



MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild: Metropolregion Hamburg, Lorenz Siegel Copenhagenize

RADSCHNELLWEGE IN SH: SCHNECKENTEMPO STATT VOLLGAS?

Den Norden per Rad entdecken:

Mit dem Komoot-Profil des
ADFC SH

Radfahrschulen des ADFC:

Eine Geschichte über Neu- und
Wiederaufsteiger*innen

Von Codierung bis StVO:

Hier lernen ADFC-Aktive, wie sie das
Radfahren in SH sicherer machen

LIEBER WIND IN DEN HAAREN, ALS HAARE RAUFEN IM STAU. ✕

KOMM, LASS FAHRRAD FAHREN.

Damit du gut und sicher
ankommst, gibt es den adfc.
Entdecke alle Vorteile:
sh.adfc.de



Editorial

Fehlerverzeihende Infrastruktur!

Der tödlich Fahrradunfall einer Schauspielerin in Hamburg führte zu einem hohen medialen Interesse an einem Problem, das eigentlich schon immer existierte, aber bisher wenig Beachtung fand: Dooring-Unfälle.

So ziemlich jede*r Radfahrer*in dürfte die Situation kennen: Plötzlich öffnet sich vor einem unerwartet eine Autotür. Manchmal reicht eine Vollbremsung, manchmal kann man sich durch einen schnellen Schwenk auf die Fahrbahn oder den Gehweg retten, manchmal führt der Sturz „nur“ zu Prellungen – aber viel zu oft führen diese Unfälle zu viel zu schweren Verletzungen. Oder wie eben in Hamburg: zu Todesfällen.

Wenn jetzt gefordert wird, dass in Fahrschulen der „niederländische Griff“ unterrichtet wird (mit der gegenüberliegenden Hand zur Tür greifen, weil man sich damit automatisch umdreht), dann ist das gut. Andererseits: Warum erst jetzt?

Und: Alle langjährigen Führerscheinbesitzer*innen haben davon noch nie gehört. Außerdem: Menschen machen Fehler, das sogenannte Augenblicksversagen ist niemals auszuschließen. Man ist häufig in Eile, mit den Gedanken bei dem nächsten Termin, für den man schon spät dran ist. Dooring-Unfälle sind deshalb ein Thema, das sehr deutlich macht, weshalb der ADFC sich seit Jahren intensiv für eine fehlerverzeihende Infrastruktur einsetzt. Nur eine Radinfrastruktur, die genügend Sicherheitsabstand zu (parkenden) Autos hat, wird schwere Unfälle verhindern. Dafür setzen wir uns ein – als Landesverband und mit allen Aktiven vor Ort!

Ich wünsche Euch allen, dass Ihr gut durch die „rutschige“ Jahreszeit kommt – eine besinnliche Weihnachtszeit und ein gutes Neues Jahr. Hoffen wir, dass die internationalen Krisen sich endlich reduzieren!

Viele Grüße

Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.



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
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

VISION ZERO – ERFOLG IN HELSINKI

Seit Juli 2024 ist in Helsinki niemand mehr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen.

Für mehr Verkehrssicherheit hat die Stadt vor allem auf Tempolimits gesetzt und den Radverkehr (wie hier beim Neubau Jätkäsääri, s. Foto) konsequent mitgeplant. Das allgemeine Prinzip der Verkehrsplanung Helsinkis ist es, von außen nach innen zu planen: Das bedeutet, sich zuerst um die Bedürfnisse des Fußverkehrs, dann um den Bedarf des Fahrradverkehrs und erst dann um die der öffentlichen Verkehrsmit-

tel sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu kümmern. Damit zeigt die Stadt auch, dass es kein Naturgesetz ist, dass Straßenverkehr gefährlich ist, sondern dass sich das ändern lässt! Helsinki ist die erste europäische Stadt, die das Ziel der Vision Zero - also keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr - erreicht hat.



Der ADFC Schleswig-Holstein e.V. überreicht der Stadt Heide das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.

JOBRAD, DUSCHE & CO.: FAHRRADFREUNDLICHE ARBEITGEBER IN SH

Ob Jobrad, Umkleieräume oder überdachte Stellplätze – wer als Unternehmen oder Behörde das Radfahren fördert, kann dafür vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) ausgezeichnet werden. Die Stadt Heide ist jetzt offiziell als fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Schleswig-Holstein ausgezeichnet. Die Verwaltung erhielt kürzlich das begehrte Zertifikat in Silber und ist damit der zehnte von insgesamt elf „Fahrradfreundlichen Arbeitgebern“ in SH.

Bürgermeister Oliver Schmidt-Gutzat nahm die Auszeichnung gemeinsam mit seinem Mobilitätsmanager Karsten Hartmann vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) entgegen. Die Zertifizierung, so der Bürgermeister, sei nicht nur eine Plakette für die Wand, sondern etwas, das auch gelebt wird.

Was die Stadt Heide für Radfahrende tut

Seit einem Jahr kümmert sich Mobilitätsmanager Karsten Hartmann darum, die Stadtverwaltung noch fahrradfreundlicher zu gestalten.

- Sechs E-Bikes für Dienstfahrten stehen den Mitarbeitern zur Verfügung.
- Ein Umkleide- und Trockenraum wurde eingerichtet.
- Überdachte Stellplätze, die bald beleuchtet werden, wurden geschaffen.
- Am Empfang gibt es Werkzeug für Radfahrer mit einer Panne.
- Die Stadt bezuschusst den Kauf eines Fahrrads für Mitarbeiter mit bis zu 1300 Euro.

Voraussetzungen für die Auszeichnung

Ein zentrales Kriterium für die Auszeichnung ist die Benennung eines eigenen Mobilitätsmanagers. Zusätzlich müssen Betriebe und Behörden rund 60 verschiedene Kriterien erfüllen, die der ADFC prüft. Der Geschäftsführer des ADFC, Jan Voß, betont, dass es sich dabei um eine lohnende Investition handelt. Ein fahrradfreundliches Unternehmen bietet nicht nur gesundheitliche Vorteile für die Mitarbeitenden, sondern unterstützt auch Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Denn, so Voß: „Mitarbeitende sind unabhängig unterwegs und starten ohne Stau und Warten in den Tag.“

Mehr fahrradfreundliche Arbeitgeber in SH?

Bundesweit sind bislang um die 400 Arbeitgeber als fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet worden. „In Schleswig-Holstein haben wir da noch Luft nach oben“, sagt Voß. Denn die Mehrzahl seien Behörden, doch auch die scheuten manchmal die Gebühren. „Da sind andere Länder wie Hessen weiter, wo das Land die Kosten übernimmt. Das wünschen wir uns natürlich auch für Schleswig-Holstein.“ Bürgermeister Schmidt-Gutzat hat derweil schon das nächste Ziel im Blick: das Siegel in Gold zu erreichen.

Das sind die elf fahrradfreundlichen Arbeitgeber in SH:

- Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein
- Stadtwerke Elmshorn
- Christian-Albrechts-Universität Kiel
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- PAYONE
- Brunsbüttel Ports
- Stadtwerke Norderstedt
- Helmholtz-Zentrum Hereon
- New Communication
- Stadt Heide

RADSCHNELLWEGE – SCHNECKENTEMPO STATT VOLLGAS?

Sie sind ein Schlüssel zur Mobilitätswende und in allen Verkehrsstrategien fest verankert. Doch auch Jahre nach den ersten Überlegungen ist in Schleswig-Holstein kaum ein Kilometer gebaut worden. Was sind die Gründe für das anhaltende 'Schneckentempo'?

In Schleswig-Holstein konzentrieren sich die Bemühungen vor allem auf zwei große Projekte: die vier Radpremiumrouten der KielRegion und die fünf Radrouten Plus der Metropolregion Hamburg. Radschnellwege (RSW) sind so attraktiv, weil sie durch ihre Breite, geringe Steigung, Kreuzungsfreiheit und hohe Qualität Pendler*innen eine echte Alternative zum Auto bieten. Sie versprechen kürzere Reisezeiten, weniger Stau und einen direkten Beitrag zum Klimaschutz. Doch während auf dem Papier große Netze geplant sind, liegt die Realität weit hinter den Erwartungen zurück. Bisher ist kaum ein Kilometer gebaut, und die Umsetzung stockt sowohl in der KielRegion als auch im Umland Hamburgs. Wir schauen uns den aktuellen Stand an und beleuchten die Gründe für das anhaltende Schneckentempo.

Das plant die KielRegion

Die KielRegion plant die Realisierung von vier Radpremiumrouten in den folgenden Korridoren:

- Plön – Preetz – Schwentinental – Kiel
- Eckernförde – Gettorf – Kiel
- Stein – Laboe – Kiel
- Neumünster – Bordesholm – Kiel

Planung und Qualitätsstandards

Die politischen Beschlüsse für dieses Vorhaben basieren auf dem Masterplan Mobilität von 2017 und bestehen seit 2018. Ein zentraler erster Schritt war die Entwicklung eigener Qualitätsstandards. Diese spezifischen Standards sollen das Radfahren durch ihr Zusammenwirken deutlich attraktiver machen. Gleichzeitig soll das Premiumradroutennetz für Pedelecs und E-Bikes qualifiziert werden, welche höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen. Die Standards decken da-

bei wichtige Aspekte ab, wie Trassierung (Streckenführung), Führungsform (z.B. eigenständiger Radweg), Querung an Knotenpunkten, Belaggestaltung sowie Beleuchtung, Wegweisung und städtebauliche Integration.

Stand der Projekte und Herausforderungen

Die Machbarkeitsstudien für die vier geplanten Premiumrouten sind bereits abgeschlossen. Die Studie für eine fünfte Route (Rendsburg – Kiel) soll bis Ende des Jahres vorliegen. Die Route Stein – Laboe – Kiel ist als erste zur Umsetzung vorgesehen. Laut Pia Dölling von der KielRegion liegen hier alle politischen Beschlüsse zu Absichtserklärungen sowie die Kooperationsvereinbarungen mit den jeweiligen Baulastträgern vor.

Herausforderung Trassenfindung

Die Absichtserklärungen und Kooperationsvereinbarungen sind allerdings noch trassenoffen. Das bedeutet, es wurde sich noch nicht auf eine finale Strecke verständigt. Diese soll im weiteren Verlauf von Verwaltungen und politischen Vertreter*innen gemeinsam erarbeitet werden. So lehnten Gemeindevertreter von Laboe beispielsweise den von der KielRegion vorgeschlagenen Verlauf durch den Ort ab. Stattdessen beschlossen sie eine Streckenführung entlang der Kreisstraße 30 (K30). Hintergrund sind Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Ortskern, da eine Premiumroute auch schnelle Radfahrende anziehen würde. Dölling schätzt, dass nächstes Jahr abschnittsweise in die Umsetzung, d.h. in die konkreten Planungen, eingestiegen werden kann.

Unterschiedliche Vorgehensweise bei bestehenden Korridoren

Auf den Strecken, auf denen in der Vergangenheit bereits gebaut und viel gefördert wurde (Eckernförde–Kiel und Plön–Kiel), werde man nach dem sogenannten "Flickenteppich"-Prinzip vorgehen. Eine strukturierte Herangehensweise, wie bei der Route Stein – Kiel, ist dort laut Dölling nicht zielführend. Das Premiumrouten-Thema soll demnach immer dann eingebracht werden, wenn es sich im Rahmen anderer Bauvorhaben anbietet. Ein Beispiel hierfür ist die Kreisstraße in Preetz. Dort wollen Kreisverwaltung und Stadtverwaltung bei der Sanierung die Radpremiumroute mitdenken. An der B76 zwischen Plön und Trent, wo demnächst die Bauarbeiten zur Fahrbahnerneuerung starten, steht jetzt wohl fest: Der Radweg wird in diesem Zuge in Teilabschnitten nur auf das Mindestmaß (2,50 nach ERA 2010) verbreitert werden. „Sofern die örtlichen Voraussetzungen (Abstand Fahrbahn, Gehölzstrukturen, Flurstücksgrenze) dies ermöglichen“, heißt es im Erläuterungsbericht zum Bauvorhaben des LBV.SH. Auch auf anderen Streckenabschnitten erschwerten Themen wie Naturschutz und Flächenenerwerb die Umsetzung einer durchgängigen Premiumroute, so Dölling.

