



# MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT  
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild: sh-tourismus.de/mocanox

## DER OCHSENWEG: PER RAD DURCH DIE GESCHICHTE

Was bringt die neue StVO?  
Verkehrsrechtlerin Dr. Janna Ringena  
im Interview.

Fünf Jahre Radstrategie SH.  
Wo stehen wir?  
Wie geht es weiter?

Schulstraßen-Petition  
aus Preetz: Was Ehrenamt  
bewegen kann.

# KÜSTENRAD

E-BIKE STORES



**WIR GEBEN DIR DIE VOLLE LADUNG.**

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

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

- Exklusive Küstenrad-Benefits: Zubehörgutscheine, Fahrsicherheitstrainings & vieles mehr!
- Rundum-Sorglos-Paket: Kleiner Aufwand & großer Benefit für Arbeitnehmende & Arbeitgebende
- Garantiert in deiner Nähe: 14 Stores in Schleswig-Holstein und Hamburg
- 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](mailto:leasing@kuestenrad.de)



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

**Editorial**



**Radstrategie! Radstrategie?**

Die Radstrategie hat Halbzeit – das ist der Schwerpunkt dieses Heftes und deshalb erscheint es diesmal in erweitertem Umfang.

Viele von Euch werden vielleicht das Resümee ziehen: bei mir vor Ort ist davon nichts sichtbar, nicht auf meinen Alltagswegen und nicht bei meinen Freizeitrouuten. Das ist ebenso richtig - wie es auch falsch ist. Auf Landesebene hat ein Mentalitätswandel stattgefunden. Quellen und Ziele des Verkehrs sind jetzt auch Quellen und Ziele des Radverkehrs. Aber

es ist noch ein weiter Weg bis zu einer real gebauten, guten Radinfrastruktur – und es ist ein Riesenpuzzle. Damit in Schleswig-Holstein eine flächendeckende Radinfrastruktur entsteht, ist es notwendig, dass in jeder einzelnen Kommune Politik und Verwaltung an einem Strang ziehen und bereit sind, Lösungen zu erarbeiten, auch wenn es technisch schwierig ist, weil zum Beispiel die Flächen fehlen.

Mit der neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV) gibt es jetzt verkehrrechtlich bessere Voraussetzungen. Zum ersten Mal ist die Rede von „Verkehren“. Damit ist klargestellt, dass Verkehr nicht nur Kfz-Verkehr ist. Und Verkehrskonzepte aller Art sollen Berücksichtigung finden bei der Abwägung von verkehrrechtlichen Anordnungen. Das wertet alle Radverkehrs- oder Mobilitätskonzepte deutlich auf.

Es gilt also weiter – packen wir es an, jeder für sich vor Ort und wir alle gemeinsam als ADFC!

**Einen wunderbaren Radel-Sommer wünscht Euch**  
Stephanie Meyer, Landesvorsitzende



**30 Jahre Fahrkomfort im Norden:**

Besuchen Sie uns zu unseren Jubiläums-Veranstaltungen 2025 mit über 30 Test- und Vorführ-Modellen, Probefahrt-Aktionen und vielfältigen Spezialrad-Angeboten für Ihren Alltag, Radreisen und Sport.



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



## Trimobil.net

**Spezialfahräder.**



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

**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://sh.adfc.de/adfc-sh)

# NEUES LEBEN FÜR ALTE WEGE

Vom historischen Handelsweg zur Top-Radroute: Der Ochsenweg in Schleswig-Holstein wird zur Qualitätsradroute ausgebaut mit neuen Erlebnissen, spannender Geschichte und Natur pur. Wir haben mit Katharina Kruse von der Geschäftsstelle des Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V. zum aktuellen Stand des Projekts gesprochen und erfahren, worauf sich Radfahrer\*innen freuen können.



Der Ochsenweg, einer der ältesten Radfernwege Schleswig-Holsteins, der teilweise noch dem historischen Landweg durch Schleswig-Holsteins Binnenland folgt, soll zur ersten Qualitätsradroute des Bundeslandes ausgebaut werden. Um die Zertifizierung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC e.V.) zu erhalten, wird die Strecke derzeit umfassend modernisiert.

Mit einer Gesamtlänge von 230 Kilometern (mit Ost- und Westroute 540 Kilometer) bietet der Ochsenweg ein abwechslungsreiches Radfahrerlebnis. Die flache Landschaft eignet sich sowohl für ausgedehnte Radreisen als auch für kürzere Tagestouren. Dank der zahlreichen Bahnhöfe entlang der Strecke können Radfahrer\*innen ihre Touren individuell gestalten und abkürzen.

## Ost- und Westroute: Für jeden Geschmack etwas dabei

Der Ochsenweg ist in eine Ost- und eine Westroute unterteilt. Die Ostroute führt durch belebtere, historisch bedeutende Städte wie Neumünster und Bad Bramstedt, während die Westroute durch idylli-

sche, ländliche Gebiete führt. Die Ost-Route des Ochsenweges ist zugleich D-Route 7 und EuroVelo Route 3 - Radfahrer\*innen können ihre Route im Süden also auf dem Jakobsweg fortführen, während der Weg in Dänemark als Hærvej (dt. Heerweg) bis zur Grenze nach Norwegen und darüber hinaus führt. Neben den klassischen Unterkünften gibt es entlang des Weges auch Campingplätze und Heuherbergen oder auch Naturrastplätze des Projekts „Wildes Schleswig-Holstein“.

## Hinter den Kulissen: Ein Jahr Vorbereitung

Die Arbeiten am Ochsenweg begannen

Ende 2022. Das erste Jahr war vor allem von organisatorischen Aufgaben geprägt. Zunächst wurde das Infrastrukturmanagement-Büro „Lebensraum Zukunft“ beauftragt, um Mängel entlang der Strecke zu identifizieren, die nun nach und nach behoben werden. Dazu gehören unter anderem die Verbesserung der Beschilderung, die Optimierung der Wegequalität, aber auch der Wegbreiten.

Die Modernisierung des Ochsenwegs ist ein Gemeinschaftsprojekt, bei dem alle gefragt sind: Kreise, Ämter, Gemeinden, aber auch beispielsweise der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) arbeiten eng zusammen.





Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit ist der geplante Neubau des landesstrassenbegleitenden Radweges entlang der L116 zwischen Lägerdorf und Hohenfelde.

**Sehenswertes am Wegesrand**

Neben der Verbesserung der Infrastruktur wird auch das Angebot für Radfahrer\*innen erweitert. Dafür werden Rastplätze erweitert und neu geschaffen und Fahrrad-service-Stationen eingerichtet. Auch die Gastronomie, die Sehenswürdigkeiten und das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten, insbesondere Bett+Bike-Betriebe, werden ausgebaut. Dabei sollen möglichst viele Betriebe über eine Partnerschaft den Radfernerweg bereichern. So soll die Rad-

route für Tagesausflügler\*innen als auch Radreisende das entsprechende Angebot vorhalten. Übrigens: Der Ochsengang sucht stetig weiter nach Partnerschaften, um die Erlebnisse und Möglichkeiten entlang des Weges auszubauen!

Dabei warten jetzt schon an jeder Ecke Sehenswürdigkeiten. Unser Tipp: Bei der Radtour sollte nicht nur nach vorne, sondern auch nach links und rechts geschaut werden und der eine oder andere Halt eingeplant werden.

In Rendsburg kann die Schwebefähre bestaunt werden, im Arboretum in Ellerhoop lässt sich eine malerische Pause einlegen, das Rosarium in Uetersen bezaubert mit Blütenduft von über 900 Rosen, am Dane-

werk spürt man den Hauch von Geschichte, im archäologisch-landeskundlichen Arniepark in Oeversee gibt es sieben imposante Großsteingrab-Anlagen zu entdecken und im Caspar-von-Saldern-Haus geht man auf Spurensuche einer holsteinischen Bauern- und Beamtenfamilie.

Um die Geschichte des Ochsengangs noch lebendiger zu machen, wurden die Erzählfiguren Freya und Tjark geschaffen, deren Hörgeschichten entlang des Weges abrufbar sein werden. Von ihnen erfahren Radfahrer\*innen auf dem Ochsengang Wissenswertes, Spannendes und Unterhaltsames rund um Historie, Landwirtschaft und Sehenswürdigkeiten. In Oeversee diskutieren das Vater-Tochter-Gespinn beispielsweise die Folgen der Schlacht von 1846 und besuchen das älteste Gasthaus Schleswig-Holsteins. Am Danewerk machen sie eine gedankliche Zeitreise in die faszinierende Welt der Wikinger. In Hohenlockstedt lernen sie, warum Käse aus Schleswig-Holstein weltweit so beliebt ist, entdecken in der Liether Kalkgrube geologische Schätze und erfahren in Ellerhoop, warum Moore so wichtige Kohlenstoffspeicher sind.

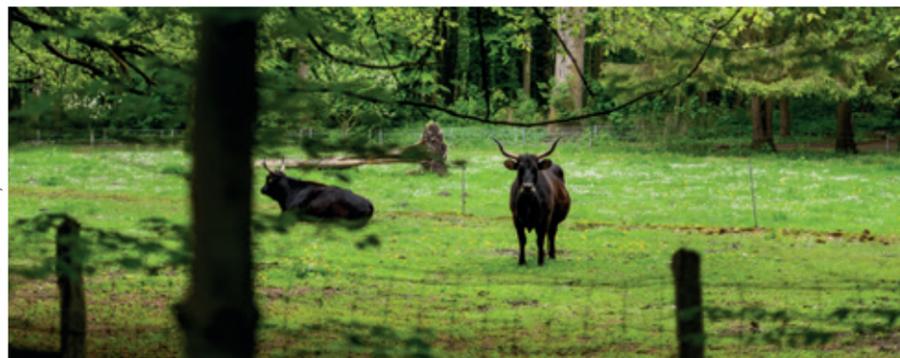


Foto: sh-tourismus.de/mocanox

**Geschichte trifft Moderne**

Ein besonderes Augenmerk liegt zum einen auf der reichen Geschichte des Ochsengangs. Zwischen Lohe-Förden und Kropp befindet sich beispielsweise - an einer Alternativstrecke gelegen - der am besten erhaltene historische Abschnitt der Strecke, der durch den malerischen Kropper Busch führt. Perfekt für alle, die es lieben, auch etwas „offroad“ unterwegs zu sein - mit dem geeigneten Fahrrad versteht sich. Zumal das Hotel Kropper Busch schon offizieller Partner des Ochsengangs ist und auf Fahrradbesuch ausgelegt ist. „Du büs Kropper Busch noch ni vörbi“ - dieser historische Satz prangt schon seit 1911 am Giebel des Jagdzimmers. Noch viele weitere deutsch-dänische Anekdoten oder Geschichten zur Landwirtschaft gestern, heute, morgen stehen im Mittelpunkt und sollen gemeinsam mit dem neuen Erscheinungsbild die Attraktivität des Ochsengangs steigern. Entlang des Weges können sich Radfahrer\*innen an Infotafeln über die Geschichte und Besonderheiten der Region informieren. Videoporträts von lokalen Bauernhöfen, der sogenannte „Hofschnack“, geben Einblicke in die Landwirtschaft und zeigen die große Vielfalt der Betriebe. Einzelne dieser Höfe werden dann auch für Besucher\*innen geöffnet sein.

**ADFC-Zertifizierung und Zeitplan**

Die Befahrung durch den ADFC ist aktuell für das Frühjahr 2026 geplant. Das Projekt, das ursprünglich im September 2025 abgeschlossen sein sollte, wurde vom Wirtschaftsministerium nun auch verlängert, um anschließend letzte Mängel beseitigen zu können. Die offizielle Verleihung der Zertifizierung erfolgt dann voraussichtlich noch 2026. Natürlich müssen Radreisende nicht auf die Zertifizierung durch den ADFC warten. Auch jetzt schon ist der Ochsengang ein spannendes Radreise-Gebiet, das besonders vor dem großen Ansturm ein weitestgehend unentdecktes Juwel ist.

