akteure übernehmen die Initiative und beweisen, dass es sowohl in den Städten als auch auf dem Land Alternativen zum Auto gibt, die funktionieren.

Einer dieser Vorrädler ist Helge Ebert. Der Schornsteinfeger aus Wahlstorf, einem 500-Seelen-Dorf mitten in Schleswig-Holstein, entschloss sich vor ein paar Jahren zur Anschaffung eines E-Lastenrads für seinen Betrieb. "Ich habe schon lange darüber nachgedacht, dass ich gerne klimaschonend unterwegs sein will." Als dann eine Lastenradförderung von der Stadt Preetz kam, setzte

Ebert das Vorhaben direkt um. "So konnte ich auch meinen Sohn, der aufgrund einer Behinderung mobilitätseingeschränkt ist, endlich mit dem Rad mitnehmen."

Da die Bezirksgröße eines Schornsteinfegers festgelegt ist, hat sich durch den Wechsel von Auto auf das Lastenrad der Arbeitsradius weder verkleinert noch vergrößert, sondern ist bei circa 20 Kilometer geblieben. Dieses Gebiet ließe sich fast komplett auch mit dem Lastenrad abdecken, für einige wenige Wege nutzt er noch das Auto. "Nur die Qualität meiner Fahrt ist eine andere geworden. Im Extremfall bin ich zwar mal 40 Minuten unterwegs, da ich aber eh ein großer Fahrradfan bin, genieße ich jede einzelne Fahrt, die ich mit dem Rad machen kann. Dadurch, dass ich eine E-Unterstützung habe, ist es auch nicht anstrengender, als mit

dem Auto zu fahren. Bei kürzeren Fahrten lohnt sich das Auto auch schon gar nicht mehr. Vor Ort bin ich viel schneller, weil die Parkplatzsuche wegfällt. Die Kund*innen sind auch alle begeistert, wenn ich mit meinem Lastenrad bei ihnen in der Auffahrt parke. Auch das Werkzeug muss ich nicht mehr so weit schleppen", bilanziert Ebert seine Erfahrungen mit der Arbeit auf zwei Rädern.

"Mein Wunsch an die Politik wäre, dass das Fahrrad in allen Bereichen bevorzugt behandelt wird. Da dem Auto jahrzehntelang Priorität eingeräumt wurde, muss einiges nachgeholt werden. Lastenräder sollten in der Gestaltung der Infrastruktur mitgedacht werden, da sie ja doch einen größeren Wendekreis als reguläre Räder haben. Es nervt, wenn ständig irgendwelche Poller im Weg sind, man auf vielen Radwegen eher holpert als fährt und Zweirichtungsradwege häufig so schmal sind, dass immer einer an den Rand fahren und dort warten muss, wenn man sich begegnet. Dort, wo es keine Radwege gibt, sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt und deren Einhaltung kontrolliert werden. Das würde meiner Meinung nach helfen, mehr Menschen zum Umsteigen zu bewegen."

Was in der Stadt bereits - schon der reinen Notwendigkeit wegen - langsam zur Selbstverständlichkeit wird, ist auf dem Land noch selten zu sehen. "Es ist einfach zu viel Verkehr und zu große Parkplatzknappheit. Das Lastenrad bringt in der Stadt nur Vorteile." Auf dem Land hingegen kennt Ebert keine Kolleg*innen in der Nähe, die vom Auto aufs Fahrrad umgestellt haben oder das in Zukunft möchten. "Ich könnte mir vorstellen, dass beispielsweise E-Bike- oder Lastenradkurse helfen könnten, Berührungsängste und Vorurteile abzubauen und die Vorteile erlebbar zu machen. Und Förderung ist meiner Einschätzung nach sehr wichtig, um fürs Lastenrad zu motivieren."

Timo Höfker, Vorstandsmitglied des ADFC Schleswig-Holstein, kann das nur unterstützen. "Das Lastenrad ist ein wichtiger Baustein eines fortschrittlichen, zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehrs. Politik, Verwaltungen und Unternehmen sollten nun zusehen, dass sie das Potential auch großflächig umgesetzt bekommen. Dafür muss dem Lastenradverkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Wirtschaftsverkehr eingeräumt werden. Es muss denen, die aufs Lastenrad umstellen, so leicht wie möglich gemacht werden, indem die passende Infrastruktur geschaffen wird - wichtig sind

Micro-Hubs, diebstahlsichere Abstellanlagen, Ladezonen und Parkplätze."