Zeitplan und weiteres Vorgehen

Nach der Route Stein – Kiel werden voraussichtlich die Strecken Rendsburg oder Neumünster als Nächstes angegangen, da sie aktuell im Fokus stehen. Einen konkreten Zeitraum zu nennen, bis alle Premiumrouten gebaut sind, sei unseriös, so Dölling. Alleine die Umsetzung der Premiumroute Stein – Kiel wird voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Weitere Pläne im Norden

In der Vergangenheit kursierten auch immer mal wieder Gerüchte über Radschnellwege auf alten Bahntrassen zwischen Rendsburg und Husum sowie Flensburg und Niebüll. Eine Machbarkeitsstudie hat die Pläne für einen durchgehenden Radschnellweg auf der stillgelegten Bahntrasse zwischen Husum und Rendsburg verworfen. Die Studie, die von den Kreistagen Nordfriesland und Rendsburg-Eckernförde in Auftrag gegeben wurde, ergab, dass das Projekt zu teuer ist und stattdessen einzelne, kürzere Radwege um die Städte verfolgt werden sollen.

Die Radrouten Plus: Geplantes 300-km-Netz der Metropolregion Hamburg

Ein 300 Kilometer langes Radschnellnetz soll Hamburg in den 2030er-Jahren besser mit den Gemeinden im Umland verbinden. Mehr als 300.000 Pendler*innen in der Metropolregion sollen durch komfortable

und breite Radinfrastruktur in einigen Jahren eine sichere und schnelle Verbindung zu ihrem Wohn- oder Arbeitsort erhalten und an das neue Schnellnetz angeschlossen werden.

Im Rahmen eines Leitprojekts hatte die Metropolregion Hamburg seit 2018 in Machbarkeitsstudien Vorzugsvarianten für Strecken erarbeitet. Insgesamt sah das angedachte Netz der Radrouten Plus in der Metropolregion Hamburg neun Verbindungen vor, von denen fünf auch in Schleswig-Holstein verlaufen. Mitte 2024 wurde das Projekt von der Metropolregion final abgeschlossen und der Staffstab an die Länder, Kreise und Kommunen abgegeben. Das Land begrüßte die Pläne: „Der Radschnellweg ist eine einzigartige Gelegenheit, die Mobilitätswende im Norden voranzutreiben“, zeigte sich Minister Madsen erfreut. „Hier bieten sich große Potenziale, da sowohl Alltags- als auch Freizeitradelnde davon profitieren können“, sagte er. Seitdem geht es in einigen Teilen voran, an anderen Stellen liegt das Projekt brach.

Der einzige Erfolg bisher: Die Strecke von Lübeck nach Groß Grönu

Nur auf einer Strecke verläuft alles bisher nach Plan: Die Radroute Plus von Groß Grönu über Lübeck nach Bad Schwartau. Auf dem ersten Teilabschnitt dieser Strecke startete im Sommer 2025 der Bau – der entsprechende Förderbescheid wurde im Januar 2025 übergeben. Die anderen vier Strecken verlaufen von Schleswig-Holstein nach Hamburg hinein: Von Geesthacht, Ahrensburg, Bad Bramstedt und Elmshorn aus.

Entlang dieser Strecken entstanden sogenannte Trassenbündnisse (Arbeitsgemeinschaft aller an Planung und Bau beteiligten Baulastträger), aus anderen wurde nach kurzer Zeit wieder ausgestiegen, andere kamen gar nicht erst zustande. Uneinigkeiten über Routenverlauf, Finanzierung und wer eigentlich zuständig ist, wenn etwas hakt, zeichnen aktuell das Bild des Großprojektes. Wie kam es dazu?

Foto: Henning von Schöning



Laub auf der zukünftigen Premiumroute zwischen Plön und Preetz.



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



Die Radroute: Elmshorn - Tornesch - Pinneberg - Halstenbek - Hamburg

Für die Strecke von Elmshorn war die Trassenfindung eigentlich abgeschlossen und das Trassenbündnis der Baulastträger stand, die Finanzierung vom Land war zugesagt. Bis der Kreis Pinneberg im April 2025 verkündete, dass die Deutsche Bahn auf einem wichtigen Teilstück mehr Grundstücke bräuchte als gedacht und nicht wie geplant gebaut werden könne. Für den Kreis wäre das Projekt damit erledigt gewesen, allerdings hatte der Verkehrsausschuss die Kreisverwaltung im Sommer 2025 aufgefordert, Möglichkeiten zu prüfen, wie der Radschnellweg zwischen Elmshorn (Kreis Pinneberg) und Hamburg doch noch realisiert werden kann. Inzwischen liegt ein Vorschlag einer alternativen Route vor, die hauptsächlich über Fahrradstraßen führt. Über diese soll im Frühjahr nächsten Jahres entschieden werden.

Der Kreis steht damit vor der Entscheidung: Niedrigere Gesamtinvestition mit geringerer Förderquote für weniger Qualität – oder kein Radschnellweg. Denn eine Umsetzung nach Radschnellweg-Standard wäre vom Bund und Land mit 75 % gefördert worden. Wird jetzt größtenteils nicht nach RSW-Standard gebaut, gäbe es zwar weiterhin Fördermittel für einige Baumaßnahmen – aber eben nicht alle. Die Einschätzung des Kreises der förderfähigen Kosten für diese Route liegt laut Kreis je nach Variante bei 33 % bzw. 52 %.

Der erhöhte Flächenbedarf der Bahn, weshalb das Projekt ein Jahr lang wissent-

lich in der Schwebe stand, ist allerdings seit dem 12.08.2025 wohl offiziell vom Tisch: „Im Verlauf der Planung wurde am 12.08.2025 festgestellt, dass eine Auslastungsstudie vom Juli 2025 der Deutschen Bahn ergeben hat, dass kein zusätzlicher Ausbau der Bahn-Infrastruktur zwischen dem Bhf. Pinneberg und der Stadtgrenze Halstenbek/Hamburg notwendig ist.“ Und was steht der Umsetzung der Radroute nach RSW-Standards im ursprünglich geplanten Trassenverlauf nun im Weg, wenn die Grundstücke nicht gebraucht werden?

Diese seien gar nicht ursächlich gewesen für die Verhinderung der Umsetzung eines Radschnellwege-Standards im Bereich Pinneberg, schreibt der Kreis. Sondern vielmehr eine Kombination aus verschiedenen Faktoren wie „Wohngebiete, Kreuzungen, das Landschaftsschutzgebiet Düpenau und vorhandenen begrenzten Verkehrsflächen.“ Nun bleibt abzuwarten, welche Routenempfehlung die Verwaltung dem Ausschuss für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Verkehr vorlegen wird – und wie dieser dann entscheidet.

„Wir hoffen natürlich, dass sich der Kreis bemüht, eine Lösung zu finden, die zumindest den größtmöglichen Teil der Strecke in hoher Qualität umsetzt. Der Radschnellweg Elmshorn-Hamburg ist eine extrem wichtige Verbindung für die Radfahrenden in der Region – deshalb sollte sie schnellstmöglich und zumindest in Teilabschnitten begonnen werden, auch wenn die Ideallösung noch nicht in Sicht ist“, appelliert ADFC-Landesvorsitzende Stephanie Meyer an die Verantwortlichen.

Bad Bramstedt - Kaltenkirchen - Henstedt-Ulzburg - Norderstedt - Hamburg

Auf Eis gelegt sind derzeit auch die Planungen für die Radroute Plus von Bad Bramstedt über Henstedt-Ulzburg und Norderstedt nach Hamburg.

Hier kam es zu keinem Trassenbündnis, nachdem sich herausgestellt hatte, dass sich weniger Teilstücke in der Baulastträgerschaft des Landes befinden als von den Kreisen und Kommunen angenommen. Die Kommunen sahen sich nicht in der Lage, die Planungen fort- und umzusetzen und lehnten eine gemeinsame Absichtserklärung ab, da die dafür erforderlichen Mittel trotz Förderung von 75 % zu hoch gewesen wären. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung seines bestehenden Radverkehrskonzepts versucht der Kreis nun ermitteln zu lassen, inwiefern eine Realisierung der Radroute unterhalb der definierten RSW-Standards und gegebenenfalls modifizierter Routenführung von der Landesgrenze bis Bad Bramstedt möglich wäre.

Geesthacht - Hamburg

Der Beschluss für die Realisierung liegt zwar vor, aber zwei der drei Gemeinden haben die Vorzugsvariante abgelehnt. Sie wollen, wenn überhaupt, eine andere Routenvariante umsetzen – aber sich auch an den Kosten nicht beteiligen. Bei der von den zwei Gemeinden favorisierten Variante wäre außerdem fraglich, ob es eine Förderung durch das Land geben würde. Seitdem stocken die Planungen auch hier. Der Kreis Lauenburg möchte das Projekt nach wie vor gerne wie geplant umsetzen und hofft auf ein Umdenken in den beiden Gemeinden. Wer das anstoßen soll oder ob man sich um weiteren Austausch bemüht, ist unklar. Von der Stadt Geesthacht gab es trotz Anfrage der Redaktion keine Antwort zur aktuellen Situation.

Ahrensburg - Hamburg

Auch für die Verbindung nach Ahrensburg steht die finale Trassenfindung noch aus, allerdings existiert hier schon eine durch-

gehende Infrastruktur, sodass vor allem ausgebaut werden muss. Auch Fahrradstraßen werden hier wohl wieder ein wichtiger Bestandteil sein.

Und in Hamburg?

Hamburg ist als Baulastträger in seinem Gebiet für die Teilstrecken der Radrouten Plus verantwortlich und ist an einigen Abschnitten bereits beim Bau. Wie werden die Verzögerungen in Schleswig-Holstein dort bewertet? Kritiker*innen werfen Hamburg schon den Bau sogenannter „Stümmelrouten“ vor und befürchten, die mangelnde Anbindung an die Radverkehrsnetze des Umlands könnte Auswirkungen auf die Gesamtwirkung und Attraktivität der Radrouten Plus für Pendler*innen haben. Laut der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende haben die Verzögerungen in Schleswig-Holstein keine Auswirkungen auf den Bau der Hamburger Teilstrecken. Hamburg verfolge eine eigene Strategie mit dem vorrangigen Ziel der Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs sowie der besseren Erreichbarkeit der Randgebiete und Außenbezirke der Stadt. Auch die Förderung ist durch etwaige Verzögerungen in SH nicht gefährdet. Hamburg würde zwar die Mitnahme der Pendelverkehre aus dem Umland begrüßen – „dagegen hätten wir nichts“ – aber macht davon die eigenen Pläne nicht abhängig – die Planung und Umsetzung der Radrouten Plus auf Hamburger Gebiet steht also.

Was sagt das Land?

Für das Land sollten die Radrouten Plus eigentlich eine hohe Priorität haben – sind Radschnellwege doch in der Radstrategie des Landes gleich in vier Schlüsselzielen genannt, um den Radverkehrsanteil auf 30 % zu bringen.

