



# MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT  
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild: iStock

## GEWINNE

einen Rucksack von  
Simply.Glow mit LED-Licht  
oder das Kinderbuch  
„So geht Straße“

## RADELN IM REGEN: TIPPS & TRICKS

Bikepacking Schleswig-Holstein:  
Nils Thomsen-Habermann vom  
Hackenpedder im Interview.

Fahrradstraße in Gefahr?  
In Ahrensburg kämpft eine Initiative  
für ihren Erhalt.

In SH bewegt sich was: Fahrradbus für  
Borby, Schulstraße für Preetz und die  
erste fahrradfreundliche Schule.

# KÜSTENRAD E-BIKE STORES



**WIR GEBEN DIR DIE VOLLE LADUNG.**

**E-Bikes, Leasingexpertise, Service.**

**Deine ersten Ansprechpartner für Dienstadleasing in Schleswig-Holstein.**

- Exklusive Küstenrad-Benefits: Zubehörgutscheine, Fahrsicherheitstrainings & vieles mehr!
- Rundum-Sorglos-Paket: Kleiner Aufwand & großer Benefit für Arbeitnehmende & Arbeitgebende
- Garantiert in deiner Nähe: 12 Stores in SH
- Umfangreiche Beratung inkl. Körpervermessung
- Bis zu 40 % Ersparnis + steuerliche Begünstigung – auch bei Service & Versicherung

## KÜSTENRAD LEASING

Unsere Leasing-Experten helfen dir bei der Einführung in deinem Unternehmen.

→ Tel.: 0431 221 392 62  
→ Mail: leasing@kuestenrad.de



[kuestenrad.de/leasing](https://www.kuestenrad.de/leasing)



Foto © Brunsbüttel Ports GmbH

Um schnell von A nach B zu kommen, sind bei Brunsbüttel Ports inzwischen mehr als 50 (Lasten-)Fahrräder im Einsatz. Damit können zum Beispiel schwere Werkzeuge mühelos und ohne Autos transportiert werden.

**Wir sagen DANKE, lieber ADFC Elmshorn!**

Zum Ende des Jahres wird sich die Ortsgruppe des ADFC in Elmshorn auflösen. Wir möchten daher einen kleinen Blick zurückwerfen, um DANKE zu sagen für Euer Engagement fürs Rad und die Menschen, die es fahren, liebe Ortsgruppe Elmshorn!

Die Gruppe wurde 2011 gegründet, um sich für die Belange von Fahrradfahrenden in Elmshorn und Umgebung einzusetzen. Im Laufe der Jahre bot die Ortsgruppe viele Radtouren an, vor allem im Zusammenhang mit den Stadtradeln-Wochen inklusive einiger Codieraktionen. Viel Spaß gemacht haben auch die Parking Days an der Zufahrtsstraße zum Wochenmarkt. Dort hat viel „Laufkundschaft“ einen Klön-Stopp gemacht.

Besonders aktiv war der ADFC in Elmshorn auch als Mitglied der AG Radverkehr der Stadt. Dort brachten die Ehrenamtlichen ihre Kenntnisse und Anliegen ein. Die Ergebnisse flossen dann 2013 in die Radverkehrsplanung ein, die auch erfolgreich umgesetzt wurde. Elmshorn war danach Vorzeigestadt für Radstreifen und Radschutzstreifen.

„Ich würde mir daher wünschen, dass sich nun andere Fahrradfreund\*innen finden, die Lust haben, die Zukunft des Rads in Elmshorn zu gestalten“, so Ortsgruppensprecher Holger Cordes.

**Liebe Leser\*innen, liebe Mitglieder,**

Das Fahrrad erobert sich unaufhaltsam neue Bereiche – über den „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ ist es jetzt im Bewusstsein der Industrie angekommen.

Bei strahlendem Sonnenschein haben wir Mitte Oktober die Auszeichnung in Gold an Brunsbüttel Ports übergeben. Was einen „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ ausmacht? Neben erwartbaren Kriterien wie sicheren Fahrradunterständen ist es in dem konkreten Fall die Möglichkeit für Mitarbeiter\*innen, bis zu drei Dienstfahrräder leasen zu können und dafür einen monatlichen Zuschuss vom Arbeitgeber zu bekommen. Und: Unter dem Motto „mit dem Frischluftdienstwagen an die Kaikante“ kommen täglich mehr als 50 (Lasten-)Räder zum Einsatz und transportieren beispielsweise Werkzeuge.

Laut Brunsbüttel Ports ist die Auszeichnung wirklich „Gold“ wert. Sie bietet einen Wettbewerbsvorteil bei der Gewinnung von Mitarbeiter\*innen und hilft bei dem Nachweis, dass man durch die CO<sub>2</sub>-Einsparung Nachhaltigkeitsziele erfüllt.

„Industrie“ war auch das Stichwort für unseren Verkehrspolitischen Abend. Dass Schleswig-Holstein „klimaneutrales Industrieland“ werden will, brachte uns auf die Idee, uns einmal mit der Situation der Fahrradindustrie zu beschäftigen (Bericht auf Seite 15).

**Kommt alle gut – und gut beleuchtet – durch Herbst und Winter!**  
Stephanie Meyer, Landesvorsitzende

**Der ADFC Schleswig-Holstein in den sozialen Medien:**

- [instagram.com/adfc\\_sh](https://www.instagram.com/adfc_sh)
- [tiktok.com/@fahrradclubsh](https://www.tiktok.com/@fahrradclubsh)
- [facebook.com/ADFCschleswigholstein](https://www.facebook.com/ADFCschleswigholstein)

Abonniert unseren monatlichen Newsletter für alles, was Schleswig-Holstein bewegt:

[sh.adfc.de/newsletter](mailto:sh.adfc.de/newsletter)

Mitmachen im ADFC Schleswig-Holstein: Ob Fahrraddemos, Mitarbeit in politischen Gremien, Austausch über die neueste Technik beim Radler\*innentreff oder Radtouren leiten - beim ADFC SH ist für jede\*n was dabei. Finde hier Deine ADFC-Gruppe bei Dir vor Ort:

[sh.adfc.de/adfc-sh](https://www.sh.adfc.de/adfc-sh)



Fotos: Ellen Pahling

# RAUS AUCH BEI SCHIETWETTER – MIT SCHIRM, CHARME UND REGENSCHUTZ

**Zu kalt, zu nass, zu gefährlich. Bei trübem Regenwetter zieht es uns nicht unbedingt vor die Tür. Für gewöhnlich liegen wir lieber auf dem Sofa, essen Kekse und blättern in Radreisekatalogen. Schade eigentlich, denn gerade in der kalten Jahreszeit kann es besonders gut tun, draußen Rad zu fahren, meint "Pett Man Sülm"-Redakteurin Ellen Pahling und hat Tipps für trockene Touren gesammelt.**

Aufraffen, losfahren, ankommen – war doch gar nicht so schlimm. Im Grunde kennen wir das alle: Nach der Rückkehr aus Kälte und Regen ist der Körper wohliger erschöpft und schüttet Glückshormone aus, das stärkt unser Selbstvertrauen, das Immunsystem und hebt die Stimmung. Man muss sich mehr anstrengen, aber dafür fällt das Belohnungsgefühl danach viel größer aus als nach einem Sonnenausflug. Trotzdem ist für viele Radfahrende mit Beginn der dunklen Jahreszeit auch die Radfahrtsaison zu Ende.

## Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Infrastruktur

Eine Studie der Universität Münster belegt, dass die Wetter-Elastizität – eine Art lokaler meteorologischer Bequemlichkeitsfaktor – in den Städten stark variiert, je nachdem wie gut die Radinfrastruktur ist. In Münster zeigt die Untersuchung beispielsweise, dass der Radverkehr bei schlechtem Wetter um weniger als fünf Prozent zurückgeht. In Städten mit einer weniger stark ausgeprägten Fahrradkultur, wie zum Beispiel Herzogenaurach in Bayern, geht der Radverkehr um bis zu 30 Prozent zurück.

In Oldenburg (Niedersachsen) kommen in einem Versuch Sensoren zum Einsatz, die auf Regen reagieren. Diese sorgen dafür, dass die Ampeln für Fuß- und Radverkehr schon bei leichtem Niederschlag schneller auf Grün schalten. Dadurch haben Radfahrende und zu Fuß Gehende keine extrem langen Wartezeiten im Regen. Auch in anderen Städten wird der Einsatz von Regensensoren diskutiert. In der niederländischen Stadt Groningen beispielsweise sind Ampeln schon lange mit diesen Sensoren ausgestattet und bevorzugen den Radverkehr bei Regenwetter.

## Wetterfest im Sattel. Mit der richtigen Ausstattung kommst Du trocken an.

Abgesehen von der Frage nach der Infrastruktur bleibt natürlich noch das, was man selbst in der Hand hat. Und das ist die Ausstattung mit passender Kleidung. Wir haben uns Gedanken gemacht, was dabei zu beachten ist.

Bei unserem Redaktionstreffen zu diesem Heft haben wir "Pett Man Sülm"-Redakteur\*innen (Jürgen, Hennig, Ellen und Fenja) über das Für und Wider „Radfahren bei Schietwetter“ diskutiert und erstaunlich viele Tipps für Euch gesammelt.

Für mich gibt es auch Gründe, nicht mit dem Rad zuzufahren, beispielsweise Eis und Schnee. Bei uns auf dem Lande gibt es nur in den Ortschaften einen Winterdienst. Einkaufen bei Regen ist auch so eine Sache, denn die meisten Discounter haben keine überdachten Fahrradständer. Lebensmittel trocken verstauen? Fleitjepiepen! Auch Arztpraxen (z. B. mein Zahnarzt) sind auf wassertriefende Patienten nicht eingerichtet. Wohin mit dem nassen Regenzeug? (Pssst ... Immerhin können Arbeitgeber viel für Radfahrende tun – einfach mal beim ADFC-Programm "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" nachschauen!)

Auf Fahrten im Regen sind wir in der Redaktion erstaunlich gut vorbereitet. Jürgen hat seinen Regenponcho in einer Plastikflasche für den spontanen Einsatz bei Platzregen immer parat. Regenponchos haben oft eine Signalfarbe, sind also genau richtig. Ein wasserdichter Überzug für den Fahrradhelm in Signalfarbe ist weithin sichtbar, hält bei Nieselregen die Haare trocken und kann im Bedarfsfall sogar über den Sattel gestülpt werden. Lenkrad-Handtaschen und der Einkaufskorb werden mit einer passenden bunten Plane vor Regen geschützt. Es gibt eine Vielzahl wasserdichter farbiger Satteltaschen, in denen Laptop und Ersatzkleidung trocken am Arbeitsplatz ankommen. Wichtig ist bei Nässe auch gutes Licht, vor

allem in der Dämmerung und bei Nacht. Sehen und gesehen werden ist bei Regen enorm wichtig.