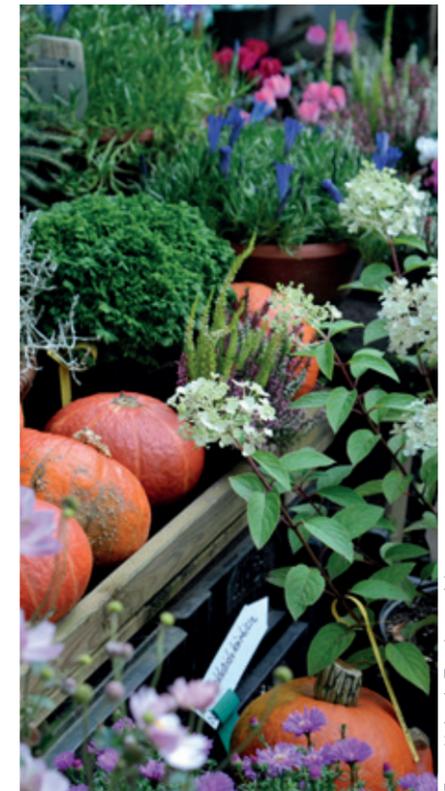


Foto: Holstein Tourismus/photocompany



Foto: sh-tourismus.de/mocanox

*Die nächste Radtour ist immer die schönste!*

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

*Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad*

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

**NORWID**  
 Räder für Velosophen

## STECKBRIEF: DER OCHSENWEG

- **Name:** Ochsenweg
- **Art:** Historischer Handelsweg und Radfernweg
- **Länge:** ca. 540 Kilometer auf Ost- und Westroute
- **Verlauf:**
  - Beginn in Wedel (Schleswig-Holstein)
  - Teilung in Ost- und Westroute in Uetersen
  - Zusammenführung der Routen in Jevestedt bei Rendsburg
  - Ende an der dänischen Grenze nördlich von Flensburg
  - Die Ost-Route ist gleichzeitig D-Route 7 und EuroVelo Route 3
  - Die EuroVelo-Route wird im Süden ab der Grenze zu Hamburg als Jakobsweg fortgesetzt. Im Norden heißt die die Eurovelo Route 3 ab der dänischen Grenze Hærvej
- **Landschaft:**
  - Abwechslungsreiche Landschaften des schleswig-holsteinischen Binnenlandes: Ländliche Gebiete, Felder, Wälder, Moore, entlang der Elbe, Schlei und Stör
  - historische Städte
- **Besonderheiten:**
  - Historische Bedeutung als Handelsweg
  - Ausbau zur Qualitätsradroute (ADFC-Zertifizierung in 2026 geplant)
  - Ost- und Westroute mit unterschiedlichen Schwerpunkten
  - Neue Infrastruktur: 45 Rastplätze, Fahrradservice-Stationen
  - Erlebnisangebote: Hörgeschichten, Infotafeln, „Hofschnack“ (Videoportraits)
  - Zahlreiche Bahnhöfe entlang der Strecke
  - Pauschalangebote
- **Zielgruppe:**
  - Radtourist\*innen, Tagesausflügler\*innen, Geschichtsinteressierte, Naturliebhaber\*innen
- **Veranstaltungen:**
  - Ochsenmarkt in Wedel
  - Wikingertage in Schleswig
  - Abendmarkt in Itzehoe
  - Wochenmärkte, Kunstausstellungen, Konzerte & mehr
- **Übernachtungsmöglichkeiten:**
  - Bett+Bike-Betriebe, bettundbike.de
  - Campingplätze, camping-schleswig-holstein.de
  - Heuherbergen, binnenland.sh/ungewoehnlich-uebernachten/heuherbergen
  - Naturrastplätze („Wildes SH“), stiftungsland.de

Website und mehr Informationen:  
[www.ochsenweg.de](http://www.ochsenweg.de)



Grünes Binnenland

# WARTEN AUFS RAD: WERKSTÄTTEN AM LIMIT

Wer sein Fahrrad liebt, bringt es regelmäßig zur Wartung. Doch wer in der letzten Zeit versucht hat, einen Termin in der Fahrradwerkstatt zu bekommen, kennt das Problem: Lange Wartezeiten sind die Regel. Doch woran liegt das eigentlich? Wir haben mit Werkstätten-Inhabern, Auszubildenden und Radfahrenden gesprochen, um uns ein Bild zu machen. Was wir herausgefunden haben - und was helfen würde - liest Du in diesem Artikel.

Nur wer sich darauf verlassen kann, dass das Fahrrad auch zügig repariert wird, entscheidet sich für einen langfristigen Umstieg. Fehlende Werkstattkapazitäten sind ein echter Hemmschuh für die Mobilitätswende. Vor allem vergangenes Frühjahr schien sich das Problem zugespitzt zu haben. NDR & Co. berichteten über lange Wartezeiten und fehlende Werkstatttermine. „Wer sein Fahrrad im März zur Inspektion bringt, hatte allerdings schon immer ein Problem“, weiß Frank Lamberty, Inhaber von Fahrrad Lamberty aus dem schleswig-holsteinischen Wilster. Doch wie kommt dieser Andrang zustande?

Zum Einen fahren die Menschen in der wärmeren Jahreshälfte mehr Fahrrad. Zum Anderen haben E-Bikes in den letzten Jahren zahlenmäßig zugelegt. Das beobachtet auch Lamberty: „90 % des Werkstattbereichs ist E-Bike. Das wird im ländlichen Raum einfach häufiger gefahren und ist nicht so gut zum selbst reparieren“, so Lamberty, der noch am Motorrad ausgebildet wurde, aber seit 1976 in der Fahrradbranche tätig ist.

### E-Bikes als „Brandbeschleuniger“: Komplexere Technik fordert die Werkstätten heraus

Genau dort liege auch das Problem, führt Lamberty weiter aus: „E-Bikes sind sehr kompliziert bei der Reparatur - und die Werkstätten noch längst nicht darauf ausgelegt.“ Verständlich, sind E-Bikes doch in Teilen anspruchsvoller zu reparieren. „Verschiedene Hersteller haben durch die verschiedenen Systeme auch ganz unterschiedliche Anforderungen. Alle haben eine eigene Software, eine eigene Technik, spezielle Motoren, Akkus und mehr.“ Und wenn die Werkstatt dann doch darauf

ausgerichtet ist, scheitert eine zügige Reparatur oft an langen Wartezeiten auf Ersatzteile. „Die Hersteller haben vieles nicht auf Lager“, so Lamberty.

Die Zahlen des Handelsverband Zweirad (VDZ) bestätigen den Eindruck der Verbraucher\*innen. So stieg die Nachfrage nach Werkstattleistungen 2024 gegenüber dem Vorjahr deutlich. Die Umsätze mit Inspektionen oder Wartungen nehmen stetig zu. Die Umsatzveränderung im Werkstattbereich in 2024 war gegenüber 2023 zwischen zehn und zwölf Prozent höher.

### Die Mobilitätswende in Gefahr? Fehlende Werkstattkapazitäten als Hemmnis

Dass das Probleme für die Verbraucher\*innen - und damit auch die gewünschte Mobilitätswende mit sich bringt, liegt auf der Hand, weiß auch Stephanie Meyer, Vorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.: „Radfahren gehört zu Schleswig-Holstein, sei es auf dem Weg zur Schule oder zur Arbeit, nach Feierabend oder im Urlaub. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis Ende des Jahrzehnts 30 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dafür brauchen wir nicht nur mehr und bessere Radwege, sondern auch ausreichend und gut qualifiziertes Fachpersonal, das die vielen Fahrräder repariert - und das innerhalb weniger Tage und nicht mehrerer Wochen.“

Die Lage in den Werkstätten verschärft sich in der Tat zusätzlich durch den Fachkräftemangel, der ein weiteres drängendes Problem ist. Die Studie der Fachhochschule Kiel im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie

und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (Februar 2024) hat deutlich gemacht, dass bis 2035 mit einer Lücke von mindestens 325.000 Fachkräften in Schleswig-Holstein zu rechnen ist, davon allein ca. 200.000 mit einer abgeschlossenen Dualen Ausbildung. Nach aktuellen Hochrechnungen des VSF (Verbund Service und Fahrrad) fehlen der Branche bundesweit rund 18.000 Fachkräfte.

„Fachkräfte wachsen nicht auf Bäumen“, weiß auch Werkstattinhaber Lamberty. „Die Ausbildung ist anspruchsvoll, sie dauert, in der Saison sind es lange Arbeitszeiten. Trotz gutem Gehalt und toller Zukunftsperspektiven gibt es wenig Bewerber\*innen.“

Unter anderem mag das auch daran liegen, dass die Berufsschulen oft weit weg sind. Bis vor Kurzem gab es für Auszubildende nur die Schule in Hamburg-Bergedorf. Erst seit circa zwei Jahren werden Zweiradmechatroniker\*innen teils auch in Husum unterrichtet. „Fahr mal als Jugendlicher mit den Öffentlichen von Wilster jeden Tag nach Hamburg-Bergedorf oder nach Husum“, so Lamberty.

Die Ergebnisse einer Kleinen Anfrage des SPD-Abgeordneten Niclas Dürbrook in 2024 verdeutlichen dieses Problem: Trotz zum Teil vieler Ausbildungsbetriebe werden in allen Kreisen zu wenige bis gar keine neuen Zweiradmechatroniker\*innen ausgebildet.

### Lange Schulwege machen Ausbildung unattraktiv, Land ohne Lösung

Die Antwort des Bildungsministeriums auf die Anfrage von Dürbrook zeigt deutlich, dass es ausreichend Ausbildungsbetriebe gäbe, auch wenn diese regional ungleich

verteilt seien. Kreise wie Nordfriesland hätten zwölf Betriebe und Rendsburg-Eckernförde 14 Betriebe, die zur Ausbildung berechtigt seien. Während es in den Kreisfreien Städten Flensburg, Kiel und Lübeck lediglich jeweils fünf bis sechs Betriebe sind, ist Neumünster eine unrühmliche Ausnahme mit nur einem Betrieb. Spitzenreiter mit 21 auszubildenden Betrieben ist jedoch der Kreis Schleswig-Flensburg.

Im Kreis Schleswig-Flensburg mit 21 Ausbildungsbetrieben gibt es aktuell in den Jahrgängen 2023/2024 und 2024/2025 lediglich zwei Auszubildende zur Zweiradmechatroniker\*in. Auch in Flensburg und im Kreis Steinburg gibt es jeweils nur eine Auszubildende und in Dithmarschen gar keine Auszubildenden.

„Das sind sehr beunruhigende Zahlen und ein fatales Signal. Denn die meisten Auszubildenden bleiben nach ihrem Abschluss in der Region. Und es werden sich, besonders im nördlichen Landesteil, weiterhin nur wenige Menschen für eine Ausbildung zur Zweiradmechatroniker\*in oder Fahrradmonteur\*in begeistern lassen, wenn klar ist, dass der schulische Teil über mehrere Wochen im weit entfernten Hamburg oder Husum stattfindet“, so Meyer.

Über Jahre wurden Zweiradmechatroniker\*innen in Hamburg-Bergedorf beschult. Seit August 2021 gibt es mit der Berufsschule Husum einen zweiten schulischen Ausbildungsstandort. „Zur Zeit sind wir die einzige Berufsschule in Schleswig-Holstein, die den Bildungsgang Zweiradmechatroniker Fachrichtung Fahrradtechnik anbietet“, so Volker Hansen, Abteilungsleiter Metalltechnik und Fahrzeugtechnik der BS Husum. „Insgesamt haben hier seitdem 24 Auszubildende ihren Abschluss gemacht.“ Die Ausbildung wird derzeit auch jedes Jahr angeboten. Aufgrund der geringen Schülerzahlen könnte sich das laut Hansen aber irgendwann auch wieder ändern. Um den Bildungsgang anbieten zu können, ist nämlich eine Klassenstärke von 19 Schüler\*innen Voraussetzung.

### Gescheiterte Pläne für einen neuen Schulstandort

An dieser Hürde scheint auch die RBZ Walter-Lehmkuhl-Schule in Neumünster zu scheitern. Seit letztem Jahr versuchen sie, die Genehmigung für die Beschulung der Zweiradmechatroniker\*innen zu erhalten. Der Antrag wurde bislang vom Schleswig-Holsteinischen Institut für Berufliche Bildung (SHIBB) aufgrund der geringen zu erwartenden Ausbildungszahlen abgelehnt. „Die Zahlen sind so schlecht, dass wir unter den derzeitigen Bedingungen - sowieso nicht, wo das Geld ja sehr knapp ist - in gar keinem Fall in Erwägung ziehen, an der Walter-Lehmkuhl-Schule einen weiteren Standort für diesen Ausbildungsberuf einzurichten. Die Gesamtzahl aller Ausbildungsjahre würde vielleicht gerade einmal die Klassenstärke erreichen, die gefordert ist, d.h. wir sind ganz weit weg davon“, so Katja Focke-Konow von der für Neumünster zuständigen Schulaufsicht des SHIBB zum Vorhaben des RBZ in Neumünster.