Für die Route Bad Bramstedt - HH plant das Land weiterhin die ersten rund sieben Kilometer der Radroute Plus von Hamburg nach Bad Bramstedt an der L 284 in Norderstedt. Auf der Arbeitsebene sei der LBV.SH als Vorhabenträger mit dem Kreis im Austausch. Die nach der Ablehnung der Absichtserklärung durch einige Kommunen angekündigten Gespräche des Ministers



mit den Landrät*innen haben bis dato allerdings nicht stattgefunden.

„Dass Verantwortungen unklar sind und damit Projekte so oft schnell im Sande verlaufen, könnte recht einfach umgangen werden, indem Radschnellwege als klassifizierte Straßen im schleswig-holsteinischen Straßen- und Wegegesetz (StrWG) aufgenommen werden, wie es bspw. in NRW der Fall ist. Damit läge die Baulastträgerschaft beim Land“, so Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V. „Außerdem hätte es auch ein paar verkehrsrechtliche Vorteile – so könnten Radschnellwege Vorrang bei Querungen erhalten.“ Obwohl diese rechtlichen und organisatorischen Hürden dem Land bekannt sind und als Grund für die Verzögerungen bei der Umsetzung der Radrouten angegeben wurden, hält das Land davon nichts: „Das Land hat diese Frage bereits vor ca. 5 Jahren geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass es keine Änderungen geben muss, da die rechtlichen Voraussetzungen bereits im StrWG abgebildet werden und eine Neukategorisierung für die Verhältnisse in SH nicht notwendig ist.“ Zudem wäre kein übergeordnetes öffentliches Interesse vorhanden. Gleichzeitig wurden die Trassen „jedoch im Landesentwicklungsplan (LEP) und im Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) als wichtige Trassen aufgenommen.“

Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU), die allen Radrouten Plus zugrunde liegen, zeigen, wie wichtig diese Projekte sind. Nahezu alle geplanten Radschnellwege in der

Metropolregion Hamburg erreichen einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1,- Elmshorn - Hamburg liegt sogar bei über 2, was bedeutet, dass sie volkswirtschaftlich mehr Nutzen als Kosten verursachen. Dieser Nutzen entsteht durch Zeitersparnis für Pendler, vermiedene Staukosten, positive Klimaeffekte und gesundheitliche Vorteile. „Sollten die Radrouten Plus im schleswig-holsteinischen Teil nicht kommen, wäre das ein herber Verlust für die Region“, erklärt Stephanie Meyer. „Es geht nicht nur darum, eine Lücke zu schließen, sondern darum, Tausenden Pendler*innen eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto zu bieten. Die Verweigerung der Umsetzung, trotz nachgewiesenem volkswirtschaftlichen Nutzen, ist ein Versäumnis der Verkehrswende.“

Fazit: Anspruch und Realität der Radschnellwege

Die Vision vom schnellen, sicheren und komfortablen Radschnellnetz als Rückgrat der Mobilitätswende in Schleswig-Holstein steht nach wie vor in krassem Gegensatz zur Realität. Obwohl Radschnellwege volkswirtschaftlich nachweislich mehr Nutzen als Kosten verursachen und in allen Verkehrsstrategien des Landes als Schlüsselmaßnahme verankert sind, kommt die Umsetzung nur im Schneckentempo voran.

Die Analyse der Projekte in der KielRegion und der Metropolregion Hamburg zeigt ein Muster von Planungsunsicherheiten und Verantwortungsdiffusion. Kein Personal, kein Geld, keine Klassifizierung – das Ergebnis ist eine Zersplitterung der Anstrengungen, der Verlust groß. „Wir müssen heute für den Radverkehr von morgen planen und bauen, nicht für den Bedarf von gestern. Der Radverkehr hat in der Metropolregion Hamburg in den letzten zehn Jahren bereits stark zugenommen – das zeigt uns, dass wir uns keine Verzögerungen mehr leisten können! Unsere Radinfrastruktur muss zukunftsfähig gemacht werden, dafür müssen die Radschnellwege in Planung und Bau höchste Priorität haben, um das volle Potenzial für die Verkehrswende auszuschöpfen“, resümiert Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC SH und fordert schnelle, verbindliche Entscheidungen der Politik.

EURE FRAGEN ZUM NEUEN „VORFAHRT GEWÄHREN“-SCHILD

In der „Pett man SÜLM“-Ausgabe aus dem Februar 2024 und dem Mai 2025 wurde über neue „Vorfahrt gewähren“-Schilder an außerörtlichen Radwegen berichtet, die eigentlich der Vorfahrtsstraße folgen. Eine Anfrage beim zuständigen Verkehrsministerium hat ergeben, dass die Auslegung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in diesen Fällen häufig vertretbar ist. Das Thema hat aber weiterhin zu vielen Nachfragen geführt. Ich freue mich, dass der ADFC Schleswig-Holstein bei mir angefragt hat, ob ich über dieses und weitere Rechtsthemen rund um das Fahrrad schreiben möchte. Also: Los geht's!

Wir erinnern uns: Nach § 9 Absatz 3 der StVO müssen abbiegende Fahrzeuge Fahrräder in gleicher Fahrtrichtung nur auf oder neben der Fahrbahn durchfahren lassen.

In der VwV-StVO heißt es konkretisierend weiter: „Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten 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 (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 (...).“

Ich möchte gerne versuchen, einige Fragen dazu aus der Leser*innenschaft zu beantworten.

1. Schließt das „Vorfahrt gewähren“-Schild eine Radwegbenutzungspflicht nicht aus?

Fahrradfahrer*innen haben grundsätzlich die Fahrbahn zu benutzen. Eine Benut-

zungspflicht darf nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden. Notwendig ist – neben anderen Voraussetzungen – jedenfalls eine „qualifizierte Gefahrenlage“, das heißt die konkreten Verhältnisse vor Ort müssen eine Gefahrenlage darstellen, die das Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs erheblich übersteigt. Wird angeordnet, dass der Radweg benutzt werden muss, geht mit diesem Nutzungsgebot das Verbot einher, dass die Fahrbahn nicht genutzt werden darf. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshof Mannheim (Urteil vom 5.12.2002 (5 S 2625/01)) soll diese Benutzungspflicht auch dann gelten, wenn der Radweg nicht mehr neben der Fahrbahn verläuft.

Nach anderer Ansicht (z.B. das OLG Hamm, Urteil vom 8.6.2000 - 27 U 29/00) sind erheblich abgesetzte Radwege nicht mehr der Fahrbahn zuzuordnen. Das hat die Folge, dass für sie auch keine Radwegbenutzungspflicht angeordnet werden könnte bzw. das Radwegnutzungsgebot kann nicht zu einem Fahrbahnnutzungsverbot führen. Die StVO geht in § 2 Absatz 4 davon aus, dass es rechte und linke Radwege gibt - d.h. die jeweils links und rechts der Fahrbahn liegen -, die mit einer Benutzungspflicht belegt werden können.

Diese letzte Ansicht teile ich auch, auch wenn sie praktische Schwierigkeiten bringt. Denn wenn der Radweg nur verschwenkt wird, verläuft er den Großteil neben der Fahrbahn und könnte benutzungspflichtig sein. Erst wenige Meter vor der Verschwenkung müsste die Benutzungspflicht aufgehoben werden, um nach der Kreuzung wieder aufzuleben – das ist sehr umständlich gedacht und widerspricht der VwV-StVO zu einer sicheren Führung an Kreuzungen. Insbesondere ist es nach der VwV-StVO notwendig, „den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sicht-

feld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen“. Aber egal, welcher Meinung man folgt: Die Schilder dürfen nicht einfach ignoriert werden. Sie behalten in aller Regel ihre Geltung und müssten per Widerspruch und im letzten Schritt mit einer Klage angefochten werden. Es dürfte immer noch so sein, dass viele Benutzungspflichten nicht mehr gerechtfertigt sind. Eine geänderte Vorfahrtsführung wird darüber aber natürlich nicht erreicht.

2. Sind die Schilder nur auf reinen Radwegen vorgeschrieben? Was ist bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen, handelt es sich dabei auch um Radverkehrsanlagen?

Vor allem außerorts handelt es sich bei den Radwegen entlang von Landstraßen in der Regel um gemeinsame Rad- und Fußwege. Es macht rechtlich aber keinen Unterschied, ob es sich um einen einfachen, gemeinsamen oder getrennten Radweg handelt. Bei allen Wegen handelt es sich auch um Radwege, die zu einer Nutzung verpflichten. Dass diese Wege auch Radwege sind, ergibt sich aus der StVO. In § 2 Absatz 4 wird beschrieben, dass über die Zeichen 237, 240 und 241 benutzungspflichtige Radwege angeordnet werden können. Dementsprechend ist in der Anlage 2 der StVO zu Zeichen 237, 240, 241 jeweils die Radwegbenutzungspflicht definiert. Bei Zeichen 240 heißt es dazu: „Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“

3. Wie soll ich mich gegenüber der Straßenverkehrsbehörde verhalten, wenn keine Furt markiert ist und der Radweg nicht mehr als 5 Meter abgesetzt ist? Was ist da das beste Vorgehen?



Einfach kurios: Das „Vorfahrt gewähren“-Schild für den Radverkehr hängt direkt am „Vorfahrt gewähren“-Schild für den Autoverkehr. So weiß niemand so recht, was zu tun ist.

Foto: Wolfgang D. schickt uns diese Bilder von der B203 in der Nähe von Damp.

Als erstes sollte die zuständige Straßenverkehrsbehörde darüber in Kenntnis gesetzt werden, hierbei kann auf die einschlägigen Vorschriften (s.o.) verwiesen werden. Da die Straßenverkehrsbehörde an die Verwaltungsvorschrift gebunden ist und diese für die Einrichtung einer solchen Furt kein Ermessen zusteht, wenn die übrigen Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind, sollte die Behörde die-

se Furt dann auch markieren. Sollte keine Umsetzung erfolgen, ist Rechtsschutz denkbar. Dabei stellt sich aber die Frage, ob es sich bei der Furt um einen Verwaltungsakt handelt, d.h. ob die Furten wie ein Verkehrsschild eine Regelung aussprechen, oder es vielmehr ein Hinweis- und Gefahrzeichen ist, das aber keine verbindliche Anordnung enthält. Damit korrespondiert die Frage, ob ein subjektiv-öffentliches Recht auf die Einrichtung dieser Furt bestehen würde, also eine dem Einzelnen durch das öffentliche Recht

(etwa durch Rechtssatz, Vertrag oder Verwaltungsakt) eingeräumte Rechtsmacht, von einem staatlichen Rechtsträger ein bestimmtes Handeln, Dulden oder Unterlassen zu verlangen. Soweit ersichtlich, gibt es dazu noch keine Rechtsprechung. Da die Furt im Grunde nur dazu dient, den benutzungspflichtigen Radweg auf der Fahrbahn zu markieren, könnte einiges dafür sprechen, dass die Furt Regelungscharakter hat. Das muss an anderer Stelle vertiefter untersucht werden.



Maik Kristen ist Rechtsanwalt in Kiel und unter anderem auf das Recht für Radfahrende spezialisiert. Er ist außerdem als Rats Herr in Kiel der zuständige Sprecher für die Mobilität. In der Freizeit ist er gerne mit dem Gravel-Bike unterwegs.

kanzlei-kristen.de



Ihr habt Fragen oder Themenvorschläge zum Verkehrs- und Radrecht?

Schickt sie uns gerne an: redaktion@adfc-sh.de



Foto: Manuel Weber

AUSTAUSCH RUND UMS RAD: PARLAMENTARISCHER ABEND & POLITISCHE RADTOUR

Der Parlamentarische Abend Fahrrad 2025 des ADFC war ein Erfolg; gemeinsam mit vielen Gästen aus Politik, Tourismus und Wirtschaft wurde intensiv über die Frage diskutiert: Wo steht Schleswig-Holstein auf dem Weg zum Fahrradland?