## Auf zwei Rädern durch Wind und Wetter! Denn Schleswig-Holstein ist, wenn Du trotzdem radelst.

Die ideale Regenjacke – gefüttert – habe ich durch eine „schlechte“ Rezension im Internet gefunden. Durch den Hinweis, die Kapuze wäre viel zu groß, wusste ich, dass sie über meinen Helm passen würde. Die Kapuze hat zudem eine Belüftung und die Größe kann passgenau eingestellt werden. Wer das eingeschränkte Sichtfeld nicht mag, setzt besser auf einen Helmüberzug. Bei der Regenhose war mir wichtig, dass sie seitlich Reißverschlüsse bis zum Knie und Bündchen mit Klettverschlüssen hat. Dann brauche ich die Schuhe nicht ausziehen, wenn das Anziehen schnell gehen muss.

Dass Wasser in die Schuhe läuft, wird durch die Klettverschlüsse verhindert. Passende Gamaschen sind auch bei wasserdichten Schuhen sinnvoll. Die ziehe ich auch bei niedrigen Temperaturen über, dann kühlen die Füße nicht so stark durch den Fahrtwind aus.

Die Schutzbleche an meinem Fahrrad hatten keinen Wasserabweiser, da haben wir kurzer Hand aus Gummimaterial selber welche gefertigt und angenietet. Bei meiner ersten feuchten Fahrt ohne Regenabweiser waren die Satteltaschen und auch der Rücken meiner schönen Jacke voller Schlamm. Es gibt wasserdichte Handschuhe. Sie halten die Hände trocken und warm und vor kaltem Fahrtwind schützt ein Schlauchtuch.

Hennig warnt vor nassem Laub auf Fahrradwegen, da kommt das Rad leicht ins Rutschen und der Bremsweg ist auf nasser Fahrbahn länger. Gleiches gilt für Radfahren auf feuchtem Kopfsteinpflaster und Vorsicht ist auch bei Schlammputzen in Kurven geboten.

Mit den modernen Wetter-Apps lässt sich die Wetterentwicklung schnell ermitteln. Für Home-Office-Leute ideal, an Regentagen wird einfach von Zuhause aus gearbeitet. Fenja fehlt noch die passende Ausstattung, aber eins ist klar: Mit so vielen Tipps wird sie wohl bald öfter auch bei Regen zur Arbeit fahren.

(Studie: Some people feel the rain, others just get wet: An analysis of regional differences in the effects of weather on cycling. Kathrin Goldmann, Jan Wessel. 2020)

## REGEN AUF DEM RAD

ein Gedicht von Reiner Freund

Es regnet, schüttet, marmelt, pieselt  
am fiesesten; wenn's ganz fein nieselt  
es ist a\*\*\*\*kalt, die Finger steif  
ich bin schon jetzt für Sauna reif

Brille beschlägt, ich seh nix mehr  
der Schuh sabbscht durch,  
DAS IST NICHT FAIR!

Wind, WIE IMMER, mit Böen von vorn  
es fällt die Stimmung, steigt der Zorn

Die links von mir steh'n zwar im Stau  
trotzdem hätt ich gern den 2 CV  
dann wär' ich save vor Tropfen, Flocken  
im Radio hört ich jemand rocken

Aus vollem Hals könnte ich mitgrölen  
und nicht mehr übers Wetter nölen  
Sitzheizung auf maximal  
das Nass von Oben: schietegal!

Nein, stopp: denk jetzt mal nach:  
ja, Feuchtigkeit ist Ungemach  
aber: ist nicht das das wahre Glück  
Unbill zu trotzen, Stück für Stück

In echt ist Regen doch Massage  
und vitalisiert sanft die Visage  
Schwankt die Temperatur extrem  
freut sich das Immunsystem

Der Lohn der Ungemütlichkeit  
übertrifft Komfortgewinne weit!  
Auf lange Frist fühlst du dich frei und ganz  
Nur wenn du dich stellst, dem Witteranz

TIPPS VON UNSEREN LESER\*INNEN!

„Damit mir nicht so viel Wasser vom vorderen Schutzblech auf Schuhe und Kette spritzt, habe ich ein Schutzblech für Hinterräder vorn montieren lassen, das also ganz vorn relativ weit runter reicht, und an seinem hinteren unteren Ende einen Spritzschutzlappen angebracht.“  
Reinhard Vonthein

„Ich bereite mich vor, indem ich am Tag vorher schon schaue, wann genau es regnen wird, und verlege meinen Arbeitsbeginn etwas vor oder zurück, wenn es geht oder beantrage Home Office. Ich ziehe bei Regen außerdem so wenig wie möglich an, denn nur Kleidung, die man angezogen hat, wird nass. Wechselkleidung ist dann in der Drybag. Wenn es richtig kalt wird, dann ziehe ich auch eine Softshelljacke gegen den Wind an, aber die wird dann dennoch natürlich nass. Wasserdichte Regensachen meide

ich, weil man darunter auch wieder nass wird durch das Schwitzen. Mütze und Handschuhe optional (meist bei unter 7-8°C).“  
Martin aus Büchen

„Von Kopf bis Fuß: Helm mit Regenüberzug, Fahrradbrille (so spart man sich das anstrengende Augenkneifen im Regen), Loop für den Hals gegen zugigen Wind, Regenjacke (ggf. mit verstellbarer Kapuze für den Helm), Regenhose (am besten eine, bei der man den unteren Teil mittels Reißverschluss öffnen kann, um auch mit dickeren Schuhen in die Hose zu kommen, Überschuhe sind ein absolutes Muss - nur so bleiben die Schuhe sozusagen bürofein.“  
Martin Gastler

„Moin Moin, um einen Regenschauer abzuwettern hat unsere Ortsgruppe die Kommune gebeten, überdachte Picknick-

häuschen aufzustellen. Übrigens sind inzwischen alle drei Picknickhäuschen mit einer Reparaturstation ergänzt worden, so dass man auch mal ein Malheur unterwegs beheben kann.“  
Ulf Brüggmann

„Regen ...sie sich nicht so auf wegen dem bisschen Wetter!“  
Was hier wirklich hilft: Stoßgebete vor der Fahrt, bspw. „Bitte, bitte jetzt kein Regen“, oder Ähnliches oder Beschwörungsrituale, z.B. Anti-Regentanz um den Küchentisch. Selbstberuhigung: „Bestimmt hört es bald auf, wird nicht so doll, ist ja wenigstens warm.“  
Kognitive Umbewertung: „Ist doch irgendwie auch ganz erfrischend auf der Haut ...“  
Reiner Freund

Vor zwei Ausgaben haben wir in der Pett Man Sülm dazu aufgerufen, uns Fotos aus anderen Ländern zu schicken, die zeigen: So geht Fahrradland! Und so viele haben uns tolle Beispiele zugeschickt, die uns und bestimmt auch andere Leser\*innen inspiriert haben. Deshalb möchten wir die Fotos in dieser Ausgabe nochmal zeigen und DANKE sagen!

DANKE



Henning von Schöning reicht das Bild der "Kulturbrücke" in Aalborg ein. Seit 2017 können Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen hier den Limfjord komplett abgesichert vom Zug- und KFZ-Verkehr überqueren und die schöne Aussicht über den Fjord und Egholm genießen.



Dieter Fröhlich sandte uns diese aufmunternde Botschaft: "Takk for at du sykler", also "Danke, dass Du Fahrrad fährst." Damit bedankt sich in Südnorwegen auf der Halbinsel Listas die Regierung der Region Agder bei den Radelnden.



Andreas Hötte schickte uns ein Foto einer Fahrradstrecke aus dem Raum Zieriksee in den Niederlanden, wo Autos nur zu Gast sind. Vielen Dank, Andreas!



Annika Poersel-Freese schickte uns zwei Bilder, die einen wunderbaren Radweg auf der dänischen Insel Fanø zeigen. Er verbindet mit einer Länge von circa 14 Kilometern die Orte Nordby und Sønderho. Dort kann man ganz unbeschwert und abseits der Straße das Radeln genießen.

WIR VERLOSEN DREI RUCKSÄCKE VON SIMPLY.GLOW!

Gerade in der dunklen Jahreszeit ist Sichtbarkeit beim Fahrradfahren einfach wichtig (auch wenn damit nicht alles getan ist!). Da passt ein leuchtender Rucksack wunderbar, hat sich Simply.Glow wohl gedacht, deren Rucksack ein klassischer Rolltop ist, aber mit Hingucker: Und zwar ist an der Rückseite des Rucksacks ein LED-Lichtstreifen befestigt. Mit nur 0,8 kg ist er sehr leicht und durch die Rückenpolsterung und die gepolsterten Träger auch wirklich angenehm zu tragen. Das Innenleben ist schlau organisiert mit verschiedenen Taschen und Fächern. Das Material besteht aus recyceltem PET und ist nach GRS (Global Recycling Standard) zertifiziert. Und natürlich ist der Rucksack, wie sollte es bei dem Thema anders sein, auch regenfest!



Foto: Simply.Glow

GEWINNE\*  
einen von drei  
Rucksäcken von  
Simply.Glow

\*Teilnahme ab 18 Jahren, ausgenommen sind hauptamtlich Mitarbeitende des ADFC sowie deren Angehörige. Teilnahme über Gewinnspiel-Agenturen oder sonstige Dritte, die Teilnehmende bei einer Vielzahl von Gewinnspielen anmelden, ist ausgeschlossen. Die Gewinner\*innen werden unter allen Einsendungen per Los ermittelt und via Mail benachrichtigt. Die angegebenen Daten der Gewinner\*innen werden an Simply.Glow weitergegeben, die die Rucksäcke versenden.

\*Um einen von drei Rucksäcken von Simply.Glow zu gewinnen, schreibe uns eine E-Mail mit Name und Anschrift bis zum 31.03.2025 an [redaktion@adfc-sh.de](mailto:redaktion@adfc-sh.de).

Wer nicht warten möchte, kann im Onlineshop den Code **ADFC40%** nutzen und erhält Rabatt!



Die nächste  
Radtour ist  
immer die  
schönste!

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

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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



Interview mit Nils Thomsen-Habermann vom Hackenpedder

## „VOR DER HAUSTÜR IST DAS ABENTEUER NICHT UNBEDINGT KLEINER ALS SONST AUF DER WELT!“



Fotos: © Gunnar Dethlefsen

Moin Nils, schön, dass wir uns sehen. Wir sitzen heute zusammen, um über Dein Bikepacking-Event, den Hackenpedder, zu sprechen. Dabei radeln 100 Teilnehmende 1000 Kilometer auf einer von Dir entwickelten Route durch ganz Schleswig-Holstein und brauchen dafür drei bis sieben Tage. Wenn Du ihn nur mit einer Anekdote beschreiben dürftest, wie würde sie klingen?