In den urbanen Zentren gehören Lastenräder längst zum Stadtbild - obwohl auch dort häufig noch die passende Infrastruktur fehlt. Doch auf dem Land sieht man sie noch selten. Ein Unternehmen, das das ändern möchte, ist BARshare, das im brandenburgischen Landkreis Barnim zeigt, dass Sharing von E-Lastenrädern auch auf dem Land Potential besitzt. Der Unterschied zu den bekannten Sharing-Konzepten: Als sogenannte Hauptnutzer dienen Verwaltungen, Unternehmen, Kommunen, Wohnungsgenossenschaften oder auch Vereine, die ihre Dienstwagenflotte auf die E-Autos oder E-Lastenräder von BARshare umstellen und sie außerhalb der Arbeitszeiten mit privaten Nutzern teilen. Das Konzept kombiniert also dienstliche und private Nutzung, einfach und digital. Gerade wurde in Werneuchen, einer 9200-Einwohner-Stadt, eine Mobilitätsstation eingerichtet, die auch Lastenräder zur Verfügung stellt und in Eberswalde teilen sich die Hausmeister einer Wohnungsgenossenschaft und Anwohner*innen die Lastenräder. "Es bewegt sich sehr viel zurzeit, aber man muss individuell und punktuell arbeiten, es gibt keine Blaupause für Mobilität auf dem Land", so Projektleiterin Saskia Scharnow.

Lastenräder lassen sich vielfältig nutzen

Die Einsatzmöglichkeiten für Lastenräder sind dabei so vielfältig wie die Modelle. "Am Anfang standen Kleinunternehmer im Fokus von Förderungen, also Bäckereibetriebe oder Handwerker*innen, die in der Regel mit klassischen Bullis arbeiten. In den vergangenen Jahren hat die Modellentwicklung aber so starke Fortschritte gemacht, dass mit dem, was wir heutzutage als Schwerlastrad bezeichnen, schon ganz andere Volumina bewegt werden können. So sind mit der Zeit auch Unternehmen, die eine ganze Flotte brauchen, in den Fokus von Projekten und Förderungen gekommen", weiß Carina Heinz vom Deutschen Institut für Urbanistik. "Am sichtbarsten sind dabei derzeit sicher die sogenannten KEP-Dienste (Kurier-, Express und Paketdienstleister). Diese entfalten in Städten besonders zu Stoßzeiten einen großen Effekt in Hinblick auf die Entlastung des Verkehrs. Nicht alles ist mit dem Lastenrad machbar, aber es hat enormes Potential."

(Das weiterführende Interview mit Carina Heinz lest Ihr auf unserer Website!)

Diese Entwicklung zeigt sich auch in den Zahlen. So wurden laut Branchenreport des Radlogistikverbands im Jahr 2021 1,6 Mio Kilometer per Muskelkraft zurückgelegt und es konnten 422 Tonnen CO2-Ausstoß vermieden werden. Oder anders gesagt: 105 Sprinter wurden ersetzt.

Wer weiß, vielleicht satteln in Zukunft noch mehr Menschen um, wenn es heißt: **Arbeit auf zwei Rädern - in der Stadt und auf dem Land.** Gute Gründe - und passende Modelle - gibt es genug.

Gute Gründe für das Lastenrad

- ✓ Die Parkplatzsuche fällt weg
- ✓ Ein Führerschein ist nicht nötig
- ✓ Der Verkehr wird entlastet
- ✓ Emissionsarm und umweltschonend