Radverkehrsförderung ist Gemeinschaftsaufgabe und kann nur im guten Austausch gelingen. Das stellte Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein, in ihrem Grußwort eindrücklich heraus und begrüßte die zahlreichen Gäste aus Landespolitik, Verwaltung, Tourismus und (Fahrrad-)Wirtschaft. Im Zentrum des Abends stand dabei die Landesradstrategie „Ab aufs Rad“. So führte Stephanie Meyer aus: „Wir veranstalten heute nicht nur eine politische Veranstaltung, sondern feiern auch einen Geburtstag – herzlichen Glückwunsch, liebe Radstrategie Schleswig-Holstein, zum 5. Geburtstag! Auf weitere fünf schöne Jahre – immer genug Luft in den Reifen, gute Radwege und eine frische Brise von hinten. Die letzten fünf Jahre waren aufregend und haben viele Menschen zusammengebracht, viele sind aber auf dem Weg auch erst „aufs Rad“ gekommen!“

Nach der Begrüßung lauschten die Gäste einem Beitrag von Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen, der als begeisterter Rennradfahrer seine Erfahrungen aus den letz-

ten Jahren darlegte und allen Beteiligten viel Kraft und Zuversicht für die zweite Hälfte der Umsetzung der Radstrategie wünschte.

ADFC fordert: Mehr Geld für Kommunen, aber auch Beratungsangebote für Arbeitgeber und Schulen

Anschließend stellte Jan Voß, Landesgeschäftsführer des ADFC Schleswig-Holstein, die Sichtweisen und Forderungen des Fahrradclubs in Bezug auf den Stand der Radverkehrsförderung im Echten Norden dar. So betonte er: „Es ist bereits viel passiert, und wir freuen uns, dass sich alle hier im Raum unserer Gruppe der Radförder*innen angeschlossen haben!“ Das sei nicht selbstverständlich und auch in der Entwicklung beachtlich. Besonders betonte er dabei den personellen Aufwuchs in der Landesverwaltung. „Und auch eine langjährige ADFC-Forderung wurde im Jahr 2022 umgesetzt, sodass auch im Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr mit der Stabsstelle Radverkehr eine starke Stimme

fürs Fahrrad wirbt!“ Mit dem Landesweiten Radverkehrsnetz, einem Bauprogramm und gut 14 € pro Bürger*in und Jahr stehe das Land gut dar, lobte Geschäftsführer Voß die anwesenden Landtagsabgeordneten. Im Anschluss führte er aus, dass Schleswig-Holstein nur als Ganzes fahrradfreundlich werden könne, dafür brauche es starke und aktive Kommunen, die ihre Bedingungen für Radfahrer*innen verbesserten. Hier sei das Land gefordert, die Kommu-



Foto: Manuel Weber



Foto: MWVATT

nen zu befähigen, gute Angebote für Radfahrende zu schaffen.

Prof. Jana Kühl: Ein Hauch skandinavisches Lebensgefühl auf Norddeutsch

Doch wie gelingt die Radverkehrsförderung in einem Flächenland? Dazu stellte Radverkehrsmanagement-Professorin Jana Kühl von der Ostfalia Hochschule für

angewandte Wissenschaften ihre Gedanken und Anregungen vor. Sie warb für ein aktives und modernes Change Management ausgehend vom Verkehrsministerium. Auf dem Weg zu einer schleswig-holsteinischen Radfahrkultur brauche es „einen Hauch skandinavisches Lebensgefühl auf Norddeutsch – das gilt auch fürs mobil sein“.

Radtour mit Staatssekretärin Susanne Henckel

Mitte August radelten Stephanie Meyer, Landesvorsitzende des ADFC SH und Jan Voß, Geschäftsführer des ADFC SH, ein Stück mit Susanne Henckel, der neuen Staatssekretärin für Verkehr, auf ihrer Sommertour mit und tauschten sich zum Thema Radverkehr im Norden aus. Dabei wurden auch Radwegeprojekte, die eine Förderung von Bund oder Land erhalten, vor Ort angeschaut. Gerade in einem Flächenland wie SH fallen viele Zuständigkeiten an Kommunen. Umso wichtiger, dass Bund und Land solche Projekte fördern.

„Radfahren ist kein städtisches Phänomen. Auch im sogenannten ländlichen Raum wollen die Menschen Rad fahren und mit den heute gesehenen neuen Radwegen können sie es auch viel besser. Besonders in ländlichen Gegenden liegen viele Zielorte unter fünf Kilometer entfernt, von der Schule bis zum Sportverein und der Freiwilligen Feuerwehr. Das sind perfekte Entfernungen fürs Rad!“, so Stephanie Meyer.



Foto: MWVATT

KÜSTENRAD

E-BIKE STORES

Deine Experten für E-Bikes & Dienstradleasing im Norden

15 mal in
Schleswig-Holstein
und Hamburg

Jetzt kostenlosen Termin
inkl. Ergonomie-Beratung
buchen: kuestenrad.de



Bahnhof Kiel



Bahnhof Pinneberg



Bahnhof Prisdorf

Fotos: ADFC SH

BIKE+RIDE: WIE FAHRRADFREUNDLICH SIND SCHLESWIG-HOLSTEINS BAHNHÖFE?

Rund 15 Prozent der Schleswig-Holsteiner*innen pendeln über Kreis- oder Landesgrenzen zur Arbeit, das entspricht fast 500.000 Berufstätigen (laut Pendleratlas 2023). Dabei sind immer mehr von ihnen multimodal unterwegs, das heißt, sie nutzen verschiedene Verkehrsmittel, um zum Ziel zu kommen. So könnte jemand beispielsweise mit dem Fahrrad zum nächsten Bahnhof fahren, es dort abschließen und von da aus weiter mit dem Zug fahren. Diese Verknüpfung von Fahrrad und Bahn nennt man „Bike and Ride“.

Wir haben geprüft: Gibt es in Schleswig-Holstein an jedem Bahnhof genügend gute Radabstellanlagen?

Leider nein. Der ADFC Schleswig-Holstein hat alle 180 Bahnhaltepunkte (inkl. S-Bahn-Halte) in Schleswig-Holstein mithilfe von Daten der NAH.SH gecheckt. Diese Überprüfung hat ergeben, dass 16 Prozent der lokalen Bahnhöfe über keine guten Abstellanlagen für Fahrräder verfügen. Um

den Umstieg auf Rad und Bahn möglichst attraktiv zu gestalten, sind jedoch gute und auch sichere Abstellanlagen unverzichtbar.

Warum ist das wichtig?

Ob zur Arbeit, zur Schule oder in die nächste Stadt: Reisenden sollte stets eine umweltfreundliche Mobilität ermöglicht werden. Diese Voraussetzung ist ein wichtiger Baustein für die Teilnahme am öffentlichen Leben. Besonders in Regionen ohne gute Busverbindungen zum nächsten Bahnhof fällt die Wahl des Verkehrsmittels häufig auf das Auto. Gute und sichere Radabstellanlagen können hier den Ausschlag geben für die Wahl des Fahrrades auf dem Weg zum Bahnhof. Mit einem Fahrrad erreicht eine durchschnittliche Person Ziele in rund fünf Kilometer Entfernung, mit elektrischer Unterstützung erhöht sich dieser Radius auf bis zu 10 Kilometer im Durchschnitt.

Wie gut hat Dein Bahnhof abgeschnitten?

Das kannst Du hier nachschauen: sh.adfc.de/bike-and-ride

So können Kommunen die Bike+Ride-Situation verbessern

Wenden Sie sich an die Abteilung Bahnhöfe und Verkehrsverknüpfung der NAH.SH GmbH.

Diese bieten mit dem „Bike+Ride“-Programm Kommunen mit einem Bahnhof ein ausführliches Angebot auf dem Weg zu attraktiven Radabstellanlagen - von der Unterstützung bei der Planung bis hin zur Vermietung und Öffentlichkeitsarbeit. Zudem stellt das Land über ein eigenes Förderprogramm finanzielle Mittel bei der Umsetzung zur Verfügung. Hier unterstützt NAH.SH zudem bei der Antragstellung.

Weitere Informationen finden Sie hier: www.nah.sh/b-r-foerderung

Auch die Deutsche Bahn bietet eine eigene „Bike+Ride“-Offensive an. Informationen dazu finden Sie hier: bikeandride.bahnhof.de/bikeandride
Kontakt unter: bikeandride@deutschebahn.de

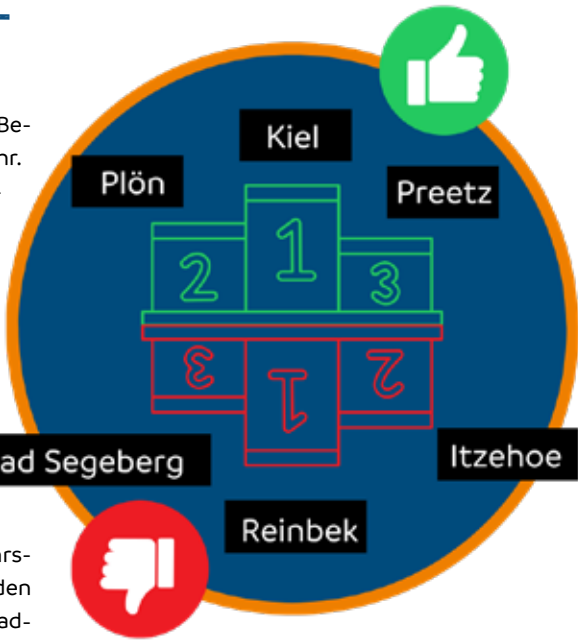
ADFC FAHRRADKLIMA-TEST: WUNSCH NACH SICHERHEIT TRIFFT AUF VERALTETE INFRASTRUKTUR

Kaum Fortschritt beim Fahrradklima in den Kommunen: Das sind die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2024 für Schleswig-Holstein. In 27 Fragen wurde die Fahrradfreundlichkeit abgefragt und am Ende eine Schulnote gebildet. In Schleswig-Holstein wurde im Schnitt eine 4,0 vergeben. Die Grundlagen für eine gute Fahrradinfrastruktur sind vorhanden, aber vor allem bei Breite, Oberflächenbeschaffenheit und Sicherheitsgefühl gibt es Nachholbedarf.

- Mit einer 4,0 - so wird der Radverkehr in Schleswig-Holstein im Schnitt bewertet.
- Radwegbreiten, -oberflächen, Baustellenführung und Falschparker*innen führen zu schlechten Noten in SH
- 45 Städte und Gemeinden wurden bewertet. Mehr als „befriedigend“ kann keine Kommune für sich verbuchen.

Der thematische Schwerpunkt der Befragung war das Miteinander im Verkehr. Bei diesen Fragen bewerteten die Radfahrenden in Schleswig-Holstein positiv, dass es selten Konflikte unter Radfahrenden gibt. Mängel sahen die Befragten beim Überholen mit ausreichendem Sicherheitsabstand und bei Anstrengungen, das Ziel der Vision Zero, also keine schwerverletzten oder getöteten Menschen im Straßenverkehr zu erreichen. „Sicheres Radfahren ist das zentrale Element für die Radverkehrsförderung. Nur sichere Radwege werden Menschen aller Altersgruppen für das Radfahren begeistern“, betont der Geschäftsführer des ADFC SH e.V. Jan Voß.