Vielleicht nicht DIE eine, aber viele kleine Geschichten, die den Hackenpedder ausmachen. Du erlebst ein echtes Abenteuer, denn so gut vorbereitet die Route auch ist, das Wetter ist unberechenbar und erfordert kreative Lösungsstrategien. Vielleicht hast Du auch Glück und wirst während eines Gewitters von einer alten Dame zum Brotessen eingeladen. Du lernst neue Leute kennen, mit denen Du dann den ganzen Hackenpedder in der Gruppe fährst. Oder Du kaufst dir im März dein Bike, fährst im Juni mit minimalem Training vorher mit, wächst über Dich selbst hinaus – und schaffst mit der "Shortcut-Strecke" 650 Kilometer in dreieinhalb Tagen. So hat es jedenfalls mein Bruder erlebt.

2023 ist der Hackenpedder das erste Mal an den Start gegangen und findet nächs-

tes Jahr somit zum dritten Mal statt. Wenn Du zurückblickst, wie hat er sich über die Jahre entwickelt – und hättest Du damit gerechnet, dass er nach so kurzer Zeit schon so beliebt ist?

Der erste Hackenpedder war rückblickend wirklich kurzfristig angesetzt. Die Website kam im März, Start war im Juli. Da waren 50 angemeldet und 25 waren wir dann beim Start. Im Folgejahr war es dann schon ausgebucht. Eigentlich witzig, dass das einfach aus einem Hobby von mir entstanden ist. Es hat wohl irgendwie einen Zeitgeist getroffen. Letztes Mal waren nach zehn Tagen alle Tickets weg ... Jetzt bin ich total gespannt, was bei der dritten Runde passiert.

Diese Vorstellung, 1000 Kilometer Rad durch SH zu fahren, ist ja erstmal abstrakt. Aber wenn man dann Deine Website sieht und die Postings bei Instagram, denkt man sich: Ja, da gibt es aber Leute, die machen das und es sieht nach mega viel Spaß aus!

[Lacht.] Ja, stimmt. Ich habe Kommunikationsdesign in Kiel studiert und habe dann mit befreundeten Fotografen und Filmemachern erstmal gutes Bildmaterial erstellt und

das kam, glaube ich zumindest, gut an und macht Lust, dabei zu sein. Besonders beeindruckt hat mich selber, dass man denkt, man kennt alle Ecken in Schleswig-Holstein, aber man entdeckt immer wieder neue Sachen – vor allem abseits von großen Städten.

Apropos Entwicklung: Der Hackenpedder ist (noch?) männerdominiert. Was denkst Du, wie kann der Radsport inklusiver werden?

Beim ersten Hackenpedder waren wir ja 25 Personen, davon waren drei Frauen. Als beim zweiten Mal fast alle Tickets ausgebucht waren, habe ich bemerkt, dass der Frauenanteil bei nur knapp 20 % lag. Das fand ich zu unausgewogen und habe dann nur noch FLINTA\*-Personen zugelassen, bis wir bei circa 30 % lagen. Aber vor allem beim letzten "Overnighter" ging die Rechnung auf. Da war es dann fifty-fifty. Das möchte ich für 2025 auch nochmal mehr in den Fokus rücken. Ich glaube, wenn man deutlich macht, dass es divers sein soll, dass das gewünscht ist, dann ist auch der Spaß für die „kleinere“ Gruppe höher. Übrigens: Alle drei Frauen vom ersten Hackenpedder sind ihn auch zu Ende gefahren, bei den Männern hat die Hälfte abgebrochen.

[Anmerk. der Redaktion: Das Akronym FLINTA\* steht für Frauen, Lesben, inter, nicht-binäre, trans und agender Personen. Das Sternchen (Asterisk) am Ende soll zusätzlich weitere Variationen der Geschlechtervielfalt einbeziehen.]

Wie stellst Du dir die Zukunft des Events vor? Die „Einsteigervariante“ ist ja bereits 650 Kilometer lang, sind auch kürzere Distanzen angedacht in der nächsten Zeit?

Ich mache das mit Leidenschaft und alles sehr gerne – aber es ist ja nur ein Hobby, weshalb ich mir nicht vorstellen kann, ihn beispielsweise zweimal im Jahr zu veranstalten. Ich werde auch an der Route grundlegend nichts ändern. Ich würde mir wünschen, dass der Hackenpedder eine Art Klassiker wird.

Aber natürlich habe ich neue Ideen. Wahrscheinlich werde ich nächste Woche durch Dänemark radeln, mit Start in Flensburg, an der Ostseeküste hoch bis Silkeborg, rüber an die Westküste, über Esbjerg etc. zurück. Das wäre sozusagen die „Shelter-Edition“. In Dänemark sind diese „Shelter“ nochmal einladender als in SH und es sind viel mehr. In der "Shelter-Edition" sollen verschiedene Routenlängen gewählt und die Shelter im Vorhinein gebucht werden können. Sodass die Teilnehmenden wissen: Auf diesem Campingplatz finde ich dann auch die anderen Bikepacker.

Wie bist Du eigentlich selbst aufs Fahrrad und nach Schleswig-Holstein gekommen?

Das Fahrradfahren wurde vom Vater quasi erzwungen, vor allem sind wir oft in Skandinavien gefahren. Dort hat mich das Jedermannsrecht, also das Recht darauf, sich frei in der Natur zu bewegen und auch wild zu campen, direkt begeistert.



Vor ein paar Jahren habe ich mir dann ein neues Bike gekauft, mit dem ich viel gefahren bin. Dabei ist mir aufgefallen: Wenn Du vor deiner Haustür losfährst, dann ist das Abenteuer nicht kleiner als irgendwo sonst in der Welt. 2020 habe ich dann davon gehört, dass die Stiftung Naturschutz diese Rastplätze ins Leben gerufen hat und wollte die entdecken. Daraus ist der Hackenpedder entstanden.

Worauf können sich die Teilnehmer\*innen vom Hackenpedder 2025 freuen?

Für die, die sich anmelden werden, habe ich eine riesige Liste erstellt mit allen möglichen Fragen: Anfahrt, Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung, ... sodass man eigentlich ein Rundum-Sorglos-Paket erhält. Wir werden außerdem wieder im Uhrzeigersinn fahren, also der Bungsberg als erstes Highlight und dann weiter Richtung Lübeck. Von den Checkpoints, also Übernachtungsplätzen, an denen sich Personen um Lagerfeuer, Essen etc. für die Teilnehmer\*innen kümmern, wird es drei geben, also einer mehr. Es wird auf jeden Fall ein einsteigerfreundliches Modell, das trotzdem ein Abenteuer verspricht! Außerdem wird es den zweiten Checkpoint wohl nach 400 Kilometern geben, damit die Entscheidung, ob lange Route oder Shortcut, später auf der Strecke getroffen werden muss.

Und für alle, die nicht so lange warten können – wird es vor Juni noch Scoutings / Community Overnighter geben?

Das kann ich mir schon vorstellen, denn diese etwas kürzeren Ausfahrten kommen sehr gut an und stärken auch die Community hier im Norden. Denn die kürzere Route, der Shortcut, ist mit circa 650 Ki-

lometern schon echt lang, dass man sich bei den Ausfahrten eventuell erstmal ran-tasten kann. Ich war aber trotzdem überrascht, denn selbst die „langsamsten“ sind trotzdem ganze 120/130 Kilometer pro Tag geradelt beim Hackenpedder 2024...

Vielen reicht das schon - deshalb soll es auf jeden Fall ein paar kürzere Touren geben. Im Frühling mache ich vielleicht noch etwas nur für FLINTA\*, im Herbst auch nochmal einen Overnighter. Die sind darauf ausgelegt, um 18 Uhr dann auch am Platz anzukommen, wo ich mit Essen und Lagerfeuer warte. Vielleicht mit einem Schwerpunkt, beispielsweise „Von der Küste zum Bungsberg“. Dort darf man ja mit Zelt übernachten. Oder im Winter durch den Segeberger Forst.

Vielen Dank für das Gespräch!  
Das Interview führte Hauke Pahl.

**Der Hackenpedder startet das nächste Mal am 14. Juni 2025! Ab dem 1.1.2025 kannst Du Dich für den Hackenpedder anmelden.**

[hackenpedder-bikepacking.de](https://hackenpedder-bikepacking.de)



# VON SINN UND UNSINN EINER NEUEN VORFAHRTSREGELUNG

Aus ganz Schleswig-Holstein erreichen uns seit einer Weile Zuschriften mit Fotos von „Vorfahrt gewähren“-Schildern, die der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr neuerdings aufstellt. Hintergrund ist eine Änderung in der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) aus dem Jahr 2021. Mit dieser Überarbeitung sollte für Radfahrende eigentlich vieles besser werden. Unter anderem müssen Übergänge von Radverkehrswegen über einmündende Seitenstraßen nun stets markiert werden. Allerdings mit einer Einschränkung: Ein Radweg ist nur vorfahrtberechtigt, wenn er direkt neben der

Vorfahrtsstraße verläuft. Dieses Vorfahrtsrecht verliert der Radweg aber, wenn er erheblich von der Straße abgesetzt ist. Erheblich meint dabei etwa fünf Meter - und die Überquerung über eine sogenannte „Radwegefurt“ stattfindet. Und obwohl Radfahrende weiterhin an der Vorfahrtsstraße entlang fahren, müssen sie ihre Fahrt nun unterbrechen, um den einmündenden Autoverkehr abzuwarten.

Was spricht für die Vorfahrtsregelung und was dagegen?

## KLEINES SCHILD, KEINE MISSVERSTÄNDNISSE

Ein Kommentar von Jürgen Lieske für das Aufstellen der Schilder

Wann fahre ich geradeaus und wann quere ich eine Fahrbahn? Wenn ich in eine Einmündung einfahre und erst nach 50 Metern die Fahrbahn quere, ist es unstrittig, dass man nicht mehr „geradeaus“ fährt - und damit keine Vorfahrt mehr hat. Diese strittige Grenze wurde in der besagten Verwaltungsvorschrift eben auf fünf Meter gelegt. Darüber kann man sich nun ärgern.

Ich sage: Dieses Schild verhindert tödliche Missverständnisse! Insbesondere weil außerorts häufig die Kurvenradien größer als fünf Meter sind, wodurch Kfz mit höheren Geschwindigkeiten abbiegen können, ist es unter den aktuellen Gegebenheiten einfach ratsamer für Radfahrende, ein kurzes Anhalten in Kauf zu nehmen. Umso besser, dass sie nun mit einem Schild darauf aufmerksam gemacht werden. Zudem argumentiert beispielsweise die Verkehrsbehörde des Kreis Plön, dass es eine Ermessensfrage ist, ob das Schild aufgestellt wird. Entscheidend seien dabei die Sichtbeziehungen - und das gelte sowohl für verschwenkte, als auch für nicht-verschwenkte Radwege. Ist die Sichtbeziehung zu schlecht, wird das „Vorfahrt gewähren“-Schild aufgestellt. Das finde ich inkonsequent - denn Sichtbeziehungen setzen Bremsbereitschaft voraus und können bei zu hohen Geschwindigkeiten nicht



An dieser Kreuzung in Wielen sind die Sichtbedingungen schlecht - Grund genug, dem Radverkehr die Vorfahrt zu verweigern?

jeden Unfall verhindern. Deshalb rate ich, so wie die Kreuzungen derzeit zumindest gestaltet sind - allen Radfahrenden, lieber Vorfahrt zu gewähren - egal, ob dort ein „Vorfahrt gewähren“-Schild steht oder nicht.