Lastenradförderung in Schleswig-Holstein

Ein landesweites Lastenradförderprogramm gibt es nicht, aber in einigen Städten in Schleswig-Holstein tut sich was. In Neumünster gibt es beispielsweise seit September die Förderrichtlinie "So fährt Klimaschutz" für (E-)Lastenräder. Privatpersonen, Familien und Kleinunternehmen können bis zu 750 Euro Förderung durch die Stadt Neumünster beantragen. Noch attraktiver wird es mit der „Sonderförderung Mobilitätswende“: Hier gibt es 1500 Euro, wenn damit einhergehend ein Auto ersatzlos abgemeldet wird. „Wenn ein Lastenrad erwiesenermaßen Pkw-Kilometer ersetzt, erzielt das Programm seine volle Klimawirkung“, bewirbt Oberbürgermeister Tobias Bergmann besonders diese zweite Fördervariante. In Preetz wurden seit 2018 insgesamt 35 Lastenräder mit bis zu 350 Euro gefördert, davon fünf für Unternehmen. Die Förderung läuft Ende des Jahres aus. Ob es eine Nachfolge geben wird, ist nicht bekannt. Auch vom Bund wird der fahrradgebundene Lastenverkehr mit bis zu 2500 Euro gefördert. Antragsberechtigt sind private Unternehmen unabhängig von ihrer Rechtsform (einschließlich Genossenschaften) und der Art ihrer Tätigkeit (einschließlich freiberuflich Tätige), Unternehmen mit kommunaler Beteiligung, Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise). Seit Förderbeginn am 01.03.2021 wurden insgesamt 5270 Anträge bewilligt. Davon kamen 269 bewilligte Anträge aus Schleswig-Holstein. Die Richtlinie zur Förderung von E-Lastenrädern endet zum 29.02.2024.



Foto © ADFC SH

POLITISCHE RADTOUR IN MALENTE

Im September trafen sich die ADFC-Landesvorsitzende Stephanie Meyer und Niclas Dürbrook, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion in Malente, um gemeinsam vor Ort die Situation der Radfahrenden zu erfahren.

Angefangen bei Abstellanlagen am Bahnhof bis hin zu Ausschilderung von touristischen Routen und Sicherheitsaspekten - Themen gab es genug. Nach einer kleinen Runde auf dem Rad wurde sich noch bei einem Kaffee über Möglichkeiten ausgetauscht, wie Radverkehr durch das Land gefördert werden kann und was Kommunen wie Malente benötigen.

KIDICAL MASS - SICHERHEIT FÜR KINDER IM VERKEHR

Auch die Eckernförder waren im September beim bundesweiten Kidical Mass-Aktionswochenende, unterstützt von ADFC, Greenpeace und VCD. Nach einem Rundkurs durch die Stadt und vorbei an den Schulen im Süden von Eckernförde gab es noch eine Abschlussaktion. Es wurde gezeigt, wie eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen steigert. Durch das Abschreiten der Länge der Bremswege von unterschiedlichen Geschwindigkeiten konnte dieser Zusammenhang gut sichtbar gemacht werden. Auch in Lübeck, Flensburg, Schleswig, Heiligenhafen und Preetz radelten Familien wieder für kinderfreundliche Verkehrspolitik! Cocktailltomaten.



Foto © ADFC SH

KAFFEE, KUCHEN, RADTOUR UND AUSTAUSCH

Am 10. September trafen sich ADFC-Aktive aus ganz Schleswig-Holstein in Kiel. Zunächst ging es auf einer gemeinsamen Radtour durch Kiel. Bei einer kleinen Pause am Kanal wurde der Ausblick auf "die großen Pötte" genossen, anschließend ging es über die Veloroute 10 zurück. Bei Kaffee und Kuchen wurde über die vom ADFC angebotenen Radtouren gesprochen, welche Erfahrungen die Ortsgruppen in dieser Saison gemacht haben, was verbessert werden könnte und was gut läuft. Gemeinsam wurde überlegt, wie die Touren für die unterschiedlichen Zielgruppen attraktiv gestaltet werden können. Die Ortsgruppe Geesthacht erzählte, dass

ihre Radtouren deutlichen Zulauf hätten, seit sie auch als Veranstaltungstipps in der regionalen Presse veröffentlicht werden. Die Ortsgruppe Wedel berichtete, dass sie angefangen habe, ihre Radtouren auch über die sozialen Medien zu bewerben. Wer sich das ebenfalls vorstellen könnte, kann sich dafür gerne bei der Referentin für Kommunikation, Fenja Simon, unter fenja.simon@adfc-sh.de melden. Wer Anregungen oder bereits Erfahrungswerte zu der Gestaltung und Bekanntmachung von ADFC Radtouren hat, kann sich gerne melden unter: info@adfc-sh.de

Vielen Dank an alle, die da waren!