Die Top 3 Orte sind: Kiel, Plön und Preetz. Kiel macht vieles bei der Radverkehrsförderung richtig und konnte insbesondere beim Radroutennetz punkten. Abzüge gibt es für den Winterdienst und für die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Deutlich



verbessern konnte sich Preetz und war damit Spitzen-Aufholer im Land. Preetz steht stellvertretend für viele Kommunen im Land und zeigt im Kleinen, wie Radverkehrsförderung beginnen kann - und ist damit ein gutes Vorbild.

Mehr Infos zu den Ergebnissen unter: adfc.fkt.de

Themenschwerpunkt „Miteinander im Verkehr“ erhält nur Bewertung „Ausreichend“



Besonders Radwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit schneiden im Klimatest sehr schlecht ab.

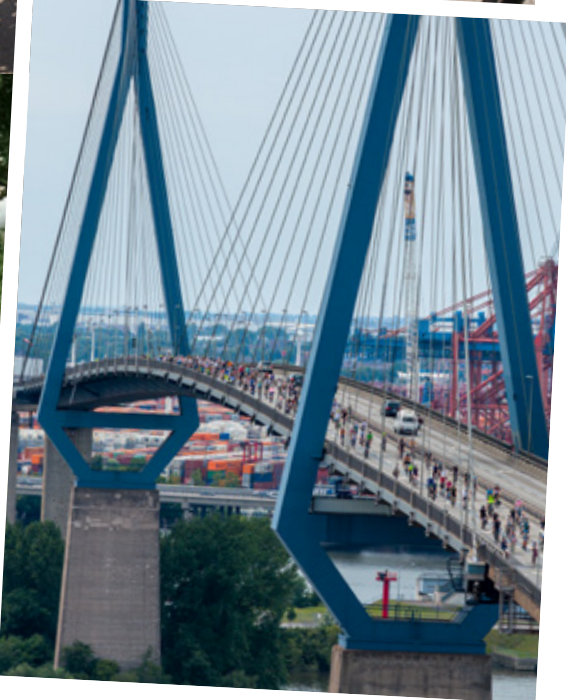
Fotos: ADFC Segeberg

Foto: lünedrohne.de

Fotos: lünedrohne.de und ADFC SH

STERNFAHRT IN HAMBURG

Rund 10.000 Radfahrende demonstrierten am 22. Juni trotz Temperaturen von über 30 Grad für die Einhaltung der Klimaziele und die Stärkung des Radverkehrs.



VON NEU- UND WIEDERAUFSTEIGER*INNEN: DIE RADFAHRSCHULEN DES ADFC IM BLICK



Das Fahrrad wird oft als das ideale Verkehrsmittel der Zukunft gefeiert: Es ist kostengünstig, flexibel und auf kürzeren Strecken schnell, bietet gesundheitliche Vorteile und schont das Klima. All diese Eigenschaften machen es zu einem Motor für die sozial gerechte Teilhabe in unseren Städten.

Doch eine mobilitätskulturelle Analyse der LMU München zeigt, dass dieses Inklusionspotenzial derzeit nicht ausgeschöpft wird. Die Nicht-Radfahrenden-Quote verharrt stabil bei rund 50 % der Bevölkerung. Und diese Gruppe setzt sich überproportional aus jenen zusammen, die das Fahrrad am dringendsten bräuchten, um ihre Mobilität zu sichern: finanziell schwächere Haushalte, ältere Menschen, Frauen sowie Personen mit Migrationshintergrund aus fahrradfernen Kulturen. Statt Teilhabe erfahren diese bereits benachteiligten Personengruppen eine Exklusion im Verkehr.

Der Kern des Problems liegt darin, dass Radfahren eine Praktik ist, die erlernt werden muss, aber in vielen Umfeldern nicht vermittelt wird – sei es, weil in der Familie selbst nicht Rad gefahren wird oder weil 51,1 % der Nicht-Radfahrenden gar kein eigenes Fahrrad besitzen. Die Analyse typologisiert die Hürden: Während sogenannte „Beinahe-Radfahrer*innen“ nur an mangelnder Übung scheitern, leiden „Radskeptiker*innen“ unter einer tief verwurzelten Angst und Unsicherheit im Straßenverkehr.

Angesichts des demografischen Wandels kommt dem Fahrradfahren noch eine weitere wichtige Bedeutung zu. Für ältere



Foto: ADFC Pinneberg

Menschen bietet es die Chance, vital und flexibel zu bleiben.

Allerdings bringt das Radfahren im Alter spezielle Herausforderungen mit sich: Altersbedingter Nachlass der kognitiven und körperlichen Fähigkeiten – etwa die nachlassende Gleichgewichtskontrolle oder verlangsamte Reaktionszeiten – kollidiert mit einem immer komplexeren Straßenverkehr.

Hinzu kommt der Trend zum E-Bike: Senior*innen nutzen E-Bikes überdurchschnittlich oft und legen damit laut Statistik die Hälfte aller ihrer Strecken zurück. E-Bikes erweitern zwar den Mobilitätsradius enorm, erfordern aber aufgrund des höheren Gewichts und der schnelleren Beschleunigung ein erhöhtes Maß an Fahrkönnen. Die Konsequenz ist alarmierend: Ältere Menschen sind auf E-Bikes häufiger in Unfälle in komplexen Verkehrssituationen verwickelt. Das bevölkerungsbezogene Risiko von Senior*innen, mit einem Fahrrad zu verunglücken, ist laut Statistischem Bundesamt seit 1980 um 180 % gestiegen.

Daraus ergibt sich ein klares Kernergebnis für die Praxis: Der Bau von fahrradfreundlicher Infrastruktur ist essentiell, muss aber

dringend flankiert werden durch systematische, lebenslange Mobilitätsbildung. Hilfe bieten die ADFC-Radfahrschulen, die Fahrkurse speziell für Erwachsene im Programm haben und dabei helfen, das Radfahren neu oder wieder zu erlernen.

Die Kursteilnehmenden können in kleinen Schritten und ihrem individuellen Tempo lernen, wie sie richtig auf- und absteigen, anfahren und anhalten oder Kurven fahren, Hindernissen ausweichen und sich richtig im Straßenverkehr verhalten.

Immer mehr ADFC-Radfahrschulen bieten auch spezielle Fahrkurse für Geflüchtete an. Sie stellen Fahrräder zur Verfügung und machen Geflüchtete damit im Alltag mobil und fördern gleichzeitig ihre Integration.

Die ADFC-Radfahrschulen stellen damit eine wichtige Ergänzung zur Infrastruktur dar. Sie sind ein praktischer Beitrag zur Unfallprävention für Senior*innen und E-Bike-Fahrende und bieten einen wichtigen Zugangsweg zur sozialen Teilhabe für benachteiligte Gruppen.

Auch in Schleswig-Holstein gibt es inzwischen bereits fünf Radfahrschulen, die wir vorstellen möchten.



DIE RADFAHRSCHULE NEUMÜNSTER

Gründungsjahr

Die Radfahrschule Neumünster startete 2023 mit einem E-Bike Training in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht RD-ECK und der Polizeipräventionsstelle Neumünster. Es folgte der Aufbau einer eigenen Radfahrschule 2024. Bisher wurden insgesamt sechs Kurse mit gut 100 Teilnehmer*innen durchgeführt.

Kursangebote

Radfahren lernen

Der Kurs richtet sich an alle, die das Radfahren erlernen wollen. Er umfasst sechs Termine à 1,5 Stunden in einem Zeitraum von drei Wochen. Das Training wird auf dem eigenen Fahrrad und mit Helm durchgeführt, ggf. stehen wenige Schulungsräder und Helme leihweise zur Verfügung.

Kursgröße: 5-10 Teilnehmer*innen

Termine: Geplant sind ein bis zwei Kurse für das Jahr 2026

Fahrsicherheitstraining für Wiedereinsteiger (E-Bike aber auch Biorad)

In diesem Kurs sind alle Radfahrer*innen willkommen, die ihre Fahrsicherheit verbessern wollen. Der Kurs wird mit eigenem Fahrrad und Helm durchgeführt. Abhängig von den Vorkenntnissen dauert er in der Regel drei Stunden.

Kursgröße: 7-12 Teilnehmer*innen

DIE RADFAHRSCHULE FLENSBURG

Gründungsjahr

2025, nach einem ersten Kurs im vergangenen Jahr in Zusammenarbeit mit der Stabstelle Integration der Stadt Flensburg.

Kursangebote

Grundkurs „Erste Schritte zum Radfahren“

Der Kurs richtet sich an zugewanderte Frauen und besonders an absolute Anfängerinnen. Beginnend mit Gleichgewichtsübungen, dem Schieben und Anhalten eines Fahrrads sowie dem Treten lernen auf einem Rolltrainer geht es über das Laufrad zum „richtigen“ Radfahren. Der Kurs umfasst sieben Termine, wobei es am letzten Tag eine kleine Fahrradtour auf ruhigen Straßen und Radwegen gibt. An einem Termin werden die Verkehrsregeln gelernt. Für die Teilnahme werden eine entsprechende körperliche Fitness sowie ausreichende Deutschkenntnisse bzw. eine Verständigungsmöglichkeit (Übersetzer*in) vorausgesetzt. Die Fahrausrüstung (Damenräder, Klappräder, Helme) wird gestellt, wenn nicht bereits vorhanden, mitzubringen sind eine geeignete Kleidung (möglichst auch für Regen) sowie Essen und Trinken.

Kursgröße: maximal 12 Teilnehmerinnen bei 3 Trainerinnen

Erfolgsquote: Bisher haben insgesamt 20 Frauen an einem der beiden bisher durchgeführten Kurse teilgenommen. Vier Frauen haben das Radfahren komplett neu gelernt, acht weitere fühlen sich jetzt sicher auf dem Rad. Eine Frau fragte gleich, ob auch ein Motorradführerschein gemacht werden könne. Am schönsten ist die

Termine: Für das Jahr 2026 sind fünf Kurse geplant (je einer in den Monaten April bis August)

Veranstaltungsort

Die Kurse finden auf dem Gelände der Jugendverkehrsschule Neumünster (Carlstraße) auch bei schlechtem Wetter statt, auch In-House-Trainings werden – bei geeignetem Gelände des veranstaltenden Betriebs – durchgeführt. Für 2026 ist ein Radfahr-Lernkurs in einer Schule geplant.

Trainer*innen

Es gibt zwei ausgebildete Fahrsicherheitstrainer sowie weitere Unterstützer*innen, die insbesondere bei den Radfahr-Lernkursen mithelfen.

Weitere Informationen

Eine Beschreibung der Kursinhalte sowie Informationen zu den Kosten sind auf der Internetseite <https://radfahrschule.adfc.de/radfahrschule/adfc-neumuenster-radfahrschule-fuer-erwachsene> einsehbar.

Kontakt

Mario Grittner, Tel. 0176-977 146 70 und Thomas Berend, Tel. 0162-943 00 10, radfahrschule-neumuenster@adfc-sh.de

pure Freude und Begeisterung, wenn das erste Mal eigenständig gefahren wird.

Termine: In diesem Jahr gab es zwei Kurse, die Planung für 2026 findet im Dezember statt.

Veranstaltungsort

Die Veranstaltung findet bei jedem Wetter auf einem Parkplatz statt, der mit leichtem Anstieg und weiten Flächen und ohne Einsicht von außen ideale Bedingungen bietet. Für den theoretischen Teil kann ein Schulgebäude genutzt werden.

Trainer*innen

Aktuell gibt es fünf Trainerinnen, die in unterschiedlicher Konstellation die Kurse anleiten.