Alternativ - und das wäre auch mir am Liebsten - könnte man natürlich auch die

abbiegenden Kfz mit geeigneten Mitteln (dänische Haifischzähne, Haltelinie, Vorfahrt achten mit Achtung Radfahrende oder Stoppschild) zum Anhalten bringen, um den Radfahrenden die Vorfahrt zu gewähren - auch wenn sie sie bisher nicht hatten.

Foto: Henning von Schönning

## KLEINES SCHILD, GROSSER RÜCKSCHRITT

Ein Kommentar von Fenja Simon gegen das Aufstellen der Schilder

Da näherte ich mich letztens auf dem Weg vom Einkaufen zurück nach Hause radelnd der Kreuzung und sehe ein „Vorfahrt gewähren“-Schild - für mich! Das Auto, das abbiegen wollte, hielt natürlich an und verstand überhaupt nicht, warum ich ebenfalls anhielt. Denn eigentlich bedeutete diese Kreuzung bisher - zumindest in der gelebten Praxis -, dass Autofahrende für den Radverkehr anhalten. Schließlich gibt es ein Stoppschild für alle Fahrzeuge, die aus der Straße kommen, eine Aufstellfläche für alle Fahrzeuge, die abbiegen, und der Radweg ist so verschwenkt, dass Radfahrer\*innen nicht mehr im toten Winkel einbiegender Fahrzeuge sind. Also perfekte Voraussetzungen, dass Radfahrende hier Vorfahrt genießen. Neuerdings steht hier wie erwähnt aber ein „Vorfahrt gewähren“-Schild - das Radfahrende anweist, den Autos den Vortritt zu lassen. Wie so oft und überall und jetzt auch hier. Nun können abbiegende Autos einfach so über die Kreuzung fahren, ohne zu schauen, ob sich ein Fahrrad nähert. Das ist doch gefährlich! Und das Gegenteil von Fahrradfreundlichkeit. Diese von Autofahrenden endlich verinnerlichte Regel - und zwar, dass ein geradeaus fahrendes Fahrrad Vorfahrt hat - wird damit über den Haufen geworfen.

Abgesehen davon, dass das Schild zu mehr Unsicherheit auf beiden Seiten führt, sollten inzwischen doch alle begriffen haben, dass wir den umwelt- und kostenschonenden sowie gesundheitsfördernden Radverkehr stärken und die Sicherheit von ungeschützteren Verkehrsteilnehmenden stärker in den Fokus nehmen sollten. Diese Maßnahme, so klein sie auch ist, bewirkt exakt das Gegenteil.

Das erscheint mir nicht gerade im Sinne der Radfahrenden und schon gar nicht im Sinne der Verkehrswende zu sein, da auf diese Weise sicherere Kreuzungen, das heißt solche mit größerem Abstand zur Straße, wieder unsicherer und unkomfortabler gemacht werden - ja, auch letzteres ist wichtig. Die Verschwenkung, also das



In Heikendorf steht neuerdings ein kleines „Vorfahrt gewähren“-Schild - allerdings für den Radverkehr.

Foto: Fenja Simon / ADFC SH

Zurücksetzen des Radwegs, wurde doch extra „erfunden“, weil der Radverkehr so aus dem toten Winkel von abbiegenden Fahrzeugen herauskommt.

Mit Fahrradfreundlichkeit hat das wie gesagt jedenfalls nichts mehr zu tun. Eher mit Paragraphenreiterei. Und was nun? Einige Stimmen schlagen vor, Radwege nicht mehr zu verschwenken, damit die automatische Vorfahrt für Radfahrende nicht wegfällt. Und damit Radfahrende wieder in den toten Winkel schicken? Also entweder ich lasse mich überfahren oder ich muss mal wieder warten, damit ein paar Autos einige Sekunden schneller sind? Das kann es doch nicht sein. Wie wäre es stattdessen mit markierten, vorfahrtsberechtigten UND verschwenkten Radwegfurten?

**Aufruf:**  
 Bei Dir auf der Ecke wurde auch ein „Vorfahrt gewähren“-Schild aufgestellt, mit dem Du nicht einverstanden bist?  
 Schick uns Fotos davon mit einer Standortangabe.  
 Wir bleiben am Thema dran!

# INSEL LAESOE – MIT DEM FAHRRAD AN DEN STRAND

Die Reise nach Laesoe lohnt sich, auch wenn kaum eine Ecke unseres Nachbarlandes Dänemark weiter von Deutschland entfernt ist als die Insel Laesoe. Sie liegt vor Nordjütland im Kattegat, fast auf der Höhe vom schwedischen Göteborg. Ein Reisebericht von Henning von Schöning.



Fotos: Henning von Schöning

Laesoe ist mit der Bahn gut erreichbar, wenngleich das seine Zeit dauert: Der Weg führt über Frederikshavn, das fast an der dänischen Nordspitze Skagen liegt. Von dieser Hafenstadt fährt man noch etwa 90 Minuten mit der Fähre nach Laesoe.

Die Mühe, das eigene Fahrrad in der Bahn mitzunehmen, ist nicht erforderlich. Nur zweihundert Meter hinter dem Fährhafen befindet sich in Vesterö ein Fahrradverleih mit einer Vielzahl an gut instand gehaltenen Fahrrädern und E-Bikes. Sogar ein Fahrradverleihsystem gibt es auf der Insel, allerdings nur mit Stationen in Byrum im Zentrum der Insel. Dieser erste Eindruck einer fahrradfreundlichen Insel täuscht nicht. Mit dem Fahrrad lässt sich die gut 100 Quadratkilometer große Insel bestens erkunden.

An der 20 Kilometer langen Inselhauptstraße, die von Vesterö im Westen über Byrum nach Osterby im Osten führt, verläuft außerhalb ein Radweg. In Byrum gibt es einen verkehrsberuhigten Bereich, sowohl mit einer Tempo-30-Beschilderung als auch mit einer gut sichtbaren Aufpflasterung. Dort wird entsprechend angepasst gefahren, und im beschaulichen Laesoe hat es sowieso niemand eilig. Auf den Nebenstraßen gibt es nur wenig Verkehr. Wenn

einem doch ein Auto begegnet, wird meist der Fuß vom Gaspedal genommen. Die Nebenstraßen sind im Westen der Insel meist asphaltiert und im einsameren Osten oft geschottert. Da weiß man, warum auf Laesoe sehr robust gebaute und daher eher schwere Fahrräder verliehen werden.

Die Sandstrände auf Laesoe erstrecken sich im Westen, Norden und Osten der Insel über mehr als 30 Kilometer. Sie sind meist schmal, aber die Badegäste verteilen sich dort ohnehin gut. Hinter den Stränden erstrecken sich Dünen und Wald. Im Süden der Insel gibt es viel Weidewirtschaft, auch auf Salzwiesen, die ab und an vom Meer überflutet werden. Welches Meer eigentlich? Das lässt sich nicht so genau sagen. Laesoe liegt fast schon dort, wo die Ostsee in die Nordsee übergeht. Daher ist das Wasser ziemlich salzig und es gibt etwas Ebbe und Flut.

Unterkünfte sind reichlich vorhanden auf Laesoe, meist in Form von gemütlichen Ferienhäusern. Solche in fußläufiger Nähe zu einem Strand sind meist teurer als die weiter im Inneren der Insel. Ein Ferienhaus direkt am Wasser ist allerdings gar nicht nötig, denn die Wege zum Strand sind selten lang und zudem traumhaft schön – also ideal zum Fahrradfahren.



## 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](http://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, Henning von Schöning,  
Fenja Simon

ADFC Schleswig-Holstein e.V.  
Redaktion Pett Man Sülm, Postfach 1346,  
24102 Kiel, [redaktion@adfc-sh.de](mailto:redaktion@adfc-sh.de)

### Anzeigenverwaltung

Ansprechpartnerin: Meike Roggenkamp  
Tel.: 0431-631 90  
[meike.roggenkamp@adfc-sh.de](mailto:meike.roggenkamp@adfc-sh.de)

Informationen zu Formaten und Preisen  
unter [www.sh.adfc.de/pett-man-suelm](http://www.sh.adfc.de/pett-man-suelm)

**Redaktions- und Anzeigenschluss** für die  
Ausgabe 1/2025 ist der 16. April 2025

### Gestaltung und Satz

PINAX Werbemedien, Inh. Robert Deutsch  
Borwinstraße 7, 18057 Rostock  
Tel. 0381-242440, [www.pinax.net](http://www.pinax.net)

### Druck

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

# TECH-TALK

**Rennräder, Gravelbikes und Fixies:** Das sind fantastische Fahrräder, die für den Alltagsverkehr ziemlich ungeeignet sind - ihnen fehlen Lichter, Gepäckträger oder Schutzbleche. Daher behandelt diese Seite Gadgets, die Räder flexibel einsetzbar machen.

### SKS Raceblades Pro XL:

Diese modularen Schutzbleche sind für den Einsatz an Rädern mit bis zu 32 Millimetern Reifenbreite

konstruiert, sie eignen sich also für Rennräder und Gravelbikes mit schmalen Reifen. Ihre Montage gelingt nach kurzer Eingewöhnung schnell, der Sitz überzeugt, eine erneute Justierung ist selten notwendig. Die Raceblades halten Spritzwasser und Schmutz sehr gut ab, können insgesamt aber nicht ganz mit konventionellen Schutzblechen mithalten. Zum flexiblen Einsatz an sportlichen Rädern überzeugend.

### Ortlieb Quickrack:

Der Quickrack von Ortlieb ist ein nachrüstbarer, aber auch flexibel demontierbarer Gepäckträger für sportliche Fahrräder. Er kann bis zu 20 Kilogramm Gepäck tragen und alle Ortlieb-Taschen tragen, die auch ein normaler Gepäckträger aufnehmen kann. Die Montage des Quick-



Foto: Ortlieb

rack funktioniert nach dem Anbringen von Montagepunkten am hinteren Ende der Sitzstreben. Die Flexibilität des Systems ist hervorragend für beispielsweise Pendler\*innen, die ihrem Rad so neue Einsatzmöglichkeiten eröffnen können.