Sollte sich der Ausbildungsmarkt positiv entwickeln, würde das SHIBB die Einrichtung einer Landesberufsschule allerdings erwägen. Grundlage dafür sei eine verlässliche Zahl an Ausbildungsverträgen. Tatsächlich verzeichnet der Ausbildungsberuf laut BIBB-Report deutschlandweit aber einen Verlust von 10,9 Prozent (2023-2024). Allgemein haben Ausbildungsberufe in Schleswig-Holstein derzeit einen schlechten Stand. Es gibt zwar mehr Ausbildungsinteressierte als Ausbildungsplätze angeboten werden, allerdings kommt es in nur 66,5 % zu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen. Die Tendenz seit 2015 ebenfalls rückläufig. Seit 2015 ist der Anteil der unbesetzten Stellen von 5,9 auf über 15 % gestiegen. Ein Rekordhoch.

„Hier muss die Landesregierung dringend gegensteuern und Lösungen und Angebote schaffen. Es zeigt sich, dass die bisherigen Angebote nicht mehr zeitgemäß sind. Es gilt aber zu klären, was Betriebe, Wirtschaft und Politik gemeinsam unternehmen können und müssen, damit sich junge Menschen in den nächsten Jahren vermehrt für diese spannenden und zukunftsträchtigen Ausbildungsberufe ent-

scheiden. Deshalb braucht es jetzt direkte Gespräche von der Politik mit den Ausbildungsbetrieben und den Kammern! Dass die Landesregierung hier lediglich die Rolle der Beobachterin einnimmt, wird keine Besserung und Lösung bringen“, so Meyers Appell an die Landesregierung.

### Engagement in Neumünster zeigt Wirkung

Ein Beispiel aus Neumünster zeigt, dass sich durch Engagement vielleicht doch etwas bewegen lässt. Das zuständige Schleswig-Holsteinische Institut für Berufliche Bildung (SHIBB) wollte die Beschulung Industriemechaniker\*innen im Rahmen des Masterplans Berufliche Bildung ab dem zweiten Ausbildungsjahr nach Rendsburg verlegen. Die Neumünsteraner Betriebe befürchteten, durch die Pläne des SHIBB künftig Probleme zu bekommen, neue Industriemechaniker\*innen zu finden. Der Grund? Aufgrund der langen Schulwege würden sich Interessierte dann doch für eine andere Ausbildung entscheiden. Daraufhin formulierten die Unternehmen, die Stadt und die Schule einen „Letter of Intent“, in dem sie zusagten, mindestens 20 Industriemechaniker\*innen im Jahr auszubilden und so die Anforderungen des SHIBB an die Mindestanzahl der Klassenstärke zu erfüllen.

„Organisieren Sie sich, gemeinsam, über Innungen, Verbände oder sprechen Sie die Kammern an“, empfiehlt Meyer den Fahrradhändler\*innen und Werkstätten und das Problem so auch selbst in die Hand zu nehmen.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, arbeitet der VSF (Verbund Service und Fahrrad) aktuell an einer berufsbegleitenden Qualifizierung speziell für Quereinsteiger\*innen im Werkstattbereich des Fachhandels. Die Konzeption dieser Ausbildung soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein mit dem Ziel, ab 2026 einen ersten regulären Durchgang anbieten zu können.

Einer, der keine Probleme mit dem Fachkräftemangel hat, ist der Fahrradhersteller Norwid aus Elmshorn. „Das liegt auch daran, dass wir so nah an der Berufsschule sind“, erklärt Inhaber Rudolph Pallesen. Bei Norwid wurde im letzten Jahr relativ viel

eingestellt, wobei auch Quereinsteiger\*innen beschäftigt werden. „Die Spezialisierung in unserem Bereich ist extrem hoch. Damit gibt es für uns eh nirgendwo ‚fertige‘ Fachkräfte.“

Das bedeutet für Norwid, dass neben Auszubildenden auch Gesellen weitergebildet

werden müssen. „Das war in der Summe recht anstrengend und nicht sofort gewinnbringend“, räumt der Geschäftsführer ein. „Aber wenn man die Begeisterung hat, dann ist man gut aufgehoben und der Rest wird beigebracht. Ich halte es da mit Antoine de Saint-Exupéry: ‚Wenn du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht

## AUSBILDUNG ZUM FAHRRADMECHATRONIKER – EIN ERFAHRUNGSBERICHT

von Torben Stahlschmidt

Man kennt den Ausdruck „Das Hobby zum Beruf machen“, der ein bisschen nach Klischee klingt. Aber eigentlich immer, wenn ich eine Person getroffen habe, die genau das gemacht hat, hatte ich den Eindruck, dass diese Menschen irgendwie eins sind mit sich und ihrem Beruf. Und ich muss gestehen, dass in mir immer etwas Neid aufstieg. Da ich mich in meiner Freizeit immer wieder mit Fahrrädern, insbesondere alten verwahten Stahlrädern, beschäftigt habe, wurde mir irgendwann klar, dass Fahrräder auf mich einfach diese Anziehungskraft ausüben, die ich bei anderen immer so bewundert habe.

Für mich stand schon eine Weile fest, dass ich eine Veränderung in meinem Job und meine Frau und ich Veränderung in unserem Wohnort brauchen. Und ich spürte, dass ich meinem Bedürfnis, mich handwerklich zu betätigen, mehr Raum geben wollte als bisher, denn die praktische Arbeit hat mich meistens mit einer inneren Zufriedenheit erfüllt, und mich hat schon immer ein Streben nach Gestaltung, Nachhaltigkeit und Langlebigkeit angetrieben.

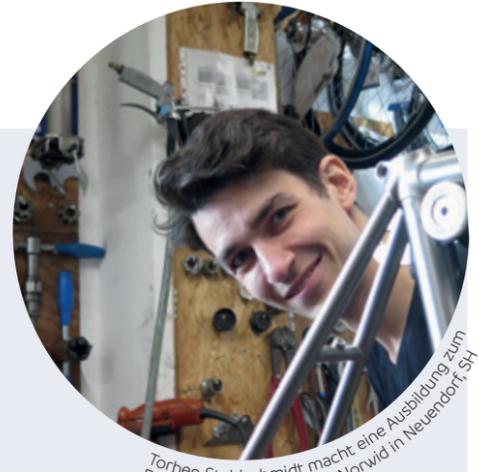
Fahrräder sind schon für sich genommen eines der nachhaltigsten Fortbewegungsmittel, die wir haben. Aber darüber hinaus haben sie auch so viele positive gesellschaftliche Effekte, die es einfach lohnenswert machen, sich mit ihnen zu beschäftigen. Die Bewegung tut gut, stärkt das Immunsystem und reduziert Stress. Mit dem Fahrrad kommen wir nahezu emissionsfrei von A nach B. Fahrräder nehmen erheblich weniger Platz im Straßenraum ein als Autos. Platz, den man für Grünflächen, Fußgänger\*innen, Cafés, Restaurants, Spielflächen und vieles mehr nutzen kann.

Unter dem Nachhaltigkeitsaspekt, aber auch wegen des eleganten schlanken Looks, haben mich besonders Stahlräder angesprochen. Vielleicht liegt es aber auch nur an meinem Nachnamen – wer weiß. Stahl ist jedenfalls in der Herstellung wenig energieaufwändig und lässt sich am Ende des Lebenszyklus sehr gut recyceln. Zudem ist es robust und bietet sehr gute Fahreigenschaften.

Je mehr ich mich mit dem Thema befasste, desto mehr wuchs das Bestreben, alte (Stahl)-Rahmen modifizieren zu können, um ihnen mit modernen Komponenten ein zweites Leben geben zu können. Auf der Suche nach einem Fahrradbauer, der in Deutschland in Handarbeit maßgefertigte Stahlräder nach Kundenwunsch baut, bin ich schließlich auf NORWID und Rudolf Pallesen gestoßen, der schon seit über 30 Jahren nördlich von Hamburg an der Elbe mit großer Leidenschaft Fahrräder baut. Auf meine Bewerbung hin kamen wir ins Gespräch und zu dem Schluss, dass eine Ausbildung zum Zweiradmechatroniker mir den passenden Rahmen geben würde, das Handwerk von Grund auf zu lernen. Die Ausbildung verschafft mir in meinem Fall tatsächlich die Zeit und den Raum, mich mit den Themen zu beschäftigen, die mich interessieren. Ich kann und darf Dinge ausprobieren, bin aber gleichzeitig in den geregelten Berufsalltag eingebunden.

Ich habe vorher schon fünf Jahre als Stadtplaner gearbeitet. Obwohl ich Stadtplanung nach wie vor ein enorm wichtiges und spannendes Thema finde, haben mich dort die Langwierigkeit der Planungsprozesse und der Büroalltag etwas gelähmt. Nach meiner beruflichen Wendung hat sich

Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem endlosen Meer.“



Torben Stahlschmidt macht eine Ausbildung zum Fahrradmechatroniker bei Norwid in Neumünster, SH

glücklicherweise bestätigt, dass ich wieder sehr gerne zur Arbeit gehe und auch während der Arbeit Erfolgsmomente erlebe und Zufriedenheit spüre. Ich kann jede\*n, der oder die sich für den Beruf interessiert oder schon in der Ausbildung ist, dazu ermutigen, Dinge auszuprobieren und sich Aufgaben zuzutrauen, denn nur so kann man dazulernen und sich weiterentwickeln.

Auch wenn der Wechsel zwischen Ausbildung im Betrieb und dem Schulblock immer wieder eine kurze Umgewöhnung ist, sehe ich die Schule als Bereicherung, weil es guttut, sich mit anderen Fahrradbegeisterten von jung bis älter über Erfahrungen aus dem Berufsalltag oder Fragen rund ums Thema Fahrrad auszutauschen. Letztendlich tragen wir alle gemeinsam dazu bei, dass unsere Kund\*innen sicher, aber vor allem mit Freude auf ihren Fahrrädern unterwegs sind. Die teilweise geringe inhaltliche Dichte in der Schule ist jedoch etwas herausfordernd und macht die Schultage manchmal etwas zäh.

Insgesamt stellt sie aber eine gute Ergänzung zur Praxis dar und hilft, das eine oder andere Thema nochmal mit theoretischem Wissen zu ergänzen oder zu vertiefen. Mit Hinblick auf meine bald anstehende Gesellenprüfung freue ich mich auf die Arbeit als Fahrradmechatroniker und bin sehr gespannt, wo mich dieser Weg noch hinführt.



Foto: Ellen Pahling

## BORDFAHRRAD MIT RÜCKENWIND

Segeln und Radfahren passen gut zusammen, deshalb planen Pett Man SülM-Redakteurin Ellen Pahling und ihr Mann Harald in diesem Jahr eine Boat & Bike Tour von Flensburg nach Skagen auf eigenem Kiel. Das Kattegat ist ein windiges Revier - ob auf See oder an Land. Damit es trotzdem ein entspannter – "hyggeliger" – Törn wird, wurden kurzerhand die Bord-Falträder mit einem E-Antrieb versehen.

Anspruchsvoll war für uns die Recherche nach dem richtigen E-Motor, vor allem leicht musste er sein und durfte den Klappmechanismus und das Packmaß nicht beeinträchtigen. Je geringer das Eigengewicht der Räder, desto einfacher ist das Handling an und von Bord. Dass wir die Montage selbst machen können, war ein weiteres Auswahlkriterium. Schließlich entschieden wir uns für den Nachrüstsatz Velospeeder von VELOGICAL, der mit speziellen Bauteilen für Brompton-Falträder angeboten wird, jedoch auch für andere Fahrräder erhältlich ist. VELOGICAL hat für diesen Antrieb 2018 den Bundespreis Ecodesign erhalten und rüstet auch Fahrräder nach.

### Beharrlich ans Werk

Die Montage des "Velospeeders" ist keine leichte Aufgabe. VELOGICAL weist sogar auf nötiges "Ingenieurniveau" hin. Das ist vielleicht etwas übertrieben, aber ein versierter Schrauber sollte man schon sein. Wir empfehlen pro Rad einen Arbeitstag

einzuplanen. Zum Lieferumfang gehört eine detaillierte, gut bebilderte Schritt-für-Schritt-Einbauanleitung.

Das Systemgewicht des Antriebs ohne Akku liegt unter 800 Gramm. Das ist sensationell wenig. Zwei etwa hühnereigroße Elektromotoren aus dem Flugmodellbau treiben mittels Hartgummiringen das Hinterrad über das Felgenhorn an. Diese Ringe halten bis 10.000 Kilometer. Bei Nichtgebrauch oder leerem Akku werden die Motoren per Seilzugschalter von der Felge geklappt. Es gibt optional einen Potentiometer zur Leistungssteuerung, weitere Bedienelemente und Anzeigen gibt es nicht. Es sind drei Akkugrößen erhältlich, der Größte hält 40 bis 75 Kilometer, gelagert in einer Tasche am Oberrohr. Der Ladezustand wird akustisch beim Abstecken des Akkus signalisiert, was etwas ungewöhnlich ist. Mit zunehmender Vertrautheit wird sich vermutlich eine gefühlsmäßige „Tankanzeige“ einstellen.