Weitere Informationen

Die Radfahrschule Flensburg soll als feste Einrichtung etabliert werden. Eine Internetseite wird gerade aufgebaut und demnächst mit allen wichtigen Informationen über die Seite des ADFC Bundesverbands radfahrschule.adfc.de einsehbar sein

Kontakt

Hanna M. Schmidt und Sonja Zierke, radfahrschule-flensburg@adfc-sh.de



DIE RADFAHRSCHULE PINNEBERG

Gründungsjahr

Ende 2022/Anfang 2023

Kursangebote

Grundkurs „Radfahren für Erwachsene“

Der Kurs richtet sich an Erwachsene, die noch keine belastbaren Erfahrungen auf dem Fahrrad sammeln konnten. An vier Kurstagen à 105 Minuten wird Schritt für Schritt geübt, das Gleichgewicht zu halten, zunächst zu Fuß, dann mit Tretroller, Laufrad und schließlich auf dem Rad. Der Kurs endet mit einer gemeinsamen, kleinen Radtour – ja, das ist möglich!

Kursgröße: maximal 10 Teilnehmende bei 2-3 Trainer*innen

Erfolgsquote: Von 15 Teilnehmerinnen fahren 12 Fahrrad

Termine: Zwei Angebote pro Jahr

Angstbewältigungstraining

Viele Personen haben nach einem Radunfall, einer Operation oder einfach nach einer langen Fahrradabstinenz Angst, wieder auf das Rad zu steigen und am Straßenverkehr teilzunehmen. Hier setzt dieser Kurs an, der als Einzeltraining konzipiert ist: Zunächst wird in einem Vier-Augen-Gespräch nach konkreten Hilfsmöglichkeiten geforscht und dann ein individuelles Trainingsprogramm erstellt, das an drei Tagen à 90 Minuten umgesetzt wird. Auch hier wird mit einem Lernrad in kleinen Schritten an einem sicheren Ort geübt und das neue Sicherheitsgefühl am Ende des Kurses im Straßenverkehr bestätigt.

Kursgröße: individuelle 1:1 Betreuung

Erfolgsquote: Alle 10 Teilnehmerinnen fahren wieder Rad

Termine: 6-8 Angebote pro Jahr

Fahrsicherheitstraining

Dieser vierstündige Kurs richtet sich bevorzugt an Personen, die vom sogenannten „Bio“-Rad auf Fahrräder mit E-Motor umsteigen

wollen. In 20 praktischen Übungen wird versucht, mit dem größeren Gewicht und der höheren Geschwindigkeit klar zu kommen, das Gleichgewicht des eigenen Fahrrads zu „erfühlen“ und die richtige Körperhaltung auf dem Rad (Fahrradergonomie) inklusive einer optimalen Einstellung des Rads zu finden. Dieser Kurs ist ebenfalls für Radfahrende mit Biorad geeignet, aufgrund der Übungen allerdings nur für Zweiradfahrende.

Kursgröße: 6-15 Teilnehmende bei 2-3 Trainer*innen

Erfolgsquote: Laut Feedback der 70 Teilnehmer*innen 100%.

Kursangebote: je ein Kurs im Frühjahr (April), Sommer (Juni/Juli) und Herbst (September)

Veranstaltungsort

Die Radfahrlernkurse und das Angstbewältigungstraining finden auf einem nicht einsehbaren, teilüberdachten Gelände und bei jeder Witterung statt, das Fahrsicherheitstraining auf einem Schulhof bzw im öffentlichen Raum. Hier wird versucht, möglichst gutes Wetter zu „erwischen“, um störungsfrei trainieren zu können.

Trainer*innen

Hier sind zwei Personen nach der Münsteraner Schule zertifiziert, zwei befinden sich in der Ausbildung.

Weitere Informationen

Eine genauere Beschreibung der Kursinhalte, Erfahrungsberichte von Teilnehmer*innen sowie Informationen zu den Kosten und mitzubringenden Utensilien befinden sich auf der Internetseite: adfc-pinneberg.de/service/radfahrschule.

Kontakt

Hanspeter Raschle, Tel. 0173-630 66 49

DIE RADFAHRSCHULE WEDEL

Gründungsjahr

1. April 2022 - die erste Radfahrschule im ADFC Schleswig-Holstein

Kursangebote

Grundkurs „Radfahren für Anfänger“

Dieser Kurs richtet sich an absolute Anfänger*innen, die bisher also keine Gelegenheit hatten, das Radfahren zu erlernen. Der Grundkurs umfasst acht Doppelstunden, in denen sicheres Auf- und Absteigen, das Anfahren, Fahren und Anhalten, das Umfahren von Hindernissen und das Kurven fahren erlernt wird. Auch das sichere Verhalten im Straßenverkehr wird geübt. Unterrichtet wird nach einem eigenen Wedeler Konzept, das durch Tipps der ADFC-Radfahrschule in Soest ergänzt wurde.

Kursgröße: Zwei bis vier Teilnehmende werden von einem Trainer unterrichtet. Sollten einzelne Personen bereits ohne Hilfsmittel fahren können, kann der Kurs auch auf sechs Teilnehmende mit dann zwei Trainern erweitert werden.

Erfolgsquote: Bisher haben 22 Schülerinnen mit unterschiedlichem Erfolg teilgenommen.

Termine: Der Kurs findet seit 2023 immer montags von 15-17 Uhr statt, eine Anmeldung ist erforderlich.

Angstbewältigungstraining

Dieser Kurs ist für Personen gedacht, die eigentlich Rad fahren können, aber aufgrund schlechter Erfahrungen (z. B. durch einen Unfall) Angst haben, wieder aufs Rad zu steigen.

Kursgröße: Maximal vier Personen werden von einem Trainer unterrichtet.

Erfolgsquote: Bisher gab es sechs Schülerinnen mit sehr großer Dankbarkeit für die neue Freude am Radfahren.

Termine: Auch dieser Kurs findet montags zwischen 15 und 17 Uhr statt, eine Anmeldung ist erforderlich.

Fahrsicherheitstraining E-Bike

Dieser dreistündige Kurs richtet an Radfahrende, die vom nicht-motorisierten „Bio“-Rad auf das E-Bike umsteigen oder nach einer längeren Pause die wichtigsten Punkte fürs sichere Radfahren noch einmal in Erinnerung rufen wollen. Der dreistündige Kurs basiert auf dem ADFC Kurshandbuch für zertifizierte Fahrsicherheitstrainer*innen.

Kursgröße: 5 bis 10 Teilnehmende bei 2 Trainern.

Kursangebote: Die Planung für das kommende Jahr steht noch nicht fest.

Neu: Anfängerkurs für Personen mit geistigem/körperlichen Handicap

Dieser Kurs befindet sich noch in Planung.

Veranstaltungsort

Alle Kurse finden im Elbstadion auf der Tartanbahn statt, die allerdings nur in trockenem Zustand genutzt werden kann. Kurz nach oder bei Regen muss der Unterricht daher verschoben werden.

Trainer*innen

In Wedel wird der Leiter der Radfahrschule von zwei ADFC-zertifizierten Fahrsicherheits-Trainern unterstützt.

Weitere Informationen

Über die genauen Kursinhalte und Teilnahmebedingungen, was an Ausrüstung gestellt wird bzw. mitgebracht werden muss und über die Kosten sowie aktuelle Termine informiert die Internetseite: wedel.adfc.de/neuigkeiten/

Kontakt

Jürgen Lieske, Tel. 0175-160 04 40 (auch bei signal), radfahrschule-wedel@adfc-sh.de

Eine begeisterte Teilnehmerin schreibt über die Radfahrschule Wedel:

Wie ich wieder
Fahrrad
fahren lernte
2024

... und das kam so:
nachdem ich endlich wieder
alleine gehen konnte, im Wald,
über die Wurzeln steigen konnte,
alles alleine konnte, fing ich
an vom „Wieder-Radfahren“
können zu träumen. Schnüchlig
und neugierig sah ich im Wald
den Radfahrern nach.

Aber viele sagten:
Sei vernünftig! du bist zu
alt! Lass es lieber sein. Was?
du bist schon über 80? Da
wirst du noch Fahrrad fahren?
Mein, das ist für dich vorbei!

Aber zum Glück gab es noch
Menschen, die daran glaubten,
daß ich es schaffen könnte. Ich
wollte doch so, so gerne wieder auf
mein Fahrrad steigen können.
Da erfuhr ich von einem Fahrrad-
Lehrer, der mir vielleicht helfen
könnte. Und das war Herr Lieske.
Ich rief an, er wollte kommen
und mich prüfen.

Es wurde ein mühsamer
und anstrengender Weg,
auch für Herrn Lieske.
Aber er machte es so
geschickt, aufmunternd
und freundlich, daß meine
Ängste immer kleiner
wurden.

DIE RADFAHRSCHULE LÜBECK

Gründungsjahr
Die Radfahrschule des ADFC Lübeck gibt es offiziell seit 2022. Davor wurden mehrere Jahre lang Kurse zusammen mit der Stadt Lübeck über das Förderprojekt FLOW (Für Flüchtlinge!-Orientierung und Willkommenskultur) angeboten.

Kursangebote
Radfahrkurse für Fahranfänger*innen
Die Kurse umfassen acht Treffen von je ein- bis eineinhalb Stunden Dauer und werden wie bei der Radfahrschule Flensburg beschrieben durchgeführt. Die Treffen finden wöchentlich statt. Nach Kursende gibt es eine Teilnahmebescheinigung.
Kursgröße: 8-10 Teilnehmende, die von drei Trainern betreut werden.
Erfolgsquote: Gut die Hälfte der Teilnehmenden beendet den Kurs erfolgreich.
Termine: In der Regel werden zwei Kurse pro Jahr angeboten (Beginn in April und August).

Veranstaltungsort
Gelände gegenüber der Jugendverkehrsschule im Meesenring 7, 23566 Lübeck (Theorie und Praxis)

Trainer*innen
Ein Trainer ist ADFC-zertifiziert, er leitet auch die Hilfstainer an.

Weitere Informationen
Die Kurse werden relativ kurzfristig über eine Verteilerliste angekündigt. Allgemeine Informationen unter: adfhahrschule.adfc.de/radfahrschule/adfc-luebeck-radfhahrschule-fuer-erwachsene

Kontakt
Radfahrschule Lübeck, Tel. 0451-783 63, kontakt@adfc-luebeck.de

www.radfhahrschule.adfc.de

Eine begeisterte Teilnehmerin schreibt über die Radfahrschule Wedel:

Trotzdem, jedes Mal regte ich mich auf und hatte Angst, es nicht schaffen zu können. Schritt für Schritt lernte ich jedes Mal etwas Neues dazu:

aufwärmen

Lauftrad

rollern

Und dann:
Ich konnte am 7. Mai 2024, 13 Monate nach meinem Unfall, ein kleines Stück geradelt allein fahren.

Lieber Herr Lieske,
ich danke Ihnen von Herzen, daß Sie mir so geholfen haben. Ich kann es nicht erklären, wie froh und dankbar ich bin.



Auch Ausfahrten in der kalten Jahreszeit haben ihren Reiz - hier beispielsweise verzaubert die Wintersonne die Möllner Seen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN PER RAD ENTDECKEN

Der ADFC SH hat nun ein Komoot-Profil, in dem bereits gut zwei Dutzend Touren aus dem gesamten Land vorstellt werden. Ob Trekking- oder Familien-Touren, ob Meer oder Binnenland, ob Natur oder Kultur – es ist für alle das Passende dabei. Weitere Routenvorschläge werden nach und nach ergänzt.