### Lezyne Lite Drive Pro 115 StVZO und Lezyne Strip Drive StVZO

Die Frontlampe Lezyne Lite Drive Pro 115 lässt sich über einen Gummi-Strap leicht an allen möglichen Lenkern befestigen und bietet dort in drei Helligkeitsstufen eine ordentliche bis sehr gute Ausleuchtung des jeweiligen Weges. Ihre Montage ist schnell gemacht, die maximale Akkulaufzeit beträgt je nach Modus etwa 13,5 Stunden. Das Rücklicht lässt sich in ähnlicher Weise schnell anbringen und läuft bis zu 13 Stunden. Beide werden über Micro-USB geladen, was teils etwas umständlich sein kann.



### Über mich:

Ich bin Hauke, begeisterter Fahrradfahrer und FÖJler beim ADFC in Kiel. Neben Fahrradfahren und (Fahrrad-)Politik ist auch die Technik ein Thema, mit dem ich mich gerne beschäftige. Deshalb freue ich mich sehr, dieser hier eine Seite widmen zu können.



Fotos: Manuel Weber

## FAHRRAD UND WIRTSCHAFT - DAS PASST ZUSAMMEN

„Die Fahrradwirtschaft ist die Zukunftsbranche!“ - Das war die Message unseres parlamentarischen Abends am 25. September und auch die Botschaft von Anke Schöffner vom ZIV (Zweirad Industrie Verband) an die geladenen Gäste. „Unternehmen wie myBoo, Küstenrad, MEGA Bike, Böttcher, Schoof&Jensen und viele mehr zeigen, dass wir hier in Schleswig-Holstein nicht nur eine tolle Landschaft, sondern auch kluge Köpfe und Unternehmergeist haben. Jetzt braucht es politischen Rückenwind, um diese Potentiale auszuschöpfen und zu fördern!“, so unsere Landesvorsitzende Stephanie Meyer. Denn die Fahrradwirtschaft steht auch vor einigen Herausforderungen. Lutz Metzner, Geschäftsführer von MEGA Bike, brachte als Schleswig-Holsteiner Urgestein des Fahrradhandels die Herausforderungen der Händler\*innen und Werkstätten auf den Punkt: „Wir tun als Fahrradhandel und Werkstätten in der

Ausbildung von Zweiradmechatroniker\*innen bereits selbst sehr viel, um unseren Nachwuchs zu stärken. Aber für die Herausforderungen, passende Räume für Händler\*innen, Werkstattvergrößerungen und Produzent\*innen sowie Auszubildende zu finden, brauchen wir neue Lösungsansätze.“ Eine überraschende Erkenntnis aus einer Befragung ihrer Mitgliedsunternehmen brachte Anke Schöffner noch mit: „Der am häufigsten genannte Wunsch von Unternehmen an die Politik: Mehr und bessere Fahrradwege. Denn das größte Hemmnis, ein Fahrrad zu kaufen, sei, dass es nicht sicher genutzt werden könne“. Das betonte auch Staatssekretär Tobias von der Heide aus dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Das Land wolle mit der Radstrategie den Radverkehrsanteil im Modal Split bis Ende des Jahrzehnts auf 30 Prozent erhöhen.



## TREFFEN UNSERER EHRENAMTLICHEN

Am 13. Oktober trafen sich über 80 ADFC-Ehrenamtliche für Workshops, zum Austausch und zur jährlichen Mitgliederversammlung einen Tag lang in Neumünster. Nach einem Input-Referat zum Thema „Veränderungen im Ehrenamt – Anforderungen heute“ des AWO-Referenten Michel Brehm erwarteten die Ehrenamtlichen vier Workshops. Mit Stephan Steffen, TourGuide-Ausbilder, wurde gemeinsam überlegt, wie das Radtouren-Angebot des ADFC weiterentwickelt werden kann. Aus Jübek stellte sich der Verein „Radeln ohne Alter“ vor, dessen Rikscha viele bewundernde Blicke erhielt und mit Freude ausprobiert wurde. Wie man junge Menschen fürs Rad - und den ADFC - begeistert, darüber tauschte sich Hauke Pahl, FÖJler im ADFC SH, mit den Teilnehmenden aus. Nach einer Mittagspause und dem einen oder anderen Blick auf die vorgestellten Aktivitäten einiger Ortsgruppen beim Markt der Möglichkeiten (es gab ein „Gehzeug“ des ADFC Wentorf und einen Open-Bike-Sensor des ADFC Lübeck zum Testen und zahlreiche Pinnwände mit spannenden Aktivitäten anderer Gruppen!), begann die alljährliche Mitgliederversammlung. Das Grußwort hielt Kurt Feldmann-Jäger, Sprecher des ADFC Neumünster. Aus Berlin war extra Caroline Lodemann, politische Geschäftsführerin des ADFC, angereist. Nach den eröffnenden Worten wurde über die vorab eingereichten Anträge verhandelt - unter anderem wurde ein Leit Antrag mit aktuellen politischen Forderungen an die Landespolitik beschlossen. Thijs Lucas, der vergangenes Jahr in den Vorstand gewählt wurde, trat von seinem Amt als stellvertretender Landesvorsitzender zurück.



Foto: Fenja Simon / ADFC SH



**WILSTER**  
Kreis Steinburg



**FAHRRÄDER UND MEHR**

BURGER STRASSE 15 · 25554 WILSTER · 0 48 23 / 82 16

[WWW.FAHRRAD-LAMBERTY.DE](http://WWW.FAHRRAD-LAMBERTY.DE)

**Große Auswahl und Top Beratung!**

Besucht uns in Wilster oder auf. [www.fahrrad-lamberty.de](http://www.fahrrad-lamberty.de)



## EIN FAHRRADSCHULBUS FÜR BORBY!

In Borby, im Kreis-Rendsburg-Eckernförde, gibt es jetzt einen Fahrradschulbus! Denn hier haben sich Marla Breuss und James Cruickshank, zwei Mitglieder des ADFC Eckernförde, dazu entschlossen, einen sogenannten Bicibus - also Fahrradschulbus - ins Leben zu rufen.



„Die wenigsten Eltern möchten ihr Kind alleine fünf Kilometer fahren lassen. Für die Kinder ist es im Verband so ein sicherer Weg. Und es ist auch einfach ein Erlebnis, mit dem Rad zur Schule zu fahren, statt im Bus oder im Auto zu sitzen – auch für die Erwachsenen“, so Marla Breuss über die Idee hinter dem Fahrradbus. Ähnlich einem Schulbus ist der Fahrradschulbus zu vereinbarten Zeiten auf festgelegten Routen unterwegs. Kinder können mit ihren Fahrrädern dazukommen und bis zu ihrer Schule mitfahren. Dabei fahren mehrere Kinder begleitet von Erwachsenen als Verband und sind so sicherer unterwegs.

Der Fahrradbus fährt nun täglich um 7:00 Uhr von der Richard-Vosgerau-Schule in Borby zum Eckernförder Schulzentrum Süd und freut sich über weitere Mitradelnde - ob jung oder alt!



## TSCHÜSS ELTERNTAXI! HALLO SCHULSTRASSE!

Drei Tage lang sperrten Ehrenamtliche vom ADFC Preetz, Kidical Mass Preetz und dem NABU kurz vor Schulbeginn die direkte Zufahrtsstraße zur Grundschule im Lohmühlenweg in Preetz und hielten sogenannte Elterntaxis vom Einbiegen ab. „Die Situation im Lohmühlenweg ist für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, wirklich gefährlich. Regelmäßig

kommt es hier zu riskanten Wendemanövern. Da nicht nur Autos die Straße nutzen, sondern auch die Kinder, ist es einfach zu unübersichtlich“, so Henning von Schöning aus dem Landesvorstand des ADFC Schleswig-Holstein. Deshalb ist das Ziel, dass aus dem Lohmühlenweg dauerhaft eine Schulstraße wird. Das bedeutet, dass die Straße vor der Schule in den Zeiten rund um

## AUSGEZEICHNET: ERSTE FAHRRADFREUNDLICHE SCHULE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN



Foto: Fenja Simon / ADFC SH

Für gute Radabstellanlagen, eine Fahrrad-AG, Fahren üben auf dem Schulhof und viele weitere tolle Aktionen rund ums Rad wurde die Grundschule Kiel-Wellsee am 29. Mai vom ADFC Schleswig-Holstein als erste „Fahrradfreundliche Schule“ ausgezeichnet.

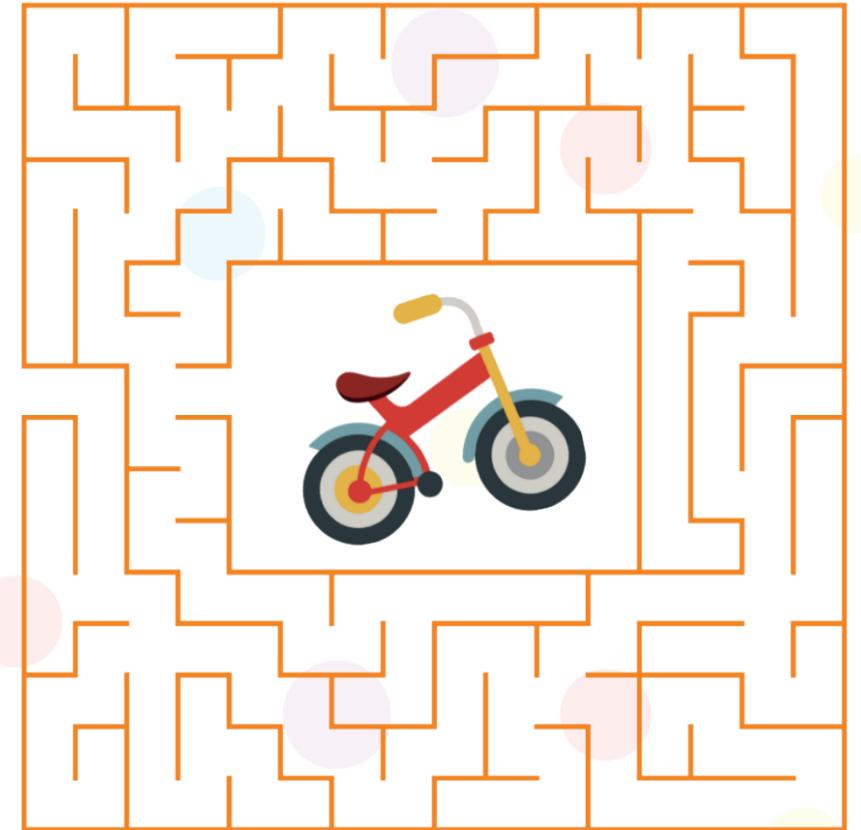
Der ADFC Schleswig-Holstein unterstützt das Engagement von Schulen im Rahmen des Förderprojekts „Wir sind Fahrradfreundliche Schule“ nun mit bis zu 100 € (in begründeten Ausnahmen 150 €) pro Schule. Bewerben können sich alle Schulen, die sich für die Auszeichnung bewerben oder diese bereits erhalten haben. Das Projekt „Fahrradfreundliche Schule“ wird von der BINGO!-Projektförderung und dem Verkehrsministerium Schleswig-Holstein gefördert.