Foto © Jürgen Griebel

AHRENSBURG SAGT "JA" ...

zum Erhalt der abgebauten Parkplätze, über die in einem von einigen Ahrensburger Kaufleuten initiierten Bürgerentscheid am 18. September entschieden wurde. Eine knappe Mehrheit der Ahrensburger hat dies befürwortet. Das Quorum wurde erreicht und damit ist der Bürgerentscheid rechtlich bindend: In den nächsten zwei Jahren dürfen Parkplätze nur dann entfallen, wenn im Innenstadtbereich an anderer Stelle Ersatz geschaffen wird.

"Dies ist praktisch nicht möglich, da kein Platz mehr vorhanden ist. Die alten Parkplätze entfielen durch Bauvorhaben. Die gutachterliche

Feststellung, dass durch die vorhandenen Parkhäuser genug Parkraum zur Verfügung steht, konnte den Ärger über den Abbau nicht mindern", so die Ahrensburger ADFC-Ortsgruppe. Zusammen mit dem BUND und Parents for Future warb der ADFC im Vorfeld ganz klar für ein „Nein“. Mit Infoständen und Flyern wurde auf die Argumente aufmerksam gemacht. "Wir haben viel Zustimmung erhalten. Umso erstaunlicher finden wir das Votum. Anscheinend hat die schweigende Mehrheit entschieden. Leider ist damit die Umgestaltung der Innenstadt erst einmal blockiert." Dabei gibt es in Ahrensburg durchaus Alternativen zum Parken auf der Straße: Saubere, beleuchtete und mit nur einem Euro pro Stunde nicht zu teure Parkhäuser. Die stehen aber meistens leer.

"Eine Verkehrswende sieht anders aus. Mit dem Bürgerentscheid wurde es versäumt, ein Zeichen zu setzen: weg vom Auto, hin zu einer lebenswerten Stadt. Wir vom ADFC werden zusammen mit unseren Mitstreiter*innen wohl noch eine Schippe drauflegen müssen, um dieses Ziel zu erreichen. Das wird sicher nicht ohne Konflikte gehen. Es bleibt die Hoffnung, dass sich die Geschäftswelt, Verwaltung und Politik auf eine autofreie Innenstadt einigen und die auswärtigen Besucher auf die vorhandenen Parkmöglichkeiten hinweisen, zum Beispiel mit einem Parkleitsystem und strikten Durchfahrverboten", resümieren die ADFC-Ortsgruppen.



Foto © ADFC SH



BUCHTIPP: DAS STADTRADELN BUCH- LUDGER VORTMANN

Kurzum: Dieses Buch macht Lust auf Deine eigene kleine Verkehrswende. Der Autor erzählt authentisch und humorvoll seine persönliche Geschichte vom „Fahrradmuffel zum Radaktivisten“. Inhaltlich geht es ausführlich um das Stadtradeln, die Wettbewerbs-Kampagne von Klima-Bündnissen der Städte und Kommunen zur Förderung des Radverkehrs. Die Entstehung und politischen Hintergründe der Aktion werden ebenso erläutert wie die Durchführung und die Abläufe. Vortmann lässt „Fahrradmenschen wie Du und ich“, aber auch Experten aus der Politik zu Wort kommen, u. a. unsere ADFC-Bundesgeschäftsführerin Ann-Katrin Schneider. Leser*innen lernen verschiedene „Radfahrer-Typen“ kennen und erhalten allgemeine praktische Hinweise zum alltäglichen Fahrradgebrauch.

SELBSTGEMACHT: JÖRL WIRD ZUM "KLIMAFREUNDLICHEN DREHKREUZ"

Im ländlichen Raum werden keine Radwege neu gebaut? In Jörl und im Umland ist das anders. Die Kommunen im Kreis Schleswig-Flensburg zeigen erfolgreich: Manchmal geht es schneller, wenn man es selber macht. Deshalb hat die Gemeinde Jörl gemeinsam mit vielen verschiedenen lokalen Akteur*innen zügig gemeinde- und kreisübergreifend nachhaltige Mobilitätslösungen geschaffen. So wurde beispielsweise das bestehende Radwegenetz ausgebaut, neue touristische Radwege eingemessen und ausgewiesen sowie das Angebot lokaler Fahrraddienstleistungen ausgeweitet. Außerdem wurden Bike & Ride- sowie Park & Ride-Anlagen an einer Hauptverkehrsachse geplant, mit denen ein Umstieg vom Auto auf Fahrrad und Schnellbus möglich wird. Eine Erfolgsmeldung, die zum Nachmachen einlädt!

Bei Dir vor Ort gibt es ähnliche Verkehrsprojekte? Schick uns gerne eine Nachricht an info@adfc-sh.de



Foto © ADFC SH

RADFAHREN IM WINTER

Auch im Winter muss das Fahrrad nicht eingemottet werden. Abgesehen von wenigen schneereichen Tagen kommt man in Schleswig-Holstein auch in der kalten Jahreszeit gut mit dem Fahrrad vorwärts. Werden Radwege nicht geräumt, entfällt ihre Benutzungspflicht. Radler*innen dürfen dann auf geräumte Straßen ausweichen. Dunkelheit und Kälte sorgen dennoch für schwierigere Bedingungen. Wer sein Fahrrad auch im Winter nutzen möchte, sollte gut vorbereitet sein. Unser Credo lautet: gut sehen und gesehen werden!

Fahrradpflege

Gutes Fahrlicht ist jetzt besonders wichtig. Am besten vor jeder Fahrt Scheinwerfer und Rücklicht prüfen. Optimal ist wartungsfreie Lichttechnik, zum Beispiel mit Nabendynamo und LED-Licht. Ersatzweise kann eine Batteriebeleuchtung genutzt werden. Sie ist seit 2013 an jedem Rad erlaubt. Der Frontscheinwerfer ist richtig eingestellt, wenn der Lichtkegel 10 bis 20 Meter vor dem Rad auf die Fahrbahn trifft und so den Gegenverkehr nicht blendet.

Auf gute Bremsen kommt es jetzt an. Denn Feuchtigkeit kann gefrieren und die Bremsen blockieren. Am besten ein paar Minuten vor Fahrtritt draußen testen. Je knapper die Temperatur unter Null Grad liegt, desto länger dauert es, bis man die Blockierung bemerkt. Wenn man dann schon losgefahren ist, kann es schwierig werden.

Streusalz schadet dem Rad, vor allem wenn es in warmen Innenräumen abgestellt wird. Die Kette setzt schnell Rost an, deshalb sollte Feuchtigkeit nach jeder Fahrt entfernt und mit Kettenöl nachgeschmiert werden. Gut fürs Rad ist auch eine Schnellwäsche mit einem Fahrradreiniger und warmem Wasser.

Es gibt keine Winterreifenpflicht für Fahrräder. Meint der*die Radfahrende es aber ernst mit dem Radfahren im Winter, wird ein Paar Winterreifen benötigt, zum Beispiel (ein) „Allwetterreifen“. Eine spezielle Gummimischung bietet auch bei Kälte noch eine gute Haftung. Alternativ kann der Reifendruck ein wenig reduziert werden, um die Auflagefläche zu vergrößern. In einem strengen Winter mit viel Eis und Schnee hilft jedoch nur ein mit Spikes bewehrter Reifen, um sicher durch die kalte Jahreszeit zu kommen. Sie sind beim Fahrrad erlaubt.

ADFC-Tipps zur Fahrweise bei Glätte

- Abstand halten und Tempo reduzieren
- In Kurven möglichst nicht treten und bremsen
- Lässt sich bremsen nicht vermeiden, frühzeitig und maßvoll bremsen
- Lenkbewegungen vermeiden und ohne zu bremsen ausrollen lassen
- Mehr Halt auf der Fahrbahn: Luftdruck im Reifen ein wenig absenken
- Den Sattel etwas absenken, um ggf. schneller mit den Füßen Bodenkontakt zu bekommen – aber nur für kurze Zeit, ansonsten drohen Knieprobleme. Hier gibt es übrigens auch den Tipp, den Sattel etwas nach hinten zu verlagern, falls die Sattelkonstruktion das zulässt. Dann kommen die Füße beim Stand gut auf den Boden, die Beine müssen aber beim Treten trotzdem gestreckt werden, so dass Knieprobleme vermieden werden. Einfach mal ausprobieren.

Bekleidung

Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung. Die Kälte alleine ist für Radler*innen nicht das Problem. Wind und das zügige Fahren in kalter Luft führen jedoch zum sogenannten Windchill-Effekt. Der Wind nimmt die schützende Wärme von der Haut mit und deshalb nehmen wir Temperaturen deutlich kälter wahr, als sie tatsächlich sind. Dieser Effekt sollte bei der Kleidungswahl besonders an Tagen unter zehn Grad berücksichtigt werden. Nur wenn Radfahrende nicht frieren oder durchnässt sind, können sie sich konzentrieren. Besonders wichtig ist, dass die Stirn nicht abkühlt!

Immer schön flexibel bleiben: Ratsam ist das Einkleiden nach dem Zwiebel-Look. Je nachdem, ob die Sonne scheint, der Wind pfeift oder kühle Nässe herrscht, kann damit auf wechselnde Bedingungen mit An- und Ausziehen reagiert werden.

Laut Expertenmeinung sind drei Kleidungsschichten ideal: Der Baselayer, das ist eine dünne Kleidungsschicht, die direkt auf der Haut getragen wird. Sie muss atmen können und den Schweiß vom Körper wegführen. Unterwäsche mit Merino ist gut geeignet, alternativ gibt es Funktionswäsche aus Kunstfaser. Darüber kommt der Midlayer, er soll den Körper schön warm halten. Hier kommen dicht gewebte Stoffe oder innen angeraute Trikots zum Einsatz, zum Teil mit winddichter Membrane und Softshell-Material. Die dritte und oberste Schicht der Fahrradbekleidung, auch Outer shell genannt, ist eine wind- und wasserdichte Fahrradjacke, sowie eine wasserabweisende Hose. Bei der Wahl einer Fahrradjacke sollte auf eine helmtaugliche Kapuze geachtet werden, sofern ein Fahrradhelm getragen wird.



Foto © Ellen Pahlung

Auch Hände, Füße und der Kopf müssen geschützt werden. Deshalb gehören warme, wetterfeste Handschuhe, ein Schal, eine Kopfhülle und natürlich ein Fahrradhelm mit zur Winterausrüstung. Gamaschen über die Schuhe gezogen wirken als Windstopper und halten so die Füße warm. Nur dicke Socken zu tragen reicht in der Regel nicht aus. Schuhe mit Profil geben den besseren Grip bei Eis und Schnee.

Grundsätzlich sollte die Kleidung gut sichtbar sein und reflektierende Elemente aufweisen. Wird dunkle Kleidung getragen, sind reflektierende Bänder zu empfehlen. Die Gepäcktaschen sollten ebenfalls mit Reflektoren ausgestattet sein.

Weitere Informationen findest Du auf der ADFC Website in unserem Dossier "Tipps und Empfehlungen fürs Radfahren im Winter".

Ellen Pahlung



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



Abschnitt OKRW_XX_01
 Länge: 120 m
 Belag: Asphalt
 Qualität: unbefahrbar, da zu schmal + gefährliche Steine rechts und links von Fahrbahn
 An sich attraktiver touristischer Freizeitweg, da direkt an Ostsee. Abschnitte davor und danach außerdem mit ausreichender Qualität und ebenfalls landschaftlich attraktiv.

Empfehlung (grün gestrichelte Linie mit Nr. 1):
 Neubau eines 200m langen Wegs mit wassergebundener Decke und 2,5m Breite über Feld.
 Kostenschätzung: ca. 40.000 € netto (Aushub, Unterbau, Wegdecke)

Alternative (grün gestrichelte Linie mit Nr. 2):
 Streckenverlegung weg von Küste entlang B199, allerdings deutlich unattraktiver aus touristischer Sicht. Ca. 4 neue Zwischenwegweiserstandorte benötigt.
 Kostenschätzung: ca. 500 € netto

„Mängelsteckbrief“ eines Radfernwegs

OCHSEN, SCHAFE, MÖNCHEN – UND DATEN, DATEN, DATEN

Der Radtourismus boomt – auch in den Corona-Jahren. Der Radtourismus gehört zu den Kernthemen der Tourismus-Strategie Schleswig-Holstein 2030. Darin findet sich auch das Ziel, die „Kundenzufriedenheit“ zu verbessern. Darum wurden die 13 Radfernwege in Schleswig-Holstein genau unter die Lupe genommen.

Kundenzufriedenheit bei der Wahl der Radreiseregion ist ein wichtiger Aspekt. Denn die ADFC-Radreiseanalyse zeigt regelmäßig: Radreisende berichten Freunden und Bekannten von ihren Reisen! Und so überrascht es nicht, dass bei der Wahl des Reiseziels mit 43,8 % die „Empfehlung von Freunden“ an zweiter Stelle steht. Was aber keine Statistik erfasst: Hier gilt auch der Umkehrschluss. Ein „Fahr bloß nicht diesen Radfernweg!“ von Radreisenden werden Freund*innen und Bekannten als Ratschlag ernst nehmen und dann lieber woanders hinfahren. Radreisende sind also Multiplikatoren, „for good and for bad.“

Um die Zufriedenheit zu erhöhen, muss man zunächst den Grund für eine mögliche Unzufriedenheit finden. Dieser Aufgabe hat sich das Land gestellt und die Befahrung aller 13 Radfernwege durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Tourismus und Technologie (MWVATT) in Auftrag gegeben. Im ersten Schritt hat das beauftragte Büro „Lebensraum Zukunft“ die Routen im D-Netz und Euro-Velo-Netz befahren. Das sind Nord- und Ostseeküsten-Radweg, Ochsenweg, Elberadweg (in SH) und Iron-Curtain-Trail. Diese Befahrung per Rad ist bereits abgeschlossen, für die übrigen Radfernwege läuft sie noch.

Die Ergebnisse sind in ihrer Detailliertheit überwältigend. Alle Befahrungen erfolgten nach einem standardisierten Verfahren, das jeweils einen neuen „Abschnitt“ bildet, sobald sich Führungsform, Oberfläche oder Breite

der Strecke ändern. Auf der Gesamtlänge von 1.351 km finden sich 1.692 solcher Abschnitte. Im Ergebnis waren mindestens zwei Drittel der Radfernwege sehr gut oder gut befahrbar, mäßig befahrbar waren zwischen 20 und 26 %. Schlecht befahrbar waren zwischen 3 und 8 %, als unbefahrbar wurden weniger als 1 % eingestuft. (Zahlen aus: Befahrung, Prüfung und Bewertung der D-Routen sowie des Iron Curtain Trail in Schleswig-Holstein, Büro Lebensraum Zukunft UG im Auftrag des MWVATT).

Richtigerweise schreibt das Büro „Lebensraum Zukunft“ aber auch: „Nichtsdestotrotz sind es diese schlecht befahrbaren und unbefahrbaren Abschnitte, die am dringendsten Optimierungsmaßnahmen bedürfen“ – denn häufig sind es genau die, die in der Erinnerung der Radreisenden lange gespeichert bleiben. Die Bewertung der Abschnitte wurde ergänzt durch die Dokumentation punktueller Mängel. Das sind insbesondere Wegweisungen, aber auch Poller oder Umlaufsperrern. Dazu kommen positive Merkmale wie Rastplätze, Abstellanlagen oder Reparaturstationen.

Und wozu jetzt das Ganze? Das Strukturproblem des Radtourismus besteht darin, dass die für die Vermarktung zuständigen Tourismusorganisationen nur eingeschränkt Einfluss auf die radtouristische Infrastruktur nehmen können. Die Zuständigkeit für die Strecken liegt bei den sogenannten Baulastträgern, das können Kommunen, Kreise, das Land (für Landes- und Bundesstraßen) oder auch Privatleute sein.

Mancher Kommune war bisher gar nicht so genau bewusst, dass ein Radfernweg durch ihr Gebiet führt und dass ihre „Schlaglochpiste von Kilometer x bis y“ damit ein Problem für den Radtourismus in ganz Schleswig-Holstein darstellt. Radfernwege erfordern also interkommunale und - aufgrund ihrer Länge - sogar kreisübergreifende Zusammenarbeit aller Akteure, denn unbefahrbare Abschnitte in einer einzelnen Kommune prägen den gesamten Radfernweg!

Die Befahrung liefert mit den erarbeiteten „Mängelsteckbriefen“ einen sehr guten Handlungsleitfaden für Kreise und Kommunen. Jeder einzelne Kreis hat sein eigenes „Datenpaket“ bekommen und darin wurde jeder einzelne Mangel mit genauer Position, Foto und Mängelbeschreibung dokumentiert. Aber nicht nur das: der Steckbrief enthält auch Vorschläge zur Mängelbeseitigung einschließlich einer groben Kostenschätzung. Das reicht von der Reinigung eines Wegweisers bis hin zu Vorschlägen für eine Streckenverlegung. Außerdem wurden die Mängel in vier Stufen der Dringlichkeit kategorisiert.