Du hast eine Tour, die man in Schleswig-Holstein gemacht haben muss? Schicke sie uns gerne an: redaktion@adfc-sh.de

Das Profil findest Du hier: www.komoot.com/de-de/user/adfcschleswigholstein



LAMBERTY



FAHRRÄDER UND MEHR
BURGER STRASSE 15 · 25554 WILSTER · 0 48 23 / 82 16
[WWW.FAHRRAED-LAMBERTY.DE](https://www.fahrrad-lamberty.de)

Große Auswahl und Top Beratung!

Besucht uns in Wilster oder auf.. www.fahrrad-lamberty.de



RADFERNWEGE, RADFAHRSCHULEN, ENGAGEMENTSTRATEGIEN UND EINE VORSTANDSWAHL

Mitte Oktober kamen gut 80 Aktive in Neumünster zum alljährlichen ADFC-Aktionstag zusammen. Neben formalen Beschlüssen auf der Mitgliederversammlung wurde in Workshops auf dem Aktiventreffen intensiv gearbeitet.



Die Landesversammlung beschließt: Henning, Stephan, Timo und Stephanie sind der Vorstand für die nächsten zwei Jahre!

Von Flensburg bis Mölln, von Itzehoe bis Ostholstein - aus dem gesamten Bundesland waren Aktive des ADFC Schleswig-Holstein e.V. am 12. Oktober zum ADFC-Aktionstag nach Neumünster gereist. Nach einem vielfältigen und eng gepackten Workshop- und Vortragsprogramm für den Vormittag stand am Nachmittag die alljährliche Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen auf dem Programm!

Pünktlich um 10 Uhr begrüßte Stephanie Meyer, ADFC SH-Landesvorsitzende, die vielen ADFC-Mitglieder im „Kiek In“ in Neumünster und gab einen Ausblick auf die Inhalte des Tages. Direkt im Anschluss stellte Arne Lewandowski, Radtourismusbeauftragter der Stadt Neumünster, in einem kurzweiligen Vortrag die Projekte und

Aktivitäten der Neumünsteraner Politik und Verwaltung für Radtourist*innen vor. Positiv zu erwähnen war hier eindeutig die gute Zusammenarbeit von Verwaltung und ADFC Neumünster. Die Ausführungen sorgten für interessierte Nachfragen aus dem Publikum, besonders wie Erfolge eventuell in anderen Städten replizierbar wären.

Spannende Workshops am Vormittag

Mit frischen Getränken starteten die Teilnehmer*innen im Anschluss in eine Workshop-Phase mit einem vielfältigen Themenangebot. Die erste Gruppe vertiefte sich in den Aufbau von „Radfahrschulen“, während eine weitere Gruppe sich mit den Details und dem Angebot von Fahrrad-Codierungen befasste - beides angeleitet von den

erfahrenen Aktiven des ADFC Pinneberg. Gemeinsam mit der Landesvorsitzenden Stephanie Meyer wurde die neue Straßenverkehrsordnung und deren Chancen für die Radverkehrsförderung diskutiert, während in einem vierten Workshop die ADFC-Aktiven mit der RAD.SH-Expertin Hannah Köster einfache Maßnahmen zur Sicherung von Fuß- und Radverkehr kennenlernten und in Kleingruppen konkret anwendeten.

Nach einer längeren Mittagspause, die natürlich auch zum Austausch und zur Vernetzung genutzt wurde, ging es in ein World Café. Dabei handelt es sich um eine interaktive Methode zur Gruppendiskussion, bei der Teilnehmer*innen in Kleingruppen in einer entspannten Atmosphäre zu bestimmten Themen diskutieren und ihre Ideen festhalten. Mit erfahrenen Aktiven aus Schleswig-Holstein und einer Kollegin des ADFC Hamburg wurde dabei intensiv diskutiert: Von Vielfalt im ADFC, über kreative Aktionsformen für die Lobbyarbeit bis hin zu Verbesserungsmöglichkeiten der innerverbandlichen Vernetzung. Mit einer Ergebnispräsentation endete dann der intensive erste Abschnitt gegen 14 Uhr.

Landesversammlung bestätigt Landesvorstand und beschließt Engagementstrategie für den Verband

Nach einer kurzen Kaffeepause startete dann pünktlich die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Schleswig-Holstein e.V. Landesvorsitzende Stephanie Meyer stellte den Tätigkeitsbericht des Landesvorstandes vor, der auch vielfältige Aktionen, Aktivitäten und Projekte beinhaltete, die der ADFC im gesamten Bundesland zur Förderung des Radverkehrs durchgesetzt hat. Im Anschluss wurde der alte Vorstand entlastet. Danach standen dann Wahlen an, der der alte Vorstand wurde mit großer Mehrheit für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt. Stephanie Meyer wird als Landesvorsitzende dem Verband für zwei letzte weitere Jahre vorstehen. Als stellvertretende Landesvorsitzende wurden Henning von Schöning, Timo Höfker und Stephan Steffen im Amt bestätigt.

Politische Forderungen: Radfahrkultur braucht professionelles Marketing!

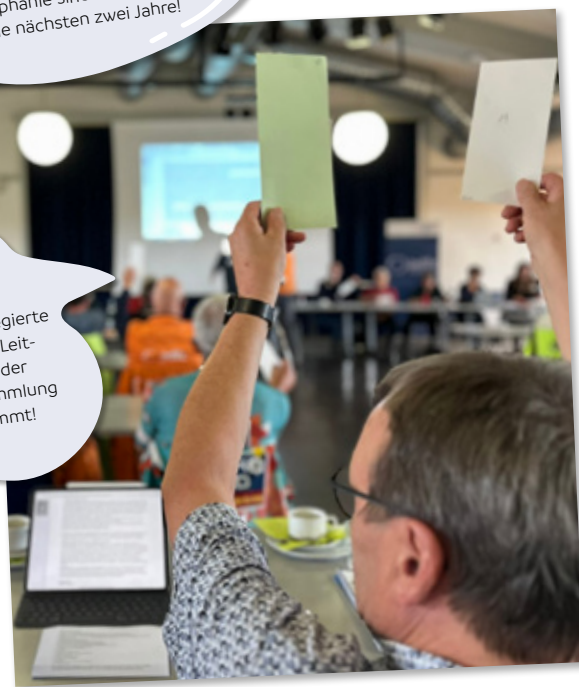
Mit dem politischen Leitantrag beschlossen die Mitglieder konkrete Forderungen an die Landespolitik: „Schleswig-Holsteins Radfahrkultur braucht professionelles Marketing“.

Dazu führte Stephanie Meyer aus: „Schleswig-Holstein möchte Fahrradland werden, hier lohnt sich ein Blick zu unseren dani-

schen und schwedischen Nachbar*innen. Mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ gibt es einen Fahrplan mit ambitionierten Zielen. Viele Menschen in den Verwaltungen auf allen Ebenen engagieren sich für die Förderung des Radverkehrs. In den Kommunen fehlt aber an vielen Stellen Personal und aktuelles Wissen über Fördermöglichkeiten und planerische Chancen. Um hier einen großen Schritt voranzukommen, täte Schleswig-Holstein ein Hauch skandinavisches Lebensgefühl auf norddeutsch gut – auch beim mobil sein!“

Im Anschluss stellte Landesgeschäftsführer Jan Voß den Antrag zur Erarbeitung einer Engagementstrategie für den Landesverband vor. Die Mitglieder stimmten einstimmig dafür, im nächsten Jahr gemeinsam zu erarbeiten, welche zentralen Themen und konkrete Maßnahmen zur nachhaltigen Engagementförderung und Weiterentwicklung ehrenamtlicher Strukturen entwickelt werden sollen. Dazu sollen mehrere regionale Zukunftsdialoge den Mitgliedern, aber auch interessierten Dritten die Möglichkeit geben, ins Gespräch zu kommen. Nach einem ereignisreichen Tag endete die Veranstaltung am späten Nachmittag.

Ob Vorstand, Delegierte oder politische Leit-anträge - auf der Mitgliederversammlung wird abgestimmt!



Und beim Aktiventreffen gibt es Workshops, damit die zahlreichen Ehrenamtlichen noch besser tagtäglich an Ideen und Lösungen für besseren Radverkehr arbeiten können...



... auch bei dir vor Ort.



Das Team der Landesgeschäftsstelle kümmert sich um alles Organisatorische.



Gemeinsam für besseres, sicheres Radfahren, das Spaß macht - überall und für jeden!

EINE BRÜCKE NUR FÜRS RAD

Im April wurde in Lübeck die Stadtgrabenbrücke eröffnet und ist damit für viele Radfahrende eine sichere Alternative zum Weg durch den Lindenteller - dem gefährlichsten Kreisel Deutschlands. Bis zu 3.400 Radfahrende und Fußgänger*innen werden in Zukunft pro Tag erwartet. Fahrradbrücken schaffen direkte, sichere Verbindungen und ermöglichen ein zügiges, stressfreies Vorankommen - getrennt vom motorisierten Verkehr. Richtig geplant machen sie das Radfahren noch attraktiver.



HINWEISSCHILDER IN PREETZ FÜR MEHR SICHERHEIT

Die Aufhebung der Benutzungspflicht auf dem einstmaligen kombinierten Rad- und Fußweg an der Preetzer Wilhelm-Raabe-Straße wurde von vielen Autofahrenden nicht akzeptiert. Wer mit dem Fahrrad auf der Straße fuhr, wurde oft angehupt sowie durch dichtes Auffahren und Überholen bedrängt.

Durch Piktogramme auf der Fahrbahn wird nun verdeutlicht, dass Radfahrende die Fahrbahn benutzen dürfen, ja benutzen müssen, wenn sie deutlich schneller als mit Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein wollen. Wer am Lenker eines Kraftfahrzeugs sitzt, hat Radfahrende zu respektieren, was auch heißt, sie mit mindestens 1,5 Meter Abstand zu überholen. Darauf wird jetzt durch Schilder hingewiesen.



Foto: Henning von Schöning

NEUER PAVILLON FÜR INFOSTÄNDE

Gut ausgestattet: Die ADFC Ortsgruppe aus Rendsburg präsentierte den neuen Pavillon des Landesverbandes auf dem Rendsburger Herbst.



Foto: ADFC Rendsburg

FÄHRST DU MANCHMAL AUF DEM GEHWEG?

Manche sagen einige, manche sagen die meisten, manche sagen alle Radfahrenden halten sich nicht an die Regel. Abgesehen von der Anzahl: Woran liegt das? Das Projekt „RULES - Regelverstöße im Radverkehr“ von der Uni Freiburg und der Bundeswehruniversität München möchte das nun wissenschaftlich untersuchen.