[www.fahrradfreundliche-schule.de](http://www.fahrradfreundliche-schule.de)

Schulbeginn und -ende für den Hol- und Bringverkehr gesperrt ist.

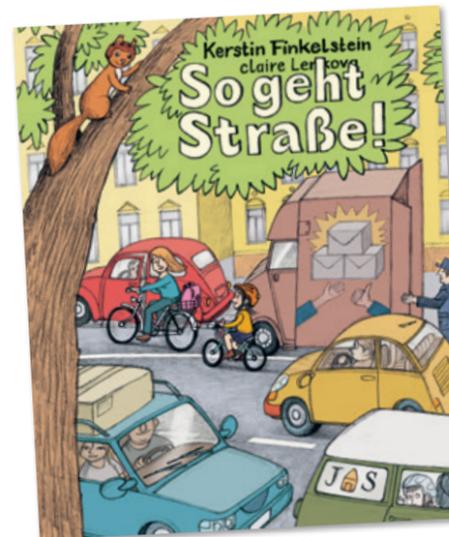
Rechtlich spricht nichts dagegen, auch in Schleswig-Holstein Schulstraßen dauerhaft einzurichten. Der Anfang des Jahres von NRW verabschiedete Erlass kann dafür eine guter Handlungsleitfaden sein.

Hey, kannst Du mir helfen, mein Fahrrad aus dem Labyrinth herauszuholen? Du musst nur den richtigen Weg finden. Zeichne ihn am besten mit einem Stift nach.



## EIN STRASSENVERKEHRSBUCH FÜR KINDER, DAS DIE REALITÄT ABBILDET!

Die Bilder in herkömmlichen Straßenverkehrsbüchern zeigen Straßen ohne geparkte Autos und ohne Staus, leere Gehwege und lächelnde Erwachsene, die radelnde Kinder freundlich vorbeilassen. Ordentlich, überschaubar, ungefährlich. Suggestiert wird Kindern in diesen Büchern, dass sie sich nur an die Regeln zu halten haben, um im Stadtverkehr sicher unterwegs zu sein. „So geht Straße!“ setzt diesem Bilderbuchklischee eine realistische Kinder-Aufklärung entgegen, die Kinder auf den tatsächlichen Straßenverkehr vorbereitet.



So geht Straße! / Kerstin E. Finkelstein  
Mit Illustrationen von Claire Lenkova  
Ab 6 Jahren  
ISBN 978-3-96428-213-2

Um an der Verlosung\* teilzunehmen, schreibe uns bis zum 15. März eine Mail unter Angabe von Name und Adresse an [redaktion@adfc-sh.de](mailto:redaktion@adfc-sh.de) mit dem Betreff „So geht Straße“.

Wir verlosen ein Exemplar vom Kinderbuch „So geht Straße!“\*

\*Teilnahmebedingungen auf S. 6.

## DAS NEUE STVG IST DA!

Der ADFC hat jahrelang auf eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) hingearbeitet. Der Bundesrat schloss Anfang Juli diese Reform mit der Zustimmung zur Änderung der StVO vorerst ab.

Noch im November 2023 hatte der Bundesrat die vom Bundestag beschlossene Ergänzung des StVG überraschend abgelehnt. Nach einem halben Jahr mit Verhandlungen der Bundesländer fand im Vermittlungsausschuss folgender Vorschlag für einen neuen § 6 Abs. 4a StVG eine Mehrheit: "Rechtsverordnungen [...] können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der

städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können. [...] Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und dürfen die Sicherheit nicht beeinträchtigen."

Was genau das bedeutet und was wir als ADFC dazu sagen, kannst Du hier lesen: [www.adfc.de/artikel/neues-strassenverkehrsrecht](https://www.adfc.de/artikel/neues-strassenverkehrsrecht)

Auch die StVO-Novelle ist in Kraft getreten und erlaubt Kommunen viel mehr Spielräume für eine fahrradfreundliche Gestaltung von Straßen.



## WAS DAS NEUE GEHWEGPARKEN-URTEIL BEDEUTET

Autos stehen reihenweise mit zwei Reifen auf dem Gehweg und blockieren ihn damit für alle, die diesen nutzen wollen – das sogenannte aufgesetzte Parken oder Gehwegparken. Das ist laut StVO eigentlich verboten, wird aber von den meisten Städten deutschlandweit aufgrund von Parkplatzmangel stillschweigend geduldet. Das ist nun vorbei. Denn nach einem Urteil in Bremen hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig jetzt entschieden: Städte dürfen illegales Parken nicht weiter ignorieren. Sie müssen aber nicht sofort reagieren, sondern dürfen auch erst ein Parkraumkonzept erarbeiten, um Gehwege frei von parkenden Autos zu halten. Doch wo liegt das Problem? Gegen die Untätigkeit ihrer Straßenverkehrsbehörde hatten Anwohner\*innen in Bremen geklagt. Das Oberlandesgericht bestätigte

in zweiter Instanz: Anwohner\*innen haben das Recht auf einen freien Gehweg. Am 6. Juni bestätigten Leipziger Richter\*innen vom höchsten deutschen Verwaltungsgericht das Urteil aus Bremen.

- **Kommunen dürfen das illegale Parken nicht weiter ignorieren. Sie müssen zeitnah handeln.**
- **Die Anwohner\*innen haben nun das Recht, ein Einschreiten der Kommune zu fordern, wenn der Gehweg illegal zugeparkt ist.**
- **Dabei muss die Kommune aber nicht sofort handeln, sondern hat einen Ermessensspielraum und muss nachweisbar zeitnah am Parkplatz-Problem arbeiten.**

## Das wird jetzt einfacher:

### Radfahrstreifen:

Die StVO-Novelle macht es Behörden und Gemeinden leichter, Radfahrstreifen als Teil eines Radnetzes anzulegen und mit baulichen Maßnahmen dafür zu sorgen, dass darauf keine Autos fahren oder parken. Bisher ging das nur, wenn nachweisbare „besondere Umstände“ es „zwingend erforderlich“ machten. Das verhinderte oft die Planung guter und sicherer Radfahrstreifen – und konnte sogar dazu führen, dass bereits gebaute Radfahrstreifen wieder entfernt werden mussten.

### Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen und -zonen können mit der neuen StVO einfacher als bisher gegen unerlaubten Durchgangsverkehr geschützt werden, etwa durch Poller („Modale Filter“), die den Kfz-Durchgangsverkehr draußen lassen, während Fahrräder ungehindert durchfahren können. Damit werden – wie von der neuen StVO vorgesehen – „Flächen für den Fahrradverkehr“ bereitgestellt und gesichert.

### Fahrradparken:

Auch für den „ruhenden Fahrradverkehr“ gibt es mit der StVO-Novelle neue Spielräume: Autoparkplätze können leichter in Fahrradparkplätze umgewandelt werden – das kann zum Beispiel verhindern, dass geparkte Lastenräder enge Gehwege blockieren. Ob es angemessen ist, dass dafür einzelne Kfz-Parkplätze weichen müssen, wird im Einzelfall entschieden.

### Tempo 30:

An Hauptstraßen bleibt es dabei, dass Tempo 30 nur an „besonderen Gefahrenstellen“ angeordnet werden kann. Aber: Lücken zwischen einzelnen Tempo-30-Abschnitten können jetzt auf einer Länge von 500 Metern geschlossen werden, vorher waren es nur 300 Meter. Auch im Umfeld von Zebrastreifen, Spielplätzen und vielgenutzten Schulwegen kann jetzt Tempo 30 leichter angeordnet werden.



Foto: Fenja Simon / ADFC SH

## FAHRRADSTRASSE IN GEFAHR?

In Ahrensburg steht zur Diskussion, ob eine der ältesten Fahrradstraßen der Stadt wieder in eine „normale“ Straße umgewandelt wird. Die Stadt vertritt diese Position mit der Begründung, dass in der Fahrradstraße im Wulfsdorfer Weg zu viele Autos unterwegs seien und dass „entsprechend der nunmehr geltenden Vorschriften der Straßenverkehrsordnung Fahrradstraßen nur dort angeordnet werden dürfen, wo der Radverkehr die überwiegende Verkehrsart ist.“ Inzwischen hat die Stadt auch wieder halbseitiges Gehwegparken erlaubt - der Parkdruck sei zu hoch.

Eine Initiative von Anwohner\*innen um Andy Kaminski und Philipp Schwanenberg sammelt nun Unterschriften, um den Status als Fahrradstraße zu erhalten und sie sicherer zu machen. Auch der ADFC vor Ort in Ahrensburg kritisiert die Pläne der Stadt. „Verkehrsaufsicht und Politik hätten im Wulfsdorfer Weg gerade die Möglichkeit zu zeigen, dass sie an einer nachhaltigen und fahrradfreundlichen Strategie für Ahrensburg interessiert sind“, so Ortsgruppensprecher Jürgen Griebel. Durch verschiedene von der Stadt angeordnete Maßnahmen würde der Wulfsdorfer Weg überhaupt erst attraktiv für den Kfz-Verkehr. „Obwohl der Wulfsdorfer Weg zum Schulweg vieler Schüler mehrerer Schulen

## WEG FREI FÜR FAHRRADSTRASSEN: LANDESREGIERUNG VERÖFFENTLICHT ERLASS!

Vor kurzem hat das Verkehrsministerium (MWWATT) einen Erlass veröffentlicht, in dem die Anordnung von Fahrradstraßen ganz explizit empfohlen und parallel zu separaten Radwegen als Führungsform des Radverkehrs bevorzugt wird. Konkret heißt es: „Die Landesregierung sieht in Fahrradstraßen ein wichtiges Element zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilität und empfiehlt die Anordnung von Fahrradstraßen dort, wo es rechtlich möglich und geboten ist.“ Das ist ein wichtiges Zeichen an die Verkehrsbehörden, denn nicht selten werden Anträge zur Einrichtung von Fahrradstraßen aufgrund vermeintlich

unsicherer Rechtslage abgelehnt. Mit der Positionierung der Landesregierung sollte das wegfallen - und stattdessen mehr Fahrradstraßen genehmigt werden!