Die Probefahrt bei Wind und Wetter war ein voller Erfolg. Die kleine Motorversion, die wir gewählt haben, schiebt sanft und nahezu lautlos unsere kleinen Räder auf Maximalspeed. Breites Grinsen – Dänemark, wir kommen!

Mehr unter:  
[www.velogical-engineering.com](http://www.velogical-engineering.com)



Foto: Ellen Pahling  
Hinweis zur Transparenz: Die Motoren sind selbst gekauft und wurden nicht zur Verfügung gestellt.

## LICHT-REVOLUTION AM E-BIKE: DER BRIQ-XL E IM TEST



Mitte März hatte ich die Gelegenheit, eine interessante Neuheit im Bereich Fahrradbeleuchtung auszuprobieren: Den Kurvenlichtscheinwerfer Briq XL-E von Busch und Müller. Da ich bisher wenig Erfahrung mit dem Austausch von Fahrradlichtern hatte, war ich gespannt auf die Installation und die versprochenen Funktionen.

Das Besondere an diesem Scheinwerfer ist sein digitales Kurvenlicht. Es soll sich in Abhängigkeit vom Lenkereinschlag und der Neigung des Fahrrads aktivieren und so die Kurve dynamisch ausleuchten. Gleichzeitig wird die Lichtintensität zur Kurvenaußen-seite hin reduziert, um entgegenkommende Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden.

Die Montage erwies sich als unkompliziert. Neben dem üblichen Lichtkabel verfügt der Briq XL-E über einen Anschluss für den High-Power-Port meines E-Bikes, den ich natürlich nutzte, um die volle Leistung abzurufen. Die technischen Daten sprechen von 220 Lux und bis zu 8.500 Lumen bei einer Leistungsaufnahme von 16 bis 60 Watt. Da ich mit den theoretischen Zahlen und Daten eher wenig anfangen konnte, war ich gespannt auf den Praxistest. Im Wohnzimmer zeigte sich bereits eine deutliche Helligkeit.

Für den Test wählte ich bewusst ländliche Strecken mit unbeleuchteten Radwegen und Straßen. Der erste Eindruck war beein-

Taghell: Mit der Fernlicht-Option werden vor allem verlassene Strecken sicher und komfortabel befahrbar. Das digitale Kurvenlicht ist beeindruckend. Es wandert je nach Neigungswinkel und Lenkereinschlag mit.

Hinweis zur Transparenz: Der Scheinwerfer wurde uns zum Testen von Busch und Müller auf unsere Anfrage hin zur Verfügung gestellt.

druckend – die Lichtausbeute erinnerte an die eines Autos. Die Steuerung erfolgt über eine Lenkereinheit und per Bluetooth konnte ich eine Verbindung zur zugehörigen App herstellen, um die Lichteinstellungen anzupassen. Besonders praktisch fand ich die Fernlicht-Option, die eine weite Sicht in die Dunkelheit ermöglichte. Das Kurvenlicht funktionierte wie erwartet: In Kurven schwenkte der Lichtkegel mit und leuchtete den relevanten Bereich optimal aus.

Mein persönliches Fazit nach der Testphase ist positiv. Der Scheinwerfer hat den Fahrkomfort deutlich erhöht. Mit einem Preis von rund 500 Euro stellt er sicher eine Investition dar, die gut überlegt sein

sollte. Für mich persönlich, die auf ein Auto verzichtet, ist dies jedoch eine sinnvolle Investition in die Optimierung meines Fahrrades.

Die Auszeichnungen mit dem iF Award und dem Fiets Innovatie Award unterstreichen die Innovationskraft dieses Produkts, das durch seine intelligenten Funktionen die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren verbessert. Gerade für Menschen, die in ländlichen Gebieten unterwegs sind, könnte er eine wertvolle Ergänzung sein.

Ein Testbericht von Pett man sülM-Redakteurin Fenja Simon



Foto: ADFC SH/Fenja Simon



Foto Haffkrug (Alt): Jan Karthäuser, Kreisgruppe Ostholstein



Foto Haffkrug (Neu): Jens Rose-Zeuner, Kreisgruppe Ostholstein

## AU REVOIR AUTO: IN PARIS WERDEN 500 WEITERE STRASSEN AUTOFREI

In einer Umfrage stimmten die Pariser\*innen Anfang des Jahres für 500 neue autofreie Straßen in der Stadt. In den kommenden Jahren könnten dadurch etwa 10.000 Parkplätze wegfallen und zahlreiche Straßen in grüne Fußgängerzonen verwandelt werden. Seit Jahren verfolgt die Stadt, allen voran Bürgermeisterin Anne Hidalgo, eine konsequente Stadtentwicklung. Das zahlt sich jetzt aus. Die Behörde Airparif veröffentlichte kürzlich eine Auswertung zur Entwicklung der Luftqualität in Paris. Dabei stellte sich heraus, dass die Feinstaubmenge in den vergangenen rund 20 Jahren um 55 Prozent zurückgegangen sei und die Belastung mit Stickstoffoxid um 50 Prozent. Regulierungen und politische Maßnahmen auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene haben laut Airparif zu dem Ergebnis beigetragen. Dazu gehören unter anderem der vermehrte Einsatz von ökologischen Verwaltungsfahrzeugen und

Bussen (mit Strom oder Naturgas), mehr Radwege, „grüne Quartiere“ mit eingeschränktem Verkehr, die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel und dem Straßenbahnprojekt an den Boulevards am Stadtrand. Bei Spitzenbelastung hat der Polizeipräfekt die Möglichkeit, den Autoverkehr umzuleiten und die Geschwindigkeitsbegrenzung weiter zu senken, Busse im Zentrum der Metropole zu verbieten oder die kostenlose Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region zu verordnen. Auch die durch Luftverschmutzung verursachten Todesfälle sind zwischen 2010 und 2019 um ein Drittel gesunken.

Damit ist die Stadt auch ein Vorbild für deutsche Städte. Im Februar wies etwa das Umweltbundesamt einen erhöhten Feinstaubgehalt nach und sprach entsprechend eine deutliche Warnung aus.

## ADFC VOR ORT WIRKT

Kompliziertes und langwieriges Hin und Her, um endlich die lokale Fahrradinfrastruktur zu verbessern? Das muss nicht immer sein! Ein ermutigendes Positivbeispiel kommt aus Haffkrug in Ostholstein: Dort führt der Ostseeküstenradweg entlang, allerdings war lange Zeit an einer Stelle die Beschilderung, was davon Rad- und was Gehweg ist, so schlecht, dass es dort oft zu Konflikten kam - ein Missstand, auf den die ADFC-Ortsgruppe wiederholt hinwies. Ein fast eher zufälliges Aufeinandertreffen des Aktiven Reinhard Bendfeld mit dem Leiter des Tiefbauamts Scharbeutz, Andreas Geist, führte dann zu mehreren gemeinsamen Treffen und zu einer zügigen und guten Lösung! Reinhard Bendfelds Fazit: „Wenn alle zusammenarbeiten - Gemeinde, Tiefbauer, Kreisverkehrsbehörde und unser ADFC - dann können wir viel erreichen und kommen zum Erfolg. Schön wäre es, wenn andere Gemeinden diesem positiven Beispiel folgen würden.“

## SICHERE MOBILITÄT FÜR SENIOR\*INNEN: DREIRAD-PROBEFAHREN MIT DEM ADFC HEILIGENHAFEN

Zehn interessierte Radfahrer\*innen nutzten das Angebot der ADFC-Ortsgruppe Heiligenhafen, in einem Fahrradgeschäft in Lütjenburg das Fahren mit einem Dreirad auszuprobieren. Dafür standen zwei Dreiräder ohne und zwei mit E-Bike-Motoren zur Verfügung. In seiner Einführung betonte der Juniorchef Scheibel: „Das Lenken eines Dreirades erfordert ein Umdenken: Die Arme müssen aktiv den Lenker bewegen. Aufgrund des kleinen Vorderades ist der Wendekreis sehr gering. Der Schwerpunkt liegt tiefer, sodass die Beine nach vorne treten. Der Fahrer hat den großen Vorteil, dass er im Stand sitzenbleiben kann, die Füße auf dem Pedal lässt und

selbstverständlich nicht umfällt.“ Nachdem individuell die Sitzpositionen eingestellt waren, wurden abwechselnd die Runden gedreht. Erfahrungen mit einem E-Bike hatten alle Besucher, jedoch wurden das Lenken und die Standsicherheit des Dreirades als ungewohnt empfunden. Einige unternahmen auch eine kurze Ausfahrt auf dem Fahrradweg und kamen begeistert zurück, da sie die unterstützende Sitzposition und den kleinen Wendekreis ausprobieren konnten. Während einer gemeinsamen Kaffeepause wurden die Erfahrungen ausgetauscht und über die Kosten, Wartung und Möglichkeiten des Transportes informiert. Die Bedenken, spä-



Foto: ADFC Heiligenhafen

ter vielleicht einmal ein Dreirad benutzen zu müssen, sind durch diesen informativen Besuch ausgeräumt worden. Es muss jetzt nur noch etwas Geld gespart werden.

## BOLOGNAS VISION-ZERO-ERFOLG



Konzept der „Città 30“: „Fahre langsam, rette ein Leben“

- Keine getöteten Fußgänger\*innen in einem ganzen Jahr
- 30 % weniger Schwerverletzte
- 11.000 Autos weniger auf den Straßen
- dafür 10 % mehr Fahrräder
- 29 % bessere Luft

Das sind beeindruckende Zahlen, die die italienische Stadt Bologna innerhalb eines Jahres vorweisen kann. Erreicht hat sie diese mit dem Konzept der „Città 30“ - also flächendeckendes Tempo 30, mit mehr Fußgängerzonen und Radwegen. Begleitet wurde die Verkehrswende in der Stadt mit unterschiedlichen Postern, Fahnen, Plakaten und in den sozialen Medien.

## BAUBEGINN IN LÜBECK: ERSTER RADSCHNELLWEG IN SH

Den Bescheid über knapp 8,5 Millionen Euro Förderung übergab Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen Mitte Januar an Lübecks Bausenatorin Joanna Hagen. „Radschnellwege sind nicht nur ein Gewinn für den Klimaschutz, sondern auch für die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden“, betont Madsen.

Schon im Sommer sollen die Bauarbeiten starten. Nach aktuellen Planungen wird in der Ratzeburger Allee auf rund 2,4 Kilometern vom Norden ab der Einmündung Stresemannstraße bis zur Stadtweide zukünftig ein Radschnellweg nach „höchsten Qualitätsstandards“ entstehen.

Die gesamte Trasse des Radschnellwegs wird Lübeck von Bad Schwartau bis Groß Grönau durchqueren und so auch die Nachbargemeinden anbinden. Die Strecke ist schon heute eine der wichtigsten Radrouten in Lübeck, trotz schlechter Infrastruktur. Bisher sind rund 5.000 Radelnde täglich dort unterwegs, zukünftig werden bis zu 10.000 erwartet.

Der Radschnellweg wird drei Meter breite Streifen je Fahrtrichtung haben und damit breit genug fürs Nebeneinander

fahren und sicheres Überholen sein. Lübecks Radschnellweg ist zwar der erste für Schleswig-Holstein, er wird aber nicht der einzige bleiben - die Metropolregion Hamburg sieht ein ganzes Radschnellnetz für die Region vor. Und auch in der KielRegion gibt es Pläne.

In der nächsten Ausgabe der Pett man sülm wird es einen ausführlichen Artikel dazu geben.



Foto: Orange edge-Metropolregion Hamburg



fahrradsternfahrt.hamburg

22. Juni  
2025

Foto: Fahrradsternfahrt Hamburg/Matthias Walenda

## FAHRRADSTERNFAHRT HAMBURG FORDERT DIE EINHALTUNG DER GESETZLICHEN KLIMAZIELE

Mit der Fahrradsternfahrt Hamburg am 22. Juni 2025 demonstrieren tausende Hamburger\*innen, Niedersächs\*innen und Schleswig-Holsteiner\*innen für das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel und den konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur innerstädtisch und im Bereich der Metropolregion Hamburg. „Der neue Hamburger Senat und die neue Bundesregierung müssen sich konsequent dafür einsetzen, dass die gesetzlichen Klimaschutzziele künftig eingehalten werden. Ein Schlüsselement ist hier der Radverkehr, der durch eine flächendeckende Förderung – ob Stadt oder Land und sogar über Ländergrenzen hinweg – sein Potential ausspielen könnte“, so Cajus Pruin (Vorstand Mobil ohne Auto Nord e. V.). Schleswig-Holsteiner\*innen können beispielsweise mit den Demo-Zweigen aus Wedel, Pinneberg, Henstedt-Ulzburg oder

Ahrensburg starten oder mit dem Zug nach Altona fahren und sich der Route über die Köhlbrandbrücke anschließen. Die Benutzung der Fähren, um nach Finkenwerder überzusetzen, ist nicht zu empfehlen, weil die im Zweifelsfall überfüllt sind und einen stehen lassen. Aus Erfahrung kann ich sagen, dass die Züge, die nicht über die Köhlbrandbrücke führen, übersichtlicher sind und man nicht so lange irgendwo auf einer Straße steht, bis alle sich gesammelt haben. Man fährt stattdessen zusammen mit einigen Hundert anderen Radfahrer\*innen mit konstantem Tempo über vierspurige Straßen und kann alle Ampeln ignorieren. Auch das ist ein schönes Gemeinschaftserlebnis. Für den Pinneberger Zug kann ich bürgen: Den leite ich selber.