Alle wissen jetzt also genau, wo was zu tun ist. Die ersten haben bereits begonnen, andere werden Unterstützung brauchen. Wichtig wird dabei sein, dass für den Radtourismus auch weiterhin Fördermittel zur Verfügung stehen. Nur damit kann das große Ziel der Radstrategie erreicht werden: Schleswig-Holstein bis 2030 unter die TOP 3 in Deutschland zu bringen! Stephanie Meyer

„Durch die landesweite Befahrung wissen wir jetzt ganz genau, wie der Zustand der Radfernwege in Schleswig-Holstein tatsächlich ist. Zusammen mit den „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ liegen nun die Grundlagen vor, um die Qualität und Attraktivität dieser überregional bedeutenden Radrouten konkret und zielge-

nau zu verbessern. Denn eine hervorragende Infrastruktur ist entscheidend für den Erfolg im Radtourismus, ein glaubwürdiges Marketing und vor allem: zufriedene Gäste!“

Claus Ruhe Madsen
 Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Tourismus und Technologie

DER OCHSE WIRD PILOT

Der Ochsenweg soll als erste Qualitätsradroute in Schleswig-Holstein - gefördert vom Ministerium - ausgebaut werden. Wieso das so ist und was genau geplant ist, fragen wir Olaf Prüß von der Geschäftsstelle des Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V.

ADFC: Herr Prüß, wer an Schleswig-Holstein denkt, denkt sicherlich zunächst an die Küsten. Warum wurde ein Fernradweg im Binnenland zum Pilotprojekt?

Prüß: Das Binnenland in Schleswig-Holstein verfügt über ein großes touristisches Potenzial, das zeigt die Binnenlandstudie von 2019. Eine hohe Bedeutung kommt dabei dem Ochsenweg zu. Neben der infrastrukturellen Entwicklung lässt die authentische Story den Ochsenweg Leitprojekt der Studie werden. Außerdem ist der Ochsenweg als ältester Radfernweg im Norden noch stark im Bewusstsein vieler Dörfer und Gemeinden verankert. Wir wollen zeigen: Schleswig-Holstein ist MEHR als nur MEER!

ADFC: Und worin besteht dieses „MEHR“?

Prüß: Wie der Name „Ochsenweg“ zeigt, ist es ein Themen-Radfernweg. Die Geschichte reicht einige Jahrhunderte zurück, wo diese Route als Treibweg genutzt wurde. Diesen Gedanken des Storytellings wollen wir aufgreifen und den Radfernweg mitten durch das Binnenland Schleswig-Holsteins zu einem erlebnisreichen Natur- und Landerlebnisradweg entwickeln. Neben dem historischen Treibe- und Heerweg werden Aspekte der deutsch-dänischen Geschichte, die Landnutzung gestern, heute und morgen sowie Dorfgeschichten und kleine Landabenteuer erlebbar gemacht - also eine



Foto © Olaf Prüß

Partnerschaft von Tourismus, Landwirtschaft und Naturschutz.

ADFC: Bei Radfernwegen sind die Touristiker auf die Baulastträger angewiesen, also Kommunen und Kreise, die für den Erhalt oder den Ausbau der Radwege zuständig sind. Wie lässt sich das lösen?

Prüß: Wir haben im Vorfeld unserer Bewerbung mit Kommunen, Kreisen und vor allem den beteiligten AktivRegionen gesprochen. Für die Bewerbung haben wir mit über 20 Partner*innen zusammengearbeitet, die wir für das Projekt auch als Partner gewinnen konnten. Im Projekt wird ein Infrastrukturmanagement geschaffen, das die Kommunen zur Verbesserung der Infrastrukturqualität beraten wird.

ADFC: Das alles klingt sehr spannend – die spannendste Frage aber ist: wann soll es denn konkret losgehen?

Prüß: Vom Ministerium (MWVATT) haben wir „grünes Licht“ für einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn bekommen. Jetzt wollen wir mit der Beauftragung eines Infrastrukturmanagements und der Ausarbeitung eines Storytellingkonzeptes in enger Zusammenarbeit mit dem breiten Netzwerk an Projektpartner*innen, die wir gewinnen konnten, starten.

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/pett-man-suelm**
 Redaktions- und Anzeigenschluss für die Ausgabe 01/2023 ist der 25. April.

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

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