Du willst auch gerne eine Fahrradstraße in Deiner Gegend? Dafür musst Du nur einen Antrag bei Deiner Kommune stellen. Am einfachsten geht das mit unserem Musterantrag, den Du im Grunde nur noch für Deine Situation vor Ort ausfüllen musst. Du findest ihn unter:

<https://sh.adfc.de/artikel/jetzt-aktiv-werden-mit-unseren-antragsvorlagen>



Fotos: Jürgen Griebel / ADFC Ahrensburg

gehört, ist er durch unangemessene Regelungen und mangelnde Instandhaltung zu einer Rennstrecke für Autos geworden“, kritisiert Griebel. Die Belange des Radverkehrs würden zugunsten des Autoverkehrs vernachlässigt. Zudem sei das erhöhte Kfz-Aufkommen derzeit auch einer Großbaustelle in einer Nebenstraße geschuldet. Sobald die Straße, die zur Zeit nur ortsauswärts befahrbar ist, nach Ende der Bauarbeiten wieder in beide Richtungen freigegeben wird, würde sich der Autoverkehr im Wulfsdorfer Weg auch wieder entspannen, so Griebel. „Und dann sollte die Fahrradstraße sicherer gemacht werden. Wir denken an eine Rechts-vor-Links-Regelung, das Auffrischen der Piktogramme, Aufstellen von Pflanzkübeln sowie Schilder, die die Regeln in einer Fahrradstraße aufzeigen. Viele Autofahrer kennen die Regeln nicht und so kommt es immer wieder vor, dass Radfahrende angehupt, beschimpft und bedrängt werden.“

„Besonders vor dem Hintergrund des kürzlich veröffentlichten Fahrradstraßenerlasses des Verkehrsministeriums (siehe oben) und dem Urteil aus Bremen zum Gehwegparken (s. Seite 18) sowie des neuen Straßenverkehrsgesetzes und der neuen Straßenverkehrsordnung (s. Seite 18) ist die Ankündigung der Stadt besonders ku-

rios und die Berufung auf die rechtliche Lage zumindest anzuzweifeln“, so Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein über die Situation in Ahrensburg.

## EIN SCHILD, ZWEI BEDEUTUNGEN.

Kein Land der Welt hat so viele Verkehrsschilder wie Deutschland. Und doch haben wir mindestens eines zu wenig. Es geht um das Zusatzschild „Radfahrer frei“ - und seine zwei Bedeutungen. Die variiert nämlich je nachdem, wo es angebracht ist!

Zum einen finden wir das Schild in Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in entgegengesetzter Richtung freigegeben sind. Zum anderen finden wir es auf dem „gemeinsamen, nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg“.

Zweimal „Radfahrer frei“. Zweimal wird das Radfahren erlaubt. Aber: In der Einbahnstraße teilt man sich die Fahrbahn mit den Kfz. Auf dem „gemeinsamen, nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg“ teilt man sich dagegen einen Gehweg. Der Gesetzgeber hat sich überlegt, dass Radfahrende auf der Fahrbahn wirklich „frei“ fahren dürfen. Auf dem Gehweg bedeutet „Radfahrer frei“ dagegen: Schritttempo 5 km/h.

Wie ist das zustande gekommen? Seit 1998 muss ein benutzungspflichtiger Radweg „zumutbar“ sein. Wenn nicht, dürfen Radfahrende die Fahrbahn nutzen. Vielerorts haben die Verwaltungen daraufhin die Benutzungspflicht aufgehoben und die sogenannten „Blauen Lollis“ abgebaut. Viele Radfahrende möchten diese nicht zumutbaren und nicht benutzungspflichtigen Radwege dennoch nutzen, weil ihnen das Fahren auf der Fahrbahn missfällt - in der Regel aus Angst vor gefährlichen Kfz. Einige Gemeinden geben insbesondere die alten „gemeinsamen Radwege“ gerne für den Radverkehr frei, aber ohne eine Benutzungspflicht - und beschilderten diese Radwege, die nicht benutzungspflichtig sind, mit „Gehweg“ und dem Zusatz „Radfahrer frei“.

Ja, aber wer weiß denn sowas?! Wie wäre es deshalb mit einem Zusatzschild für Gehwege, das für Radfahrende (und auch für Verwaltungen) Klarheit schafft, beispielsweise „Radfahrer Schritttempo“, wie auf dem Ostseeküstenradweg bei Timmendorf gesehen?

**Übrigens:** Immer mehr Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Früher musste dies von der Verwaltung im Einzelfall begründet werden. Heute sollte die Verwaltung jede Einbahnstraße freigeben und nur die Ausnahmen begründen, welche nicht freigegeben werden!



Wusstest Du, dass „Radfahrer frei“ in diesem Fall bedeutet, dass Du Schritttempo fahren musst?



„Radfahrer frei“-Schild an einer Einbahnstraße bedeutet: Radfahrende dürfen diese auch in entgegengesetzter Richtung befahren.

Fotos: Jürgen Lieske

## UDV-STUDIE: FAHRRADUNFÄLLE AUF LANDSTRASSEN

Vier tote und 58 schwerverletzte Radfahrende - das ist die Unfallbilanz einer durchschnittlichen Woche auf deutschen Landstraßen. Dies zeigt eine wissenschaftliche Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zu schweren Fahrradunfällen auf Landstraßen.

Viele Unfälle ließen sich laut UDV aber vermeiden. „Das Hauptproblem ist, dass Radfahrende auf Landstraßen immer wieder übersehen werden“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler. Besonders gefährlich sind Kreuzungen, wo gut zwei Drittel der schweren Fahrradunfälle (68 Prozent) stattfinden. Solche mit tödlichem Ausgang verursachen laut Polizei-Statistik Radfahrende zwar mehrheitlich selbst, etwa indem sie Autos die Vorfahrt nehmen.

Jedoch ist dies häufig Folge fehlender geeigneter Sicherheitsmaßnahmen: „Unsere Analyse ausgewählter Unfallstellen zeigt, dass oft ein eigener Radweg fehlt, es an zwei von drei Stellen Sichthindernisse gibt und Autos an jeder zweiten Unfallkreuzung mehr als 70 Stundenkilometer fahren dürfen“, so Zeidler. Auch entlang der Strecken, wo 32 Prozent der schweren Unfälle passierten, würden Radwege die Sicherheit verbessern. Häufig fuhren Autos bei schlechten Sichtverhältnissen, etwa im Schatten der Bäume oder bei Dämmerung, von hinten auf.

Studie: Forschungsbericht Nr. 96. Analyse von getöteten Radfahrenden auf Landstraßen. UDV. 2024.



## EMISSIONEN NICHT GESUNKEN!

Beim Verkehr soll der Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bis 2030 mehr als halbiert werden - so hat es sich das Land selbst gesetzlich verordnet. Ein Bericht zeigt jetzt: Den großen Klimaschutz-Ankündigungen der Landesregierung folgen nicht die notwendigen Taten.

Das Ministerium für Energiewende und Umweltschutz (MEKUN) hat Anfang Juli 2024 den „Monitoringbericht Energiewende und Klimaschutz“ veröffentlicht, der bezüglich des Verkehrssektors deprimierend ausfällt, wie Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein, feststellt: „In den letzten fünfzehn Jahren herrschte beinahe Stillstand, wir sehen keine nennenswerten Einsparungen.“

**Nun soll der Ausstoß innerhalb von sieben Jahren nahezu halbiert werden - (wie) kann das gelingen?**

Der im Juni 2023 vorgestellte „Maßnahmenfahrplan für den Sektor Verkehr für das Klimaschutzprogramm 2030“ listet die wesentlichen Maßnahmen des Landes zur Erreichung dieses Ziels auf. Den größten Fortschritt soll in Schleswig-Holstein die „Landesstrategie E-Mobilität“ mit bis zu 1,5 Millionen Tonnen Reduktion bringen.

Dieser Plan birgt allerdings ein Problem in sich: Denn diese Annahme beruht auf dem Ziel der Bundesregierung von 15 Millionen zugelassenen Elektroautos bis 2030, von denen etwa 530.000 in SH fahren sollen. Dieses Ziel wird jedoch inzwischen immer häufiger als unrealistisch eingeschätzt. Aktuell gibt es nur 1,5 Millionen E-Autos im Bestand. Um das Ziel für Schleswig-Holstein zu erreichen, müssten jedes Jahr so viele E-Autos wie Verbrenner neu zugelassen werden. Utopisch, wenn man bedenkt, dass von drei Millionen Neuzulassungen derzeit lediglich 270.000 Elektroautos sind - bundesweit!

**Schleswig-Holsteins gesamtes Klimaschutzkonzept für den Verkehr hängt damit von einem Ziel ab, das höchstwahrscheinlich nicht erreicht werden wird.**

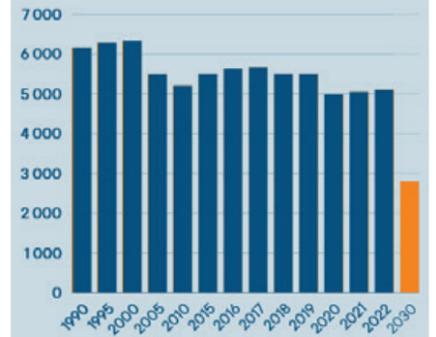
Wenn der Kfz-Sektor - der aktuell rund 96 Prozent der Verkehrsemissionen ausmacht - nicht die erwünschte Wirkung durch die Elektrifizierung bringt, wie kann dann die

Halbierung erreicht werden? „Eine Schlüsselrolle werden dem öffentlichen Personennahverkehr aus Bus und Bahn sowie Zugverbindungen auf Mittel- und Langstrecke zukommen“, betont Stephanie Meyer und stellt klar: „Dazu sind erhebliche Mittel für Investitionen und Kapazitäten notwendig. Die Ankündigungen für den Haushalt 2025 sind nicht mit einer Erhöhung der Mittel hinterlegt, sondern beinhalten Kürzungen für Betrieb und Ausbau der Schiene, aber auch der Busangebote in den Kreisen.“

Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten. Ungefähr 150 Millionen Euro hat das Land 2024 in den Straßenbau investiert (die Autobahnen ausgenommen), allerdings nur 38 Millionen in den Radwegebau (das ist zwar eine Rekordsumme, in diesem Vergleich bleibt sie jedoch gering). Dazu kommen 2023 und 2024 insgesamt etwa 33 Millionen für das Schienennetz, sodass knapp über 70 Millionen Euro für klimafreundliche Infrastruktur dem doppelten Betrag für den „Status quo“ entgegenstehen. Daher sind sich der ADFC SH, VCD Nord und BUND SH einig, dass die Mittel für den Ausbau des Straßennetzes zugunsten der Alternativen gekürzt und Planungs- und Baukapazitäten auf den Schienen- und Radverkehr verlegt werden müssen. Dass auch der Radverkehr enorme Potentiale hat, zeigt die vom ADFC beauftragte Studie des Fraunhofer ISI „Radverkehrspotentiale für Deutschland“. Demnach könnte Deutschland bei entsprechenden Bedingungen den Radverkehr verdreifachen und so 19 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr im Verkehrssektor einsparen.