Matthias Walenda, ADFC Pinneberg



Foto: Fahrradsternfahrt Hamburg

LIEBER  
VÖGEL  
ZWITSCHERN  
HÖREN  
ALS DIE VERKEHRSNEWS. 

KOMM, LASS FAHRRAD FAHREN.

Damit du gut und sicher ankommst, gibt es den adfc. Entdecke alle Vorteile: [sh.adfc.de](http://sh.adfc.de)



# NEUE STRASSENVERKEHRSORDNUNG

2024 hat der Gesetzgeber neue Ziele in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufgenommen. Am 21.03.2025 hat die Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO, der VwV-StVO, die Zustimmung des Bundesrats gefunden und am 04.04.2025 ist sie in Kraft getreten. Wie lässt sich das neue Recht jetzt vor Ort für die Verkehrswende nutzen? Wir haben mit Dr. Janna Ringena, Verkehrsrechtlerin in der Kanzlei BBG und Partner, zur Novellierung des Straßenverkehrsrechts gesprochen.



Dr. Janna Ringena

des Einflusses auf die „Leichtigkeit des Verkehrs“ notwendig. Bei Einschränkung des Kfz-Verkehrs war eine „gesteigerte Gefahrenlage“ vonnöten, resultierend aus besonderen örtlichen Verhältnissen. Daraus resultierten hohe Anforderungen an kleine Veränderungen. Das kommt aus den 1990er-Jahren, als geringere Standards für Veränderungen in der Beschilderung existierten und die Anzahl der Schilder daraufhin so zunahm, dass sie vermehrt eher irritierend wirkten. Aufgrund dieser Regelungen waren die Kommunen aber auch sehr an eine autofreundliche Planung gebunden, da die Begründung einer „Gefahr“, beispielsweise zur Einrichtung einer Fahrradstraße, eines hohen Aufwands bedurfte. Nun wurde durch die Novelle in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7 eingeführt, dass Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr bereitgestellt und Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden können, wenn sie dem Umwelt- und/oder Gesundheitsschutz sowie der städtebaulichen Entwicklung – die ein Leitbild für das Verkehrswesen innerhalb einer Kommune meint – dienlich sind. Und zwar ohne dass eine Gefahrenprüfung durchgeführt werden muss und auch dann, wenn die „Leichtigkeit des Verkehrs“ zulasten der Kfz-Fahrenden gegebenenfalls eingeschränkt wird. Die Anforderungen wurden damit gesenkt. Laut der Ende

März beschlossenen Verwaltungsvorschrift zur StVO reicht es für das Ziel des Gesundheitsschutzes beispielsweise aus, dass die Anordnung einer Fahrradstraße einen Anreiz für mehr Bewegung setzt. Das war vorher so nicht möglich.

**ADFC SH: Richtig, mit der Änderung der VwV-StVO sollen Anordnungen auch zur Verbesserung des Umweltschutzes erlassen werden, ohne dass eine Gefahr vorliegt. Wie wird denn die „Verbesserung des Umweltschutzes“ überprüft und welche Rolle spielen dabei die bisherigen Kriterien - bspw. die „Leichtigkeit des Verkehrs“?**

Dr. Ringena: Die Leichtigkeit des Verkehrs muss weiterhin berücksichtigt werden, das heißt, die Interessen der Autofahrenden dürfen gleichermaßen nicht aus dem Sichtfeld verschwinden. Am besten wird im erstellten Verkehrsplan der Kommune deutlich, wie die Veränderungen in der Kommune verlaufen sollen. Zusätzlich werden für kurze Zeiträume Verkehrszählungen durchgeführt. Die müssen aber nicht mehr jahrelang dauern. Die Notwendigkeit des Nachweises der Gefahrenlage fällt wie gesagt weg und die positiven Effekte der Verkehrsverlagerung hin zum Fahrrad lassen sich einfach begründen, sodass neue Maßnahmen leichter beschlossen werden

können. Die Maßnahme an sich darf aber keine neue Gefahr verursachen. Erklärt an einem Beispiel wäre das so: Wenn Straße A zur Fahrradstraße wird und dadurch vermehrt Kfz-Verkehr über Straße B läuft, die aber von besonders vielen Fußgänger\*innen gekreuzt wird, die nun einer höheren Gefahr ausgesetzt sind, ist das schwierig durchzusetzen. Die Gefahr im Nachgang der Veränderung ist also die äußere Grenze der Veränderung selbst. Insgesamt wurden die Anforderungen unseres Erachtens nach aber gesenkt. Zudem muss beachtet werden, dass in diesem Szenario zwar die Luftqualität in Straße A steigt, in Straße B aber wohl sinken würde, sodass in der Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen eine Anordnung mit dem Argument des Gesundheitsschutzes ohnehin schwierig wäre. Einige Erhebungen und genaue Überlegungen zu den Plänen bleiben jedoch notwendig, was eine Zusammenarbeit der Kommunen mit Stadt- und Mobilitätsplaner\*innen weiterhin sinnvoll macht. Aber die Verwaltungsvorschriften machen eben neuerdings besonders deutlich, dass zum Beispiel langwierige Verkehrszählungen nicht notwendig sind, sodass innerhalb eines Jahres die Umsetzung einer neuen Maßnahme nach der neuen StVO als realistisch bezeichnet werden kann. Die Auswirkungen dieser Veränderung des Status der Leichtigkeit des Verkehrs in den Prüfungen vor

Maßnahmen sind abhängig von den jeweiligen Projekten. Grundsätzlich meint „Berücksichtigung“ aber nicht, dass - wie es vorher der Fall war - die Leichtigkeit des Verkehrs uneingeschränkt priorisiert werden muss. Nachteile dahingehend können also für Autofahrende hinzunehmen sein.

**ADFC SH: Das eröffnet ja neue Möglichkeiten, den öffentlichen Raum für den fließenden und ruhenden Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Ist nun zu erwarten, dass vermehrt Parkplatzflächen des Kfz-Verkehrs für andere Nutzungszwecke umgewidmet werden, um auch dem Problem der ungleichen Flächenverteilung zu begegnen?**

Dr. Ringena: Angemessene Flächen dürfen für den Fahrrad- und Fußverkehr neu ausgewiesen werden. Das können auch Flächen auf Parkplätzen sein. Allerdings ist hier eine spezifische Umwidmung im Straßenverkehrsrecht nicht möglich, da diese eine sogenannte „Einziehung“ nach dem Straßenrecht erfordert. Parkflächen sind also ein schwieriger Grenzfall, der eher gemieden werden sollte - besser wäre es, Straßen, die ohnehin für Verkehr gedacht sind, für eine Umverteilung der Fläche heranzuziehen.

**ADFC SH: In vielen Gemeinden und Städten arbeiten Vereine wie der ADFC, aber**

auch lokale Initiativen, daran, die Verkehrsplanung ihrer Kommune progressiv voranzubringen. Haben diese Akteure jetzt durch die VwV-StVO mehr Handhabe für die „Mobilitätswende von unten“?

Dr. Ringena: Als solche Gruppe kann man gut versuchen, die jeweiligen Interessen im Rat durchzusetzen und durch Gespräche die jeweiligen Ratsmitglieder zu überzeugen. Sobald ein Ratsbeschluss mit einem Verkehrsplan vorliegt, der dann auch zum Beispiel die Errichtung von Fahrradstraßen beinhaltet, können die Straßenverkehrsbehörden im Prinzip nicht mehr „nein“ sagen, da ein demokratisch legitimes Kollektivorgan einen Planungsbeschluss gefasst hat. Der Begründungsaufwand für die zuständige Straßenverkehrsbehörde, die letzten Endes für die Umsetzung zuständig ist, muss dann schon erheblich sein, um den Plan nicht umzusetzen, wenn alle Kriterien wie „Leichtigkeit“ und „Gefahrensituation“ berücksichtigt wurden. Von daher bestehen für den ADFC nun durchaus mehr Möglichkeiten zur Beeinflussung einer progressiven Mobilitätspolitik in den Kommunen.

Vielen Dank für das Gespräch!

**ADFC SH: Die neuen Gestaltungsmöglichkeiten in der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) bezeichnen Sie als „Paradigmenwechsel vom Gefahrenabwehr- zum Gestaltungsrecht der Kommunen“. Was meinen Sie damit?**

Dr. Ringena: Wenn vor der Novellierung die Straßenverkehrsbehörde in einer Kommune gestalten wollte, musste immer eine Gefahrenprüfung stattfinden – bevor also irgendein Verkehrszeichen verändert bzw. angeordnet werden konnte, war immer eine Prüfung der Gefahr und

**LAMBERTY**  
FAHRRÄDER UND MEHR  
BURGER STRASSE 15 · 25554 WILSTER · 0 48 23 / 82 16  
WWW.FAHRRAD-LAMBERTY.DE  
**Große Auswahl und Top Beratung!**  
Besucht uns in Wilster oder auf. [www.fahrrad-lamberty.de](http://www.fahrrad-lamberty.de)

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

**Herausgeber**  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Landesverband Schleswig-Holstein e.V.  
Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel  
Tel.: 0431-631 90, [info@adfc-sh.de](mailto: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 Pahlng,  
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 2/2025 ist der **15. Oktober 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

# HALBZEIT: FÜNF JAHRE RADSTRATEGIE

2020 läutete Schleswig-Holstein eine neue Ära für den Radverkehr ein. Fünf Jahre später: „Bergfest“ der Radstrategie. Doch zwischen ambitionierten Zielen und der Realität auf unseren Straßen klafft oft noch eine Lücke. Warum? Was wurde bisher erreicht? Und wie holprig war der Weg für Radfahrende vor dieser Initiative? Unser Dossier nimmt das „Bergfest“ zum Anlass für eine kritische Bilanz.

## FORTSCHRITT BEIM RADVERKEHR – MIT ANGEZOGENER HANDBREMSE?

Seit fünf Jahren hat Schleswig-Holstein eine eigene Radstrategie. Durch diese sollen bis 2030 deutlich mehr Menschen aufs Rad steigen. Wie trotz eines ernüchternden Zwischenfazit die Radstrategie ihr Potential noch entfalten kann. Ein Kommentar von Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.

Schleswig-Holstein soll Fahrradland werden. Diese Forderung, die der ADFC seit Jahren proklamiert, griffen die Abgeordneten des Landtages im September 2020 auf und beschlossen einstimmig mit der Radstrategie „Ab aufs Rad im echten Norden - Die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ ein ausführliches Maßnahmenpapier zur Radverkehrsförderung im nördlichsten Bundesland. Das Papier war in den Jahren zuvor von zwei renommierten Gutachterbüros unter intensiver Beteiligung von Verbänden, Institutionen und Wissenschaft erarbeitet worden. Die Ziele - ambitioniert: 30 Prozent Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr (Modal Split) bis 2030, die Zahl der verunfallten Radfahrenden sollte halbiert und Schleswig-Holstein aufs Podest unter die drei beliebtesten Flächenbundesländer im Radtourismus gebracht werden.

### Endlich Bewegung: Mehr Geld und Personal für den Radverkehr!

Es dauerte bis 2022, doch dann wurden im Landeshaushalt endlich zusätzliche Gelder eingestellt und Personal bewilligt: Das zuständige Referat fürs Fahrrad im Verkehrsministerium erhielt seit 2021 stufenweise vier zusätzliche Personalstellen, der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr ab 2023 eine eigene Stabsstelle Radverkehr mit fünf Stellen. In der Zwischenzeit etablierte sich mit RAD.SH ein Akteur, um das Fahrrad in den kommunalen Verwaltungen zu fördern, und das Land richtete mit dem sogenannten mobiliteam eine Beratungsstelle für nachhaltige Mobilität bei NAH.SH ein. Mit dem Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) schuf das Land eine wichtige Grundlage für den Ausbau der Radwege im gesamten Bundesland.

Dass die Landesregierung seit diesem Jahr Kreise bei der Schaffung von zusätzlichen hauptamtlichen Stellen für Radverkehrsplaner\*innen finanziell unterstützt, ist ein wichtiger Schritt. Auch nicht unerwähnt darf gelassen werden, dass das Land 2024 eine langjährige ADFC-Forderung umsetz-

te: Zehn Euro pro Bürger\*in pro Jahr für Radinfrastruktur durch das Land!

### Von Modal Split, Verkehrssicherheit und Tourismus: Zielerreichung durchwachsen

Ein Blick auf die aktuellen Zahlen in Hinblick auf die Zielerreichung ist leider ernüchternd: Der Anteil des Fahrrads am Alltagsverkehr lag 2017 bei 13 Prozent, sieben Jahre später ist der Anteil auf nur 15 Prozent gestiegen. Das bedeutet auch: In den nächsten fünf Jahren muss sich die Zahl auf 30 Prozent verdoppeln!

Dass sich die Bemühungen noch nicht in den Zahlen widerspiegeln, könnte vielleicht daran liegen, dass die Gelder noch nicht auf der Straße angekommen sind. In den größeren Städten wie Kiel und einzelnen anderen Orten scheint man zumindest auf einem guten Weg. Doch fährt man etwas hinaus, in ländlichere Gebiete oder Vororte, ist man oftmals noch auf alten, kaputten und schmalen Radwegen unterwegs, muss unübersichtliche Kreuzungen queren, holpert über Wurzelaufrüche vor sich hin – oder muss sich gleich auf die Straße wagen. Spaß und vor allem Sicherheit auf dem Rad sehen wohl anders aus.

### Sicher unterwegs? Konzept lässt auf sich warten

Apropos Verkehrssicherheit: Das Ziel der Radstrategie – die Unfallzahlen der Schwerverletzten und Toten zu halbieren – scheint in weiter Ferne, schaut man sich die aktuellen Statistiken an. Jedes dritte verunfallte Kind in der Altersgruppe der zehn- bis unter 15-Jährigen verunglückte mit einem Fahrrad. Es gab 5.137 Radfahrungsunfälle, 15 Radfahrende verunfallten tödlich. Die Unfälle passieren überwiegend dort, wo der Radverkehr auf den Autoverkehr trifft. Wie jedes Jahr müssen wir zu viele Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr beklagen. Leider sind auch wieder viele Radfahrer\*innen darunter. (Quelle: Verkehrssicher-

heitsbericht Schleswig-Holstein 2024).

In der Radstrategie ist im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ zwar als erste und wichtigste Maßnahme die „Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes“ genannt – passiert ist in den vergangenen fünf Jahren allerdings wenig. Vielmehr orientierte man sich in der Praxis an althergebrachten Maßnahmen. Nun wurde von diesem Vorgehen abgewichen und ein Planungsbüro mit einer Evaluierung beauftragt und dabei analysiert, wie sich die präventive Verkehrssicherheitsarbeit verbessern ließe. Wenn Schleswig-Holstein Fahrradland werden möchte, müssen sich allerdings deutlich mehr Menschen auf dem Rad sicher fühlen. Wir brauchen selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur, damit Radfahrende nicht mehr einfach so „übersehen“ werden.

Nur im Bereich des Radtourismus konnte Schleswig-Holstein sich in der ADFC-Radreiseanalyse auf Platz sieben verbessern, ist damit aber noch sehr weit von den Spitzenplätzen entfernt. Mit der Befahrung aller 13 Radfernwege, der Entwicklung des Ochsenwegs zur Qualitätsradroute sowie der Schlei-Region und des Herzogtums Lauenburg zu Radreiseregionen sind wichtige Projekte auf den Weg gebracht. Besonders erfreulich dabei ist, dass Schleswig-Holstein in der Kategorie „Radfahren im Urlaub“ bundesweit auf Platz zwei liegt.

Relativierend ließe sich bezüglich der Ziele nun anführen: Das Verkehrsaufkommen insgesamt ist so hoch wie noch nie. Und Radverkehrsprojekte liegen selten baufertig in den Verwaltungsschubladen, d.h. bis zur Realisierung braucht es Zeit.

### Knappe Kassen und fehlendes Personal hemmen Radverkehr in den Kommunen

Genau dort, bei der realen Umsetzung in den Kreisen, Städten und Gemeinden, lie-

gen auch die größten Hürden für eine erfolgreiche Umsetzung der Radstrategie. Den Kommunen fehlen die finanziellen Mittel und das notwendige Fachpersonal zur Projektumsetzung. Wegen der hohen Anzahl an Pflichtaufgaben fehlen dann die Eigenmittel für die Umsetzung des Radweges oder der Radabstellanlage. Darüber hinaus sind die Planer\*innen und Ingenieur\*innen mit vielfältigen anderen Aufgaben im Tief- und Hochbau befasst. Einige Städte und Kreise kürzen bereits aufgrund knapper Kassen Planungen, Personal und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

**Neues Straßenverkehrsrecht zügig anwenden!**

Hinderlich war in der Vergangenheit auch häufig das alte Straßenverkehrsrecht. So manche Kommune musste erleben, dass ihre im Radverkehrskonzept geplante Fahrradstraße vom Kreis nicht genehmigt wurde. Die Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) seit 2024 schaffen neue Möglichkeiten - und Rechtssicherheit - für den Radverkehr in den Kommunen und Kreisen.

**Ausbildungskapazitäten verbessern, Kommunikation verschlanken, Radverkehr fördern**

Damit der Radverkehr auch in den Kommunen und Kreisen ins Rollen kommt, muss das Land weitere Rahmenbedingungen verbessern: In Schleswig-Holstein werden zu wenige Bauingenieur\*innen ausgebildet. Wer nicht hier studiert, wird sich vielleicht seltener für einen Job in einer schleswig-holsteinischen Gemeinde entscheiden. Die Landesregierung könnte dem mit speziellen Radverkehrsprofessuren begegnen, die die Attraktivität unserer Studiengänge erhöhen. Hochschulen in anderen Bundesländern haben damit gute Erfahrungen gemacht.

Auch bei Neuerungen im Straßenverkehrsrecht und der Kommunikation rund um die Radverkehrsförderung gehen andere Bundesländer mit gutem Beispiel voran,

wie beispielsweise Baden-Württemberg. Dort werden alle Informationen rund um Fuß- und Radverkehr auf einer eigenen Homepage gebündelt. Interessierte Kommunalpolitiker\*innen und Verwaltungsmitarbeiter\*innen finden Informationen zu Fördermitteln, guten Beispielen und aktuellen Entwicklungen übersichtlich aufbereitet. Zugleich wird verständlich vermittelt, was das „Ländle“ von den Kreisen, Städten und Gemeinden wünscht.

**Umsetzung der Radstrategie ist Gemeinschaftsaufgabe**

Mit der Landesradstrategie und dem LRVN gibt es jetzt wichtige Arbeitsgrundlagen zur Förderung des Radverkehrs. Nun braucht es für die nächsten fünf Jahre des Umsetzungszeitraums eine gemeinsame Kraftanstrengung aller Akteure. Die Landesregierung könnte hier nachsteuern und Kreisen und Gemeinden noch stärker



Foto: Jürgen Griebel

unter die Arme greifen und mit Vorlagen unterstützen, Hilfsangebote und Förderungen klar und transparent kommunizieren und alle Möglichkeiten verständlich aufbereitet und auffindbar bereitstellen.

Mit RAD.SH und dem mobilitteam bei NAH.SH, die bereits wichtige Unterstützungs- und Kommunikationsarbeit leisten, oder auch der Stabsstelle Radverkehr im Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr gibt es etablierte Akteure, die gewichtige Aufgaben im Namen des Landes übernehmen könnten, um dem Radverkehr die notwendige Sichtbarkeit und Unterstützung in den Kommunen zu bieten.

Wir können die Radstrategie nur gemeinsam zum Erfolg führen und Schleswig-Holstein zum Vorbild für nachhaltige Mobilität machen. Radverkehrsförderung ist nichts für Einzelkämpfer\*innen, sondern eine Gemeinschaftsaufgabe!

**„AB AUFS RAD IM ECHTEN NORDEN“**

**Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen zur Radstrategie Schleswig-Holstein 2030**



Foto: ADFC SH

Gemeinden lebenswerter, sie stärkt die regionale Wirtschaft – und sie hilft uns auch, unsere Klimaziele zu erreichen.

Wir müssen auch weiterhin die Infrastruktur verbessern. Ohne attraktive und sichere Radwege werden wir in keinem der Ziele weiterkommen. Wir brauchen daher noch mehr gute, sichere und durchgängige Radwege – das heißt, Lücken im Netz müssen schneller geschlossen und das Bestandsnetz schneller saniert werden. Aber in der Praxis sehen wir auch: Viele Projekte dauern einfach zu lange. Genehmigungsverfahren, Abstimmungsprozesse, fehlende Planungskapazitäten – all das bremst uns aus. Und genau hier müssen wir ansetzen.

Auch die Sicherheit des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein spielt für uns eine wichtige Rolle. Die Landesregierung fühlt sich dabei der Vision Zero verpflichtet. Vor diesem Hintergrund hat sich die Landesregierung entschieden, die bestehenden Strukturen und Inhalte der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit analysieren zu lassen. Ziel ist es, Verbesserungspotentiale zu identifizieren und eine Grundlage für die zukünftige Ausrichtung zu schaffen, um den Straßenverkehr in Schleswig-Holstein attraktiv und sicher zu gestalten.

**Klar ist: Wir haben uns große Ziele gesetzt, und wir werden auf dem Weg dahin nicht lockerlassen. Schleswig-Holstein soll ein Land werden, in dem Radfahren selbstverständlich ist – für alle, egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder in der Freizeit bzw. im Urlaub.**

Für Schleswig-Holstein liegt der Radverkehrsanteil im Modal Split für das Jahr 2023 bei 15 %. Das ist ein klarer Fortschritt gegenüber den 13 % aus dem Jahr 2017. Diese Entwicklung motiviert uns enorm. Wir sind also nicht stehen geblieben – ganz im Gegenteil: Wir haben

Fahrt aufgenommen. Wir nehmen diese Entwicklung als Bestätigung dafür, dass unsere Anstrengungen Wirkung zeigen – auch wenn wir wissen: Da geht noch mehr. Damit das gelingt, erwarten wir von der diesjährigen Evaluierung Erkenntnisgewinne, wo wir nachschärfen sollten und warum die subjektive Wahrnehmung, dass mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, sich nicht noch stärker in dem hier zugrunde gelegten Modal Split widerspiegelt.

Wir sehen, dass wir an vielen Stellen die richtigen Impulse gesetzt haben. Aber offensichtlich reicht das noch nicht aus, um noch mehr Menschen nachhaltig aufs Fahrrad zu bringen, um gleichzeitig Teile der Mobilität per Pkw zu ersetzen. Das nehmen wir ernst und sind auf die Ergebnisse der Evaluierung gespannt.

Die bisherige Erfahrung bei der Umsetzung der Radstrategie hat ganz klar gezeigt: Wir erreichen am meisten, wenn wir gemeinsam anpacken. Wenn Land, Kreise, Kommunen, Verbände, Initiativen und Bürgerinnen und Bürger an einem Strang ziehen, entsteht eine Dynamik, die echte Veränderungen möglich macht. Wenn wir diese Energie weitertragen, untergehakt und mit klarem Ziel vor Augen, dann schaffen wir es, Schleswig-Holstein nicht nur sicherer, sondern auch lebenswerter und damit zukunftsfähiger zu machen.“

Das gesamte Interview findest Du auf: <https://sh.adfc.de/interview-madsen>

# DIE RAD-MACHERINNEN:

## WIE SCHLESWIG-HOLSTEIN AUFS RAD KAM

In Schleswig-Holstein gibt es für den Radverkehr ein „Davor“ und ein „Danach“. Gemeint ist die Radstrategie „Ab aufs Rad im echten Norden“, die 2020 verabschiedet wurde. Dass es sie gibt, ist nicht selbstverständlich und hat den wichtigen Grundstein für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs im Land gelegt. Nun ist sie fünf Jahre alt und nicht mehr wegzudenken. Grund genug, um einen Blick zurück zu werfen und zu schauen, woher wir kommen. Mit ihrer langjährigen Erfahrung im Radverkehrsreferat können uns Karin Druba, Leiterin des Referates Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr und Referatsmitarbeiterin Ann Kristin Skyschus einen einzigartigen Einblick in die Entwicklung geben. Wir haben uns mit ihnen zum Gespräch getroffen, um zu erfahren: Wie sah eigentlich das „Davor“ aus?“

**Können Sie uns mitnehmen an den Anfang des Prozesses zur Entwicklung der Radstrategie 2030? Was war der konkrete Anlass oder die Initialzündung für die Erarbeitung einer solchen Strategie in Schleswig-Holstein?**

Druba: Dafür muss ich etwas ausholen ... Ungefähr 2014 kam der Wunsch auf, das Fahrradforum wiederzubeleben, das zuvor eingeschlafen war. Damals war die Situation schwierig, es gab kaum finanzielle Mittel für den Radverkehr. Wir mussten klein anfangen und immer wieder darauf hinweisen, dass mehr getan werden muss. Der Durchbruch kam 2017 mit dem Koalitionsvertrag. In einem Gespräch mit Minister Dr. Buchholz schlug dann Herr Thomas Möller, der damalige Landesvorsitzende, das BYPAD-Verfahren vor. Dieses Verfahren, das auf intensivem Dialog basiert, war der Schlüssel zur Entwicklung unserer Radstrategie. Und von da an ging es wirklich schnell voran.

**Wie meinen Sie das?**

Druba: Ich glaube, es ist noch nie so schnell eine Strategie entwickelt worden. Im Januar 2019 war das Auftakttreffen zum BYPAD-Verfahren, im Dezember 2019 war der Abschlussbericht da, im Mai 2020 stand der erste Entwurf der Strategie und im Sommer wurde sie verabschiedet. Und das trotz der Beteiligung von 16 verschiedenen Institutionen - vom ADFC über Landesverkehrswacht, VCD, verschiedene Ministerien bis hin zu den politischen Fraktionen.

**Wie sah denn die Ausgangssituation des Radverkehrs in Schleswig-Holstein vor dem Koalitionsvertrag 2017 aus? Erinnern Sie sich, welche Herausforderungen oder Problemfelder besonders dringlich waren?**

Druba: Es gab kaum Geld für den Radverkehr, der im Straßenverkehrsreferat eher ein Randthema war. Zwar wurden Radwege vom LBV.SH saniert, aber der Sanierungsbedarf wuchs. Mit dem Koalitionsvertrag 2017 änderte sich das Bild: Die RAD.SH entstand und das Thema Radverkehr wurde im MWVATT explizit in das neu geschaffene Referat aufgenommen. Das war der Punkt, an dem alles zusammen kam.

Skyschus: Genau, da kam auch ich ins Referat! Das war im Mai 2019. Und dann ging es ja auch schon direkt los.

**Was haben Sie dann als erstes gemacht, erinnern Sie sich? Denn ich kann mir vorstellen, dass man da vor einer Mammutaufgabe steht und im ersten Moment vielleicht etwas überfordert ist. Wo fängt man an, wo hört man auf?**

Skyschus: Das BYPAD-Verfahren war zu dem Zeitpunkt bereits extern vergeben und ich fing pünktlich zur ersten Sitzung an. Das war super hilfreich, denn so hatten wir einen Fahrplan und eine Struktur,



Karin Druba

nach der wir arbeiten konnten. Das Ergebnis war ja auch, dass es eine Strategie braucht und die erarbeiteten Handlungsfelder aus dem Verfahren wurden übernommen. Wir konnten uns also direkt an die Arbeit machen und wussten, was zu tun ist.

**Wie haben Sie den Prozess der Erarbeitung der Strategie erlebt?**

Skyschus: Das Besondere am Verfahren war, dass durch die vielen Beteiligten so viele verschiedene Expertisen zusammenkamen und das Wissen aus allen Bereichen miteinander vernetzt werden konnte.

**Ich unterstelle jetzt einfach mal, dass es sicherlich auch ein nettes Gefühl war, nicht ganz alleine vor der Herausforderung zu stehen?**

Druba: Was heißt „nettes Gefühl“? Wir fühlten uns getragen. Von den Gutachtern, die wir für das BYPAD-Verfahren ausgewählt hatten, die sich so toll auf die Aufgabe eingelassen haben (an dieser Stelle ein großes Danke an Frau Prahlow, Frau Willhaus und Herrn Luft), von dem positiven Feedback aus allen Reihen und der Stimmung. Diese Aufbruchsstimmung hat uns wahnsinnig getragen.

Skyschus: Ja, alle haben gemerkt: Da geht was los und es ist ernst gemeint.

**Erinnern Sie sich im Laufe der Entwicklung an wichtige Entscheidungen oder Wendepunkte, die die Ausrichtung der Strategie maßgeblich beeinflusst haben?**

Druba: Schnell ist klar geworden, dass auf kommunaler Ebene „Kümmerer“ fehlen. Und ohne die Kümmerer würden wir die Radstrategie nicht umsetzen können. Im BYPAD-Verfahren stellten wir auch fest, dass vorhandene Förderprogramme wie das GVFG und die Förderung von Radschnellwegen kaum bekannt waren. Das war eine aufschlussreiche Erkenntnis, da Förderungen für den Straßenbau „normales Geschäft“ waren. Offenbar gab es da kommunikativen Nachholbedarf.

Skyschus: ... was ein Problem ist, wenn beispielsweise eine Strecke wichtig für den Radverkehr, aber nicht wichtig für den KFZ-Verkehr ist. Dann wird sich aus finanziellen Gründen oft gegen eine Sanierung des Radwegs entschieden.

**Hat sich der Zeitgeist da denn geändert aus Ihrer Sicht?**

Beide: Ja, auf jeden Fall, absolut, definitiv.

Druba: Beispielsweise vollzog der LBV.SH einen Paradigmenwechsel: Radwege werden nun bei jeder Straßensanierung mitsaniert, und seit einigen Jahren sogar unabhängig davon. Das war vor noch fünf Jahren anders.

Skyschus: Seit Neuestem gibt es auch die Möglichkeit, im Rahmen der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ hauptamtliche Radverkehrsplanerinnen und -planer auf Kreisebene zu fördern. Damit können diese kommunalen Kümmerer eingestellt werden. (Anm. d. Red.: s. Seite 30)



Ann Kristin Skyschus

Druba: Wir nennen es zwar Landesstrategie, aber es ist eine Strategie für das Land. Ich glaube, deshalb hat sie auch den Regierungswechsel überstanden. Die breite Beteiligung aller Fraktionen war dabei entscheidend. Ich gebe zu, dass ich von der Idee anfänglich gar nicht so begeistert war. Im Nachhinein hat sie sich als goldrichtig erwiesen! So wurden die ambitionierten Kernideen, die aus dem Beteiligungsprozess kamen, von allen mitgetragen. Sogar unsere Hausleitung sagte: ‚Ehrgeizige Ziele? Finde ich gut. Wir versuchen es, auch wenn wir sie vielleicht nicht erreichen.‘ Diese Ziele haben uns angespornt, mehr zu tun.

**Vor welchen Herausforderungen standen Sie dann im Prozess?**

Druba: Das Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ kam über uns (beide lachen). Wir hatten kaum Ressourcen und mussten viele Felder bespielen. So waren z. B. eine Vereinbarung mit dem Bund zu schließen, eine Förderrichtlinie aufzustellen und Anträge zu bearbeiten, um nicht Mittel zu verlieren. Ohne unsere Kollegin Frau Böttcher hätten wir das nicht geschafft. Das wenige Personal war wirklich die größte Herausforderung. Frau Böttcher und Herr Koch, der sich u.a. um den Runden Tisch Radverkehr kümmerte, kamen im August 2021 zum Team.

Skyschus: Und dann kam auch noch Corona. Was bedeutet: Lange Videokonferenzen, zwei kleine Kinder zuhause ... Das war tatsächlich auch persönlich eine intensive Zeit.

**Was waren für Sie persönlich die wichtigsten oder prägendsten Momente im Entstehungsprozess?**

Skyschus: Dass Radverkehrsförderung eine Gemeinschaftsleistung ist. Manche mögen vielleicht sagen: „Das Geld ist doch vom Bund.“ oder „Das hat die Kommune gemacht.“ Aber jede und jeder ist in diesem Prozess wichtig. Der ADFC, der sich einsetzt, das Land, das mit der Förderrichtlinie das Geld zu den Kommunen bringt und die Kommune, weil sie den Antrag stellen muss und die Umsetzung der Maßnahmen vornimmt.

**Welche Aspekte der Radstrategie 2030 sehen Sie aus heutiger Sicht als besonders innovativ oder zukunftsweisend an?**

Druba: Zum einen, dass sie so ambitioniert ist und der partizipative Ansatz der Entwicklung, der sich bis heute z.B. im Runden Tisch und seinen verschiedenen Arbeitsgruppen durchzieht. Inhaltlich würde ich auch das Radinformationssystem nennen, da sitzen wir gerade dran. Eine ganze Arbeitskraft widmet sich diesem Handlungsfeld. Das ist auch richtig so, denn das ist zukunftsweisend.

**Apropos Zukunft: Wie geht es nun auf der Arbeitsebene weiter, was sind die Next Steps?**

Druba: Wir konzentrieren uns jetzt auf die Evaluation der Strategie: Sind die Ziele und Maßnahmen noch passend? Wo müssen wir Schwerpunkte neu setzen? Parallel arbeiten wir am Radinformationssystem und starten die Kommunikationsoffensive. Die Infrastruktur haben wir bereits angepackt, da sie grundlegend ist.

**Wenn Sie auf den gesamten Entstehungsprozess zurückblicken, gibt es etwas, das Sie heute anders angehen würden?**

Beide: Nein, eigentlich nicht. Wir sind mit der Radstrategie sehr zufrieden, obwohl die Corona-Pandemie den persönlichen Austausch erschwert hat. Die ‚Feldarbeit‘ fehlte, was die Einbindung kommunaler Akteure beeinträchtigte. Andererseits sparte es Zeit. Sicherlich hätten wir Dinge anders machen können, aber ob es besser geworden wäre, bleibt unbeantwortet. Vielleicht müssen das auch andere beurteilen.

**Vielen Dank für das Gespräch!**



Foto: Ute Wörner

## SCHULSTRASSEN-PETITION ERFOLGREICH – WIRD DAS LAND HANDELN?

**Die Mitte Januar beim Land Schleswig-Holstein eingereichte Petition „Kinder schützen – Schulstraßen für Schleswig-Holstein“ hat das Quorum erreicht. Rund 2.600 Unterschriften sind innerhalb von nur 90 Tagen zusammen gekommen. Nun ist das Land am Zug und hat ein Info-Schreiben an die zuständigen Behörden verschickt**

Morgen für Morgen kommt es an der Friedrich-Ebert-Grundschule in Preetz zu schwierigen Verkehrssituationen. Viel zu viele sogenannte "Elterntaxis" fahren in kurzer Zeit in die kleine Anliegerstraße, in der sich der Haupteingang der Schule befindet. Während das eigene Kind gut geschützt bis vor den Eingang der Schule gefahren wird, werden andere Kinder, die selbständig zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad ankommen, durch die unübersichtliche Straßensituation massiv gefährdet.

Antje Seebens-Hoyer und Simone Treplin wollten das als betroffene Mütter nicht mehr hinnehmen und haben die Elterninitiative Kidical Mass Preetz gegründet. Gemeinsam mit der ADFC-Kreisgruppe Plön und der NABU-Gruppe Preetz-Probstei setzen sie sich seit 2022 für eine Lösung der Verkehrsprobleme an der Grundschule ein. Nach der ersten erfolgreichen Aktion bekamen sie Unterstützung von der Schulleitung und aus dem Preetzer Rathaus. Es wurde gehandelt, aber mit mäßigem Erfolg.

„Wir haben viel versucht: Unzählige Appelle an die Eltern, Einrichtung von Elternhaltestellen, Verlegung der Buslinie, Halteverbotsbereiche, Poller und Markierungen. All das hat die Situation verbessert, das Hauptproblem hat es aber nicht gelöst“, berichtet Antje Seebens-Hoyer, Initiatorin der Kidical Mass in Preetz und Vorsitzende der NABU-Gruppe Preetz-Probstei. „Die

Schulstraßenaktion, also die Sperrung der Straße für Elterntaxis im Rahmen angemeldeter Demonstrationen zu Hol- und Bringzeiten, die wir seit 2022 jedes Jahr für eine Woche durchführen, hat das Problem dagegen sofort behoben“, erläutert Simone Treplin von der Elterninitiative Kidical Mass.

Aufgrund der guten Erfahrungen bei den Schulstraßen-Aktionen wurden sich die drei mit der Schulleitung, der Stadtverwaltung und der Lokalpolitik einig, dass dauerhaft eine Schulstraße eingerichtet werden sollte. Der in Preetz wohnende stellvertretende ADFC-Landesvorsitzende Henning von Schöning hatte die Kidical-Mass-Initiative von Anfang an unterstützt und war an Gesprächen im Preetzer Rathaus beteiligt. Er resümiert: „Wir waren uns einig, dass eine zeitweise Sperrung der Wohnstraße für Elterntaxis erfolgen sollte.

Aber das deutsche Straßenverkehrsrecht kennt den Rechtsbegriff „Schulstraße“ nicht. Daher stellte eine Sperrung nur für die Elterntaxis, nicht aber für die Autos der Lehrkräfte und der Anwohnenden ein juristisches Problem dar.“

Die drei waren sich einig: „Auf kommunaler Ebene kommen wir nicht weiter. Wir reichen eine Petition beim Landtag von Schleswig-Holstein ein.“ Gefordert wird darin ein Erlass, der die unkomplizierte, regelhafte Einrichtung von Schulstraßen ermöglicht. Außerdem werden eine Kommunikationskampagne, sichere und überdachte Fahrrad- und Roller-Abstellmöglichkeiten an den Schulen und eine Bundesratsinitiative Schleswig-Holsteins für bundesweite Schulstraßen angeregt.

„Nicht nur die Stadt Preetz, auch die zuständige Verkehrsbehörde im Kreis Plön sieht eine Klarstellung durch einen Erlass als erforderlich“, erklärt von Schöning die Frage, warum Gemeinden sich teilweise scheuen, eigenständig Schulstraßen anzuerkennen.

Am 21. Januar ging die Petition auf dem Webauftritt des schleswig-holsteinischen Landtags online. Von da an war sechs Wochen Zeit zum Sammeln von Unterstützungsbekundungen. Für die Bekanntmachung mussten die Initiator\*innen selber

sorgen, und sie fanden dabei viel Unterstützung, nämlich in unzähligen Eltern-Chatgruppen. Zudem haben der ADFC, der NABU und der VCD per Rundmail ihre Mitgliederverteiler bedient. Nach sechs Wochen, am 4. März, waren es mehr als 2600 Mitzeichnungen.

„Dass die Petition das Quorum so schnell erreicht hat, zeigt, dass das Thema vielen Schleswig-Holsteiner\*innen wichtig ist“, ordnet Henning von Schöning das Ergebnis der Petition ein.

Am 16. April gab das Ministerium dann ein Informationsschreiben an die Landrät\*innen, Bürgermeister\*innen und Straßenverkehrsbehörden des Landes heraus, in dem erklärt wird, wie und unter welchen Voraussetzungen Schulstraßen in Schleswig-Holstein eingerichtet werden können, das mit diesen Worten beginnt: „In den vergangenen Monaten wurden an das MWVATT vermehrt Fragen bezüglich der rechtssicheren Einrichtung von sogenannten Schulstraßen herangetragen.“

In dem Schreiben finden sich handfeste Informationen darüber, wie sich eine Schulstraße einrichten lässt. Schulstraßen soll es nur dort geben dürfen, wo die Straße nicht für den Durchgangsverkehr erforderlich ist. Zudem soll geprüft werden, ob sich durch die Einrichtung einer



Foto: Antje Seebens-Hoyer

Schulstraße der Elterntaxi-Verkehr möglicherweise dorthin verlagern könnte, wo er auch oder vielleicht sogar noch größere Probleme verursachen könnte. Ferner sollte rechtzeitig die Anwohnerschaft in die Planungen einbezogen werden und die zeitweise Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr zunächst versuchsweise für einige Monate erfolgen. In dieser Zeit sollen Veränderungen der Verkehrsströme und ihre Auswirkungen beobachtet werden. Infolgedessen werden die Maßnahmen aus dem Verkehrsversuch entweder verstetigt, nachgebessert oder abgebrochen.

Ob es nun weiter zu einer Anhörung durch den Petitionsausschuss kommt, wird derzeit noch durch selbigen beraten (Stand: 23. April 2025). Wenn der Petitionsausschuss zu dem Ergebnis kommt, das Anliegen sei berechtigt, kann er dem Ministerium zum Beispiel Änderungen, Aufhebungen oder den Erlass von Behördenentscheidungen empfehlen.

Antje Seebens-Hoyer, Simone Treplin und Henning von Schöning sind sich zumindest einig, dass das Informationsschreiben trotz einiger restriktiver Formulierungen einen großen Fortschritt darstellt. „Der Einrichtung einer Schulstraße vor dem Haupteingang der Friedrich-Ebert-Grundschule in Preetz dürfte damit juristisch nichts mehr im Wege stehen“, freut sich Henning von Schöning über die neuesten Entwicklungen.



Foto: Antje Seebens-Hoyer

Für diese kleine Brettspiel-Fahrradtour braucht ihr einen Würfel und pro Person eine Spielfigur. Wer schafft es zuerst ins Ziel?



Hier geht's los!



EREIGNISFELDER

- 4** Och nee, Sandwege... Da ist wohl Schieben angesagt. Setze eine Runde aus.
- 7** Rückenwind! Würfle noch einmal.
- 10** Zeit für eine kleine Picknick-Pause! Setze eine Runde aus.
- 14** Huch, auf einmal geht's ja bergab! Und mit was für einem Tempo! Rücke zwei Felder vor.
- 17** Oh nein, ein Platten! Und ausgerechnet heute hast du deine Luftpumpe vergessen! Du musst wohl im letzten Ort nach einer fragen. Gehe zwei Felder zurück.

Gewonnen!

EINLADUNG ZUR LANDESMITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. lädt ein zur Landesmitgliederversammlung am

**Sonntag, den 12. Oktober 2025, um 14:00 Uhr ins „Kiek In“, Gartenstraße 32, 24534 Neumünster.**

Die Landesversammlung tagt öffentlich und Gäste sind herzlich willkommen! Antrags- und stimmberechtigt sind die Mitglieder des ADFC Schleswig-Holstein e.V. Anträge müssen bis zum 21. September 2025 schriftlich bei der Landesgeschäftsstelle eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Formalia (inkl. Wahl einer Versammlungsleitung)
3. Bericht des Landesvorstandes (inkl. Jahresabschluss 2024)

4. Bericht der Rechnungsprüfer\*innen
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
  - a. Landesvorsitzende\*r
  - b. Stellvertretende Landesvorsitzende
  - c. BHV-Delegierte
  - d. Stellv. BHV-Delegierte
  - e. Kassenprüfer\*innen
7. Anträge
8. Beschluss über den Haushalt 2026
9. Verschiedenes

Alle Anträge und Unterlagen sind zeitnah nach Antragsfrist unter [sh.adfc.de/LMV2025](http://sh.adfc.de/LMV2025) abrufbar und können während der Öffnungszeiten in der Landesgeschäftsstelle eingesehen werden.

Der Landesvorstand

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2025 DES ADFC-KREISVERBANDES LÜBECK E.V.

Der ADFC Kreisverband Lübeck lädt seine Mitglieder herzlich zur Mitgliederversammlung 2025 ein.

**Donnerstag, 16. Oktober 2025 um 19 Uhr in der Jugendherberge vor dem Burgtor, Am Gertrudenkirchhof 4, 3568 Lübeck.**

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Wahl des Tagungspräsidiums
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Geschäftsbericht des Kreisvorstands
5. Kassenbericht 2024
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstands
8. Wahlen
9. Beschluss über den Haushalt 2026
10. Anträge
11. Verschiedenes

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich. Stimmberechtigt sind nur die Mitglieder des Kreisverbandes Lübeck. Anträge müssen spätestens drei Wochen vor der Versammlung in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Wolfgang Raabe  
Vorsitzender

BAD OLDESLOE: EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der ADFC Kreisverband Stormarn e.V. lädt seine Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2025 recht herzlich ein.

**Dienstag, den 28.10.2025 um 19 Uhr im Saal des Bürgerhauses Bad Oldesloe, Mühlenstraße 22 in 23843 Bad Oldesloe.**

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

1. Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl eines Tagungspräsidiums
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Geschäfts- und Kassenbericht des Vorstandes
6. Bericht der Rechnungsprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Haushalt für das Jahr 2026
9. Wahlen (Vorstand, Beisitzer, Kassenprüfer)
10. Anträge
11. Verschiedenes

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

Reiner Hinsch, 1. Vorsitzender  
Der Kreisvorstand

## AUSGEBREMST: "VORFAHRT GEWÄHREN"-SCHILDER MEIST RECHTSGÜLTIG

In der letzten Ausgabe der Pett man sülm (02-2024) berichteten wir über die "Vorfahrt gewähren"-Schilder an Radwegen, die in den vergangenen Monaten an vielen Stellen in ganz Schleswig-Holstein an Kreuzungen auftauchten und Radfahrende anweisen, dem KFZ-Verkehr Vorfahrt zu gewähren, obwohl sie entlang der Vorfahrtstraße radeln - und damit die Frage ist, ob sie nicht eigentlich vorfahrtsberechtigt gegenüber abbiegenden Fahrzeugen sind. Das Thema hat auch Euch, unsere Leser\*innen, sehr bewegt und wir haben viele Zuschriften mit Beispielen zugesandt bekommen.

Der ADFC SH hat den Fall prüfen lassen und im Ministerium nachgefragt. Herausgekommen ist: Die Auslegung der Verwaltungsvorschrift ist in den meisten Fällen legitim. Einzige Ausnahme bilden dabei tatsächlich nur Schilder, die aufgestellt wurden, obwohl der Radweg weniger als fünf Meter Abstand zur Straße hat. Die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) fordert nicht den grundsätzlichen Umbau von Kreuzungen, insbesondere dann nicht, wenn sich dadurch die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer\*innen verschlechtern. Ändern kann das Land an den anderen Fällen nichts,

ist der entsprechende Abschnitt aus der VwV-StVO (wo er auch in der neuen Fassung bleiben wird) - und damit Bundesrecht. Die Regelungen der VwV-StVO sind für die Verwaltung zudem bindend.

In Gesprächen mit Ministerium, Landesverkehrswacht und VCD (Verkehrsclub Nord) wurde nun erarbeitet, dass wenigstens versucht werden soll, eine Einheitlichkeit herzustellen. Deshalb möchte das Ministerium das Thema nochmal aufgreifen und plant, eine klarstellende Information an die nachgeordneten Behörden durchzugeben.



Dieses Foto schickte uns ein Leser. Es zeigt ein neu angebrachtes VZ 205 an der Straße von Grundhof nach Langballig

### Paragraph 9, II, VwV-StVO

„Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwege stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (...)“

In Schleswig-Holstein manifestiert sich dieser unscheinbare Nebensatz in der VwV-StVO leider besonders auffällig in der Realität, hat das Land doch die meisten Radwege an Landesstraßen bundesweit. Ob sich der entsprechende Passus in der VwV-StVO nochmal streichen lässt, bleibt abzuwarten. Andere Bundesländer haben mit dem Thema nämlich vermutlich nicht so viel "Ärger", weil sie weniger straßenbegleitende Radwege haben als hier im Norden.

## KREISE AUFGEPAST: FÖRDERUNG VOM LAND FÜR RADVERKEHRSPLANER\*INNEN

Anfang 2025 hat das Verkehrsministerium seine Richtlinie „Ab aufs Rad“ aktualisiert und verlängert. Ab sofort sind auch hauptamtliche Radverkehrsplaner\*innen auf Kreisebene förderfähig. Auch nicht-investive Maßnahmen bis zu 50.000 Euro können mit der Richtlinie gefördert werden.

### In der Förderrichtlinie heißt es unter anderem:

"2.3 Hauptamtliche Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplaner beim Kreis mit insbesondere folgenden Aufgaben:

- Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur in eigener Baulast der Kreise
- Unterstützung bei interkommunalen Planungen der kreisangehörigen Gemeinden
- Potenzialanalysen zur Verbesserung des Radverkehrs
- Akteurs- oder baulastträgerübergreifende Maßnahmen zur nachhaltigen Qualitäts- und Angebotsentwicklung im Radverkehr
- Evaluierungen für den Radverkehr
- Radkampagnen und -aktionen mit landesweiter Ausstrahlung
- Präventive Schulungs- und Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Rad-sicherheit"

2.4 Nicht-investive Maßnahmen mit einer maximalen Förderung von in der Regel bis zu 50.000 Euro, wie insbesondere



Hier findest Du die Förderrichtlinie "Ab aufs Rad": [https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/ab\\_aufs\\_Rad](https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/ab_aufs_Rad)



OCHSENWEG

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!



[nah.sh/deutschlandticket](http://nah.sh/deutschlandticket)



**EIN ECHTES  
KNALLERANGEBOT**

**KAUF'S  
BEI UNS!**



**Jetzt umsteigen:**

Einfach zu einer von vielen Bike+Ride-Anlagen in Schleswig-Holstein radeln, Fahrrad sicher abstellen und bequem mit Bahn oder Bus und dem Deutschlandticket weiterfahren. Mehr Infos unter [nah.sh/bikeandride](http://nah.sh/bikeandride).



**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.