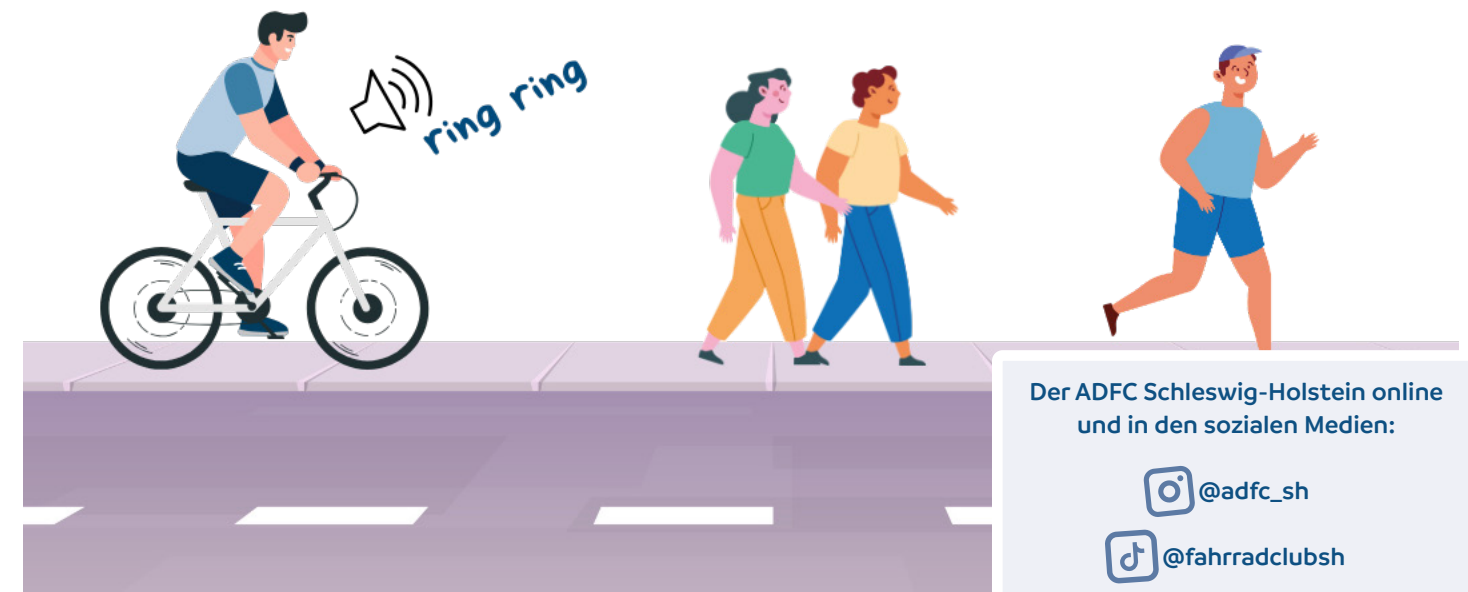
Die Forschenden jedenfalls nehmen an, dass Regelverstöße nur zu einem kleinen Teil in persönlichen Merkmalen der regelwidrig handelnden Person begründet sind (z.B. Unkenntnis oder Rücksichtslosigkeit). Sie gehen vielmehr davon aus, dass sich

ein großer Teil der Regelverstöße als Ergebnis eines mehr oder weniger rationalen Bewertungsprozesses erklären lässt, in dem Situationen als gefährlich, uneindeutig oder unzumutbar bewertet werden. Aus Sicht der regelwidrig handelnden Person stellt das eigene Verhalten damit eine gerechtfertigte Reaktion auf die Situation dar.

Nutzer*innen können auf der Plattform „regelverstoesse.de“ anonym Orte eintragen, an denen sie Regelverstöße von Auto- und Radfahrenden sowie Fußgänger*innen eintragen. Die Daten werden

bis Ende nächsten Jahres gesammelt. Ziel der Forschenden ist nach eigenen Angaben, die Daten mit Unfallstatistiken zu verknüpfen und daraus konkrete Empfehlungen für Politik und Verkehrsplaner abzuleiten.

Ein besseres Verständnis für diese situativen Ursachen soll laut den Forschenden ermöglichen, Maßnahmen zur Verbesserung der Regeltreue wirksamer zu gestalten. Sie nehmen an, dass verständliche, sicher und komfortabel erlebte Straßenräume demnach die Regeltreue erhöhen sollten.



FAHRRADSTRASSE: GERETTET!

sicht grob abgestimmt hatte. Die Fahrradstraße soll nun bspw. im Bereich der Schule zu einer Einbahnstraße für Pkw werden und Fahrzeuge sollen in der gesamten Fahrradstraße nicht mehr hälftig auf dem Gehweg und der Straße parken dürfen. Zuvor wurden die ausgebliebenen Piktogramme erneuert.

„Wir waren und sind von den Socken und freuen uns sehr über die Perspektive, zukünftig in einer Fahrradstraße wohnen zu dürfen, in der die Fahrradfahrer sicherer die Straße nutzen können und Fußgänger endlich wieder Platz auf den Gehwegen haben. Davon positiv profitieren werden vor allem viele minderjährige Verkehrsteilnehmende: SchülerInnen“, so Andy Kaminiski von der Bürgerinitiative. Doch viele - ob Auto- oder Radfahrende - kennen die Regeln in Fahrradstraßen nicht und so kommt

es häufig zu Konflikten. Das liegt auch daran, dass die Besonderheiten einer Fahrradstraße selten zusätzlich erläutert werden. Um das jetzt auch sichtbar zu machen, wurden Plakate aufgehängt, die nochmal die wichtigsten Regeln erklären.

- Autos sind nur zu Gast
- Der Radverkehr gibt das Tempo vor, maximal 30 km/h
- Nebeneinander fahren (ohne Platz zu machen für Autos, die von hinten kommen) ist ausdrücklich erwünscht!

Du möchtest die Fahrradstraßen in Deiner Kommune auch mit Plakaten ausstatten? Dann melde Dich bei uns und wir unterstützen Dich dabei! Oder lade sie einfach hier herunter:
sh.adfc.de/artikel/jetzt-aktiv-werden-mit-unseren-antragsvorlagen



Foto: Initiative Fahrradstraße Wulfsdorfer Weg



Foto: Initiative Fahrradstraße Wulfsdorfer Weg

Nachdem in Ahrensburg Mitte letzten Jahres zur Diskussion stand, ob der Wulfsdorfer Weg in Ahrensburg - eine der ältesten Fahrradstraßen Schleswig-Holsteins - wieder in eine "normale" Straße umgewandelt werden soll, hatte sich eine Bürgerinitiative gebildet, die sich gemeinsam mit dem ADFC vor Ort für deren Erhalt eingesetzt hatte.

Und das mit Erfolg! Wo es zunächst danach aussah, dass sich nichts tun werde, entwickelte der Mobilitätsmanager der Stadt Ahrensburg ein Konzept, das er zuvor mit der Polizei und der Verkehrsauf-

Der ADFC Schleswig-Holstein online und in den sozialen Medien:

@adfc_sh

@fahrradclubsh

@ADFCschleswigholstein

sh.adfc.de/newsletter

sh.adfc.de/adfc-sh

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

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

Der ADFC ist als gemeinnützig anerkannt.

Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.: Stephanie Meyer (V.I.S.D.P.)

Vereinsregister Kiel: VR 3153 KI
Steuernummer: 20/290/70212

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

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

Anzeigenverwaltung
Ansprechpartnerin: Meike Roggenkamp
Tel.: 0431-631 90
meike.roggenkamp@adfc-sh.de

Informationen zu Formaten und Preisen
unter www.sh.adfc.de/pett-man-suelm

Redaktions- und Anzeigenschluss für die
Ausgabe 1/2026 ist der 15. April 2026.

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

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

MACH DEIN FAHRRAD VERKEHRSFIT!

Fahrrad fahren macht Spaß und ist gesund, aber damit das auch so bleibt und du dich nicht verletzt, sollte an deinem Fahrrad alles funktionieren und nichts kaputt sein. Damit du dein Fahrrad vor der nächsten Fahrt noch einmal gründlich überprüfen kannst, haben wir dir eine Checkliste zusammengestellt. Und falls du Hilfe brauchst, hilft dir bestimmt eine erwachsene Person!

MEINE FAHRRAD-CHECKLISTE

- ☐ die Bremsen drücken gut und fest
- ☐ die Kette ist nicht rostig, sondern gut geschmiert und sauber
- ☐ die Reflektoren sind alle befestigt und sauber
- ☐ das Licht funktioniert vorne und hinten
- ☐ der Sattel ist auf die richtige Höhe eingestellt
- ☐ die Klingel funktioniert
- ☐ die Reifen sind fest aufgepumpt, haben keine Löcher oder ähnliches
- ☐ der Fahrradhelm hat keine Schäden und sitzt richtig und fest genug



SCHON GEWUSST?

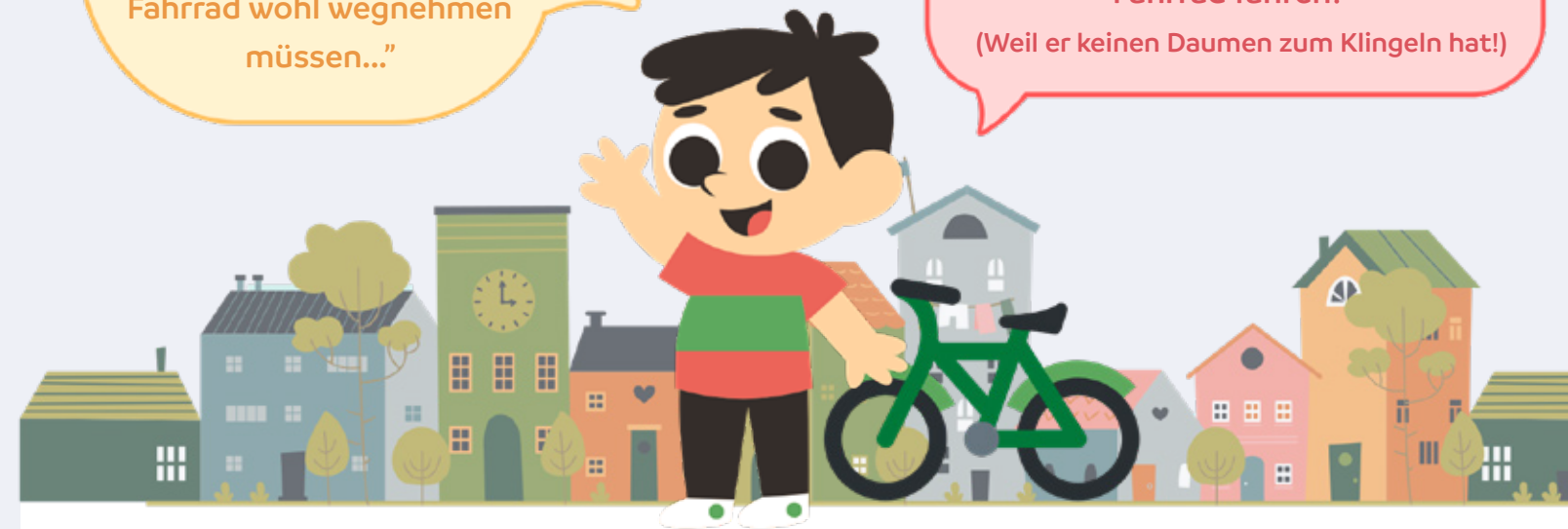
Das längste Fahrrad der Welt ist 41,42 Meter lang! Es ist ein Tandem, auf dem 30 Menschen mitfahren können.

Fritzchen und Frieda unterhalten sich: „Mein Hund jagt in letzter Zeit immer Leute auf dem Fahrrad.“

„Oh, und was willst du dagegen machen?“

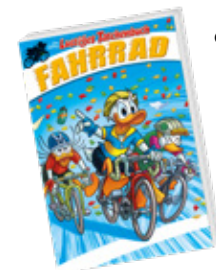
„Naja, ich werde ihm das Fahrrad wohl wegnehmen müssen...“

Warum kann ein Elefant kein Fahrrad fahren?
(Weil er keinen Daumen zum Klingeln hat!)



Dieses rote Fahrrad wurde von einem frechen Dieb geklaut und irgendwo im Heft abgestellt - findest du die Seite, auf der es versteckt ist?

Schick uns bis zum 15.02.2026 eine Postkarte mit deinem Namen, deiner Adresse, natürlich der Seitenzahl und was du gerne als Finderlohn bekommen möchtest - unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir dann je ein Playmobil-Set und ein Lustiges Taschenbuch. *



oder



...UND ES GIBT FINDERLOHN!

* Von der Teilnahme 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 richtigen Einsendungen per Los ermittelt und per Post benachrichtigt.

nah.sh/deutschlandticket

EIN ECHTES
KNALLERANGEBOT



Deutschland-
ticket

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.



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.