ADFC-Landesvorsitzende Stephanie Meyer resümiert: „Die Landesregierung tut derzeit sehr viel, das gewonnene Vertrauen in die Mobilitätspolitik zu verspielen. In den aktuell angespannten Zeiten mit ambitionierten, klimapolitisch unumgänglichen Zielen gibt es keinen Platz mehr für ein ‚Weiter so‘ einer veralteten Straßenbaupolitik.“

Gesamte CO<sub>2</sub>-Emissionen in SH (Verursacherbilanz) im Verkehrssektor 1990 - 2022 (in Millionen Tonnen)



Avisiertes Ziel, das in den nächsten sechs Jahren vom Land SH erreicht werden muss (2,8 Mio Tonnen)

Veränderung 2022 ggü. 1990



Endenergieverbrauch im Verkehrssektor nach Verkehrsträgern in 2022 in SH



Investitionen des Landes in verschiedene Verkehrsträger (in Mio Euro)



Quelle: Monitoringbericht Energiewende und Klimaschutz in Schleswig-Holstein 2024, Langfassung. MEKUN, Statistikamt Nord. Infrastrukturbericht des Landes SH 2024.

## RADWEG AN DER LAND-STRASSE L42/44 FERTIG

Unser Ministerpräsident Daniel Günther hat sein Versprechen gehalten. Endlich ist er fertig, der Radweg an der L 42/44 zwischen den Gemeinden Sehestedt, Haby und Holtsee und damit ist auch endlich Schluss mit den Umleitungen in Richtung Eckernförde. Der Weg ist teilweise sehr schmal und der Begegnungsverkehr somit schwierig. Ein schmaler Weg ist besser und sicherer als auf der Straße zu fahren. Wir müssen nur aufeinander aufpassen - denn schall dat al gahn. Vor allem die Sehestedter\*innen freuen sich. Jetzt fehlt noch das Teilstück zwischen Sehestedt und Schirnau, aber pssst... es wurden schon Landvermesser\*innen mit einem Messrad auf dem Radweg gesehen.



Foto: Ellen Pehling

## GROSSE TESTSTRECKE UND LOKALE LÄDEN

Die Messe „Fahrrad Kiel - Rund ums Rad“ öffnet am Sonntag, 9. März, im Ostseekai Kiel wieder ihre Türen. Viele regionale Aussteller präsentieren ihre neuen - und erprobten - Modelle. Die Räder können auf einer großen Fahrrad-Teststrecke Probe gefahren werden und man kann sich umfassend beraten lassen. Außerdem wartet ein Rahmenprogramm mit Radreise-Vorträgen auf die Besucher\*innen.

**Kieler Fahrradmesse**  
**Sonntag, 9. März 2025, 10-17 Uhr**  
**Ostseekai Kiel**  
 Eintritt 4,00 Euro  
 (Kinder & Jugendliche bis 17 J. freier Eintritt)  
[www.nhvs-events.de](http://www.nhvs-events.de)

## „WENDI“ WENDET MOBILITÄT IN WENTORF

Im Rahmen der Kulturwoche Wentorf war die ADFC-Ortsgruppe in wunderbarer Kooperation mit dem „Verein für Straßenkunst“ kreativ unterwegs. Wendi, wie das „Gehzeug“ in Wentorf genannt wird, wurde der staunenden Öffentlichkeit in Ruhe und Bewegung präsentiert. Unter einem Gehzeug versteht man eine 1975 von Dr. Hermann Knoflacher erdachte und gebaute Konstruktion. Dabei handelt es sich um einen Holzrahmen, den sich Fußgänger\*innen umhängen können, um dieselbe Fläche wie PKW-Fahrer\*innen in Anspruch zu nehmen. Mit den Abmessungen eines BMW X 7 (ca. 5,30 Meter Länge x 2,00 Meter Breite) und eines VW Käfer (ca. 4,00 Meter Länge x 1,50 Meter Breite) illustriert es das Wachstum von Kfz-Fahrzeugen.



Foto: ADFC Wentorf

Zeigt, wie viel Platz ein Auto eigentlich so beansprucht - das sogenannte Gehzeug, hier im Einsatz in Wentorf bei Hamburg.

## SPERRZEIT - EIN ALTER HUT!

Ein Kommentar von Irene und Heinz Förster vom ADFC Halstenbek

Wir haben uns schon öfter gefragt, warum die Sperrzeiten für Fahrräder im HVV immer noch gelten. Viele halten sich nicht daran, und die, die erwischt werden, zahlen eine hohe Strafe.

Wir finden: Die Sperrzeiten im HVV müssen mal überdacht und nach Möglichkeit abgeschafft werden. In Hamburg und um Hamburg herum bis Itzehoe, bis Ratzeburg, Reinfeld, Freiburg/Elbe, Amelinghausen, Kaltenkirchen – in diesem großen Gebiet gelten die Sperrzeiten und sie betreffen deshalb auch Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Dabei möchte Hamburg Fahrradstadt werden und zur Verkehrswende gehört auch die Mitnahme von Rädern zu jeder Zeit. Im Hamburger Osten werden Räder bisher nur auf den Hauptlinien mitgenommen.

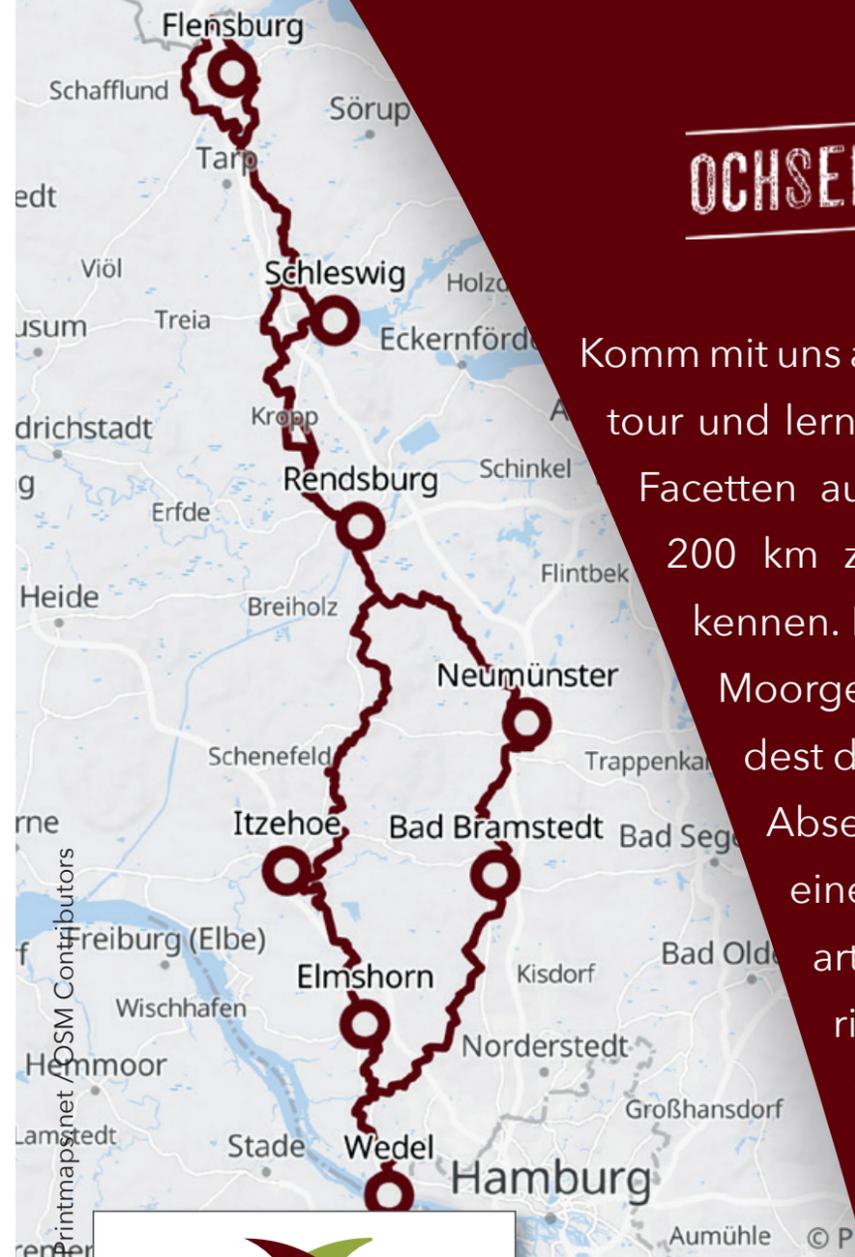
Die Dörfer sind da abgehängt. Diese ländlichen Gebiete gehören auch zum HVV und der muss unbedingt umdenken und fahrradfreundlicher werden. Die Busse, wo es gestattet ist, dürfen zwei Fahrräder mitneh-

men. Flexible Arbeitszeiten und Homeoffice konzentrieren die Fahrgastströme nicht mehr auf die Sperrzeiten. Diese festgelegten Zeiten sind insofern schon alte Hüte. Der HVV mit seinem großen Gebiet hat zur Folge, dass Radfahrende und Radtouristen in diesem großen Gebiet gehandicapt sind. Haseldorf und Marsch werben mit Radtouren an der Elbe entlang nach Hamburg. Touristen werden von den Sperrzeiten überrascht. Von den Sperrzeiten betroffen sind auch Radreisende, die in Hamburg einen Fernzug erreichen wollen; denn sie dürfen nicht nach Hamburg hineinfahren. Die Fahrräder tragen dabei das ganze Gepäck für eine längere Reise. Wo ist der Sinn?

### Wann sind die Sperrzeiten?

(S-, U-, A-Bahnen und in einigen Bussen)  
**Mo-Fr von 6-9 Uhr und von 16-18 Uhr**

Ganztägig erlaubt ist die Fahrradmitnahme an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember, während der Hamburger Sommerferien (nur Bahn, nicht Bus) sowie wenn die Sicherheit nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht eingeschränkt oder belästigt werden.



sh-tourismus.de/MOCANOX



## OCHSENWEG LANDGEMACHT!

Komm mit uns auf eine ganz besondere Fahrradtour und lerne den Ochsenweg mit all seinen Facetten auf einer Gesamtlänge von über 200 km zwischen Wedel und Flensburg kennen. Entspannt radelst du durch weite Moorgebiete, grüne Wälder und erkundest die faszinierende Geestlandschaft. Abseits befahrener Straßen bietet dir eine vielfältige Mischung aus einzigartigen Naturlandschaften, historischen Orten und interessanten Städten viel zu sehen und zu erleben.

Auf dich warten spannende Abenteuer und Wissenswertes rund um die Themen Natur, Geschichte und Landwirtschaft.

Also schwing dich jetzt in den Sattel!



**EIN ECHTES  
KNALLERANGEBOT**



Deutschland-  
ticket

**KAUF'S  
BEI UNS!**



Jetzt dein Deutschlandticket  
bei NAH.SH abonnieren:  
[nah.sh/deutschlandticket](https://nah.sh/deutschlandticket)



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden