



01/26

MAN SÜLM

MAGAZIN DES ADFC SCHLESWIG-HOLSTEIN

WEITE, WIND UND WATT

DITHMARSCHEN PER
RAD ENTDECKEN



» Mit Rätselspaß & Fahrrad-Quiz für Kinder



Cool bleiben:

Touren, Tipps und
Gadgets fürs Radeln
im Sommer

ADFC Projekte:

Sicher zur Schule
& Rad reparieren
selbst gemacht

Dienstrad-Leasing:

Wann es sich
für Arbeitnehmer*-
innen lohnt





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.



BUSINESS
BIKE
Leasing

AnthroTech

HASE HP
BIKES VELOTECHNIK
Premium-Partner

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



Inhaltsverzeichnis

- Editorial..... 3
- Fahrradsternfahrt: Save the date 4
- Einladungen: Mitgliederversammlungen 5
- Verkehrsrecht: Rechtsfahrgebot 6
- Radurlaub: Unterwegs in Dithmarschen..... 8
- Radfahren im Sommer: Tipps, Touren und Gadgets 14
- Ortsgruppenvorstellung: Der ADFC in Lauenburg..... 18
- Kommentar: Landesradstrategie 20
- Fahrradbus: Er rollt weiter..... 21
- Dienstradleasing: So lohnt es sich.....22
- Technik: Smartes Schloss23
- Meldungen24
- Projekte ADFC: Schulwege und Werkstätten28
- Spiel und Spaß: Rätsel & Quiz für Kids 31



DER SOMMER IST DA!



Liebe Leserinnen und Leser,

Der Sommer ist da – und mit ihm die Hochsaison für alle, die das Radfahren lieben. Wenn wir auf die kommenden Monate blicken, wird eines klar: Das Fahrrad ist in Schleswig-Holstein längst mehr als ein Freizeitvergnügen – es ist der Motor für Lebensqualität und echte Veränderung.

Besonders stolz macht uns der Blick auf den Nachwuchs. Wenn im Sommer zahlreiche ADFC-Projekte zur Schulmobilität starten – von schuleigenen Fahrradwerkstätten bis hin zur „Kita-Kiste“ für die Kleinsten –, legen wir das Fundament für eine sichere, selbstbestimmte Generation auf zwei Rädern.

Dass sich Hartnäckigkeit auszahlt, zeigt auch der Radtourismus. Ob Ihr nun die Weite Dithmarschens – ob entlang oder abseits der Küste – entdecken oder demnächst auf dem Ochsenweg – unserer ersten Qualitätsradroute – unterwegs seid: Die Maßnahmen der Landes-Radstrategie greifen. Doch wir bleiben wachsam. Dass wichtige Ausbauziele im Rahmen der Evaluierung der Radstrategie des Landes auf 2040 verschoben wurden, ist ein Wermutstropfen, den wir nicht unkommentiert lassen. Wir brauchen Tempo, nicht nur beim Treten!

Das Herz des ADFC schlägt vor Ort, in den Regionen: In Flensburg bewegen wir Menschen ganz konkret: Eine neue Radfahrschule gibt insbesondere migrantischen Frauen Rückenwind und Freiheit, während dank NDR-Spenden zwei neue Rikschas für das Projekt „Radeln ohne Alter“ bereitstehen. In Lauenburg zeigt das Repair-Café, wie Nachhaltigkeit im Alltag gelebt wird. In Itzehoe haben wir bei der ersten Sternfahrt des Jahres lautstark mehr Platz für das Rad in Stadt und Land gefordert.

Während wir uns im Juni auf die große Sternfahrt nach Hamburg freuen, lohnt ein Blick über die Landesgrenzen: Dublin zeigt uns mit einer Steigerung des Radverkehrs um 50 % in nur zwei Jahren, was möglich ist, wenn der politische Wille da ist. Und Norwegen macht mit Tempo 30 als Standard vor, wie Sicherheit heutzutage aussieht. In diesem Heft findet Ihr zudem erfrischende Tipps für heiße Tage – von unseren geführten „Abkühlungs-Touren“ bis zu Tipps fürs Radeln bei hohen Temperaturen.

Genießt den Fahrtwind, fordert gemeinsam mit uns sicherere Wege ein und lasst uns diesen Sommer zeigen, dass das Fahrrad die Antwort auf viele Fragen unserer Zeit ist.

Herzlichst,
Ihre Stephanie Meyer

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.),
Jan Voss, Henning von Schöning,
Fenja Simon, Hannah Martin

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 2/2026 ist der
15. Oktober 2026.

Gestaltung und Satz

Viola Penners Kommunikationsdesign
www.violapenners.com

Druck

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

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

-  @adfc_sh
-  @fahrradclubsh
-  @ADFCschleswigholstein
-  sh.adfc.de/newsletter
-  sh.adfc.de/adfc-sh

SAVE THE DATE!

FAHRRADSTERNFAHRT HAMBURG

21. JUNI 2026

Am 21. Juni 2026 steigen wir wieder gemeinsam aufs Rad! Wir freuen uns darauf, mit tausenden Menschen für bessere Verkehrsbedingungen und konsequenten Klimaschutz einzutreten.

<https://fahrradsternfahrt.hamburg>



EINLADUNG ZUR LANDESMITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. lädt ein zur Landesmitgliederversammlung am Sonntag, den **04. Oktober 2026**, 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 13. 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 2025)
4. Bericht der Rechnungsprüfer*innen
5. Entlastung des Vorstandes
6. Anträge
7. Beschluss über den Haushalt 2027
8. Verschiedenes

Alle Anträge und Unterlagen sind zeitnah nach Antragsfrist unter sh.adfc.de/LMV2026 abrufbar und können während der Öffnungszeiten in der Landesgeschäftsstelle eingesehen werden.

Der Landesvorstand

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2026 DES KREISVERBANDS ADFC LÜBECK E. V.

Der Kreisverband ADFC Lübeck e.V. lädt seine Mitglieder herzlich zur Mitgliederversammlung 2026 ein. Die Mitgliederversammlung findet statt am Donnerstag, den **29. Oktober 2026**, um 19:00 Uhr in der Jugendherberge vor dem Burgtor, Am Gertrudenkirchhof 4, 23568 Lübeck.

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl des Tagungspräsidiums
4. Genehmigung der Tagesordnung
5. Geschäftsbericht des Vorstandes
6. Kassenbericht 2025
7. Bericht der Kassenprüfer

8. Entlastung des Vorstands
9. Ggf. Wahlen
10. Beschluss über den Haushalt 2027
11. Anträge
12. 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. Kontaktdaten siehe luebeck.adfc.de

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Boldt

Vorsitzender

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES KV STORMARN E.V.

Der ADFC Kreisverband Stormarn e.V. lädt seine Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2026 recht herzlich ein:

Ort: Saal des Bürgerhauses Bad Oldesloe, Mühlenstraße 22 in 23843 Bad Oldesloe. Zeitpunkt: Dienstag, den **20.10.2026** um 19.00 Uhr

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 2027

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



Foto: Maik Kristen

MÖGLICHST WEIT RECHTS FAHREN?



DIE VERKEHRSRECHTS-KOLUMNE MIT MAIK KRISTEN

Viele kennen die Situation: Man fährt mit dem Fahrrad und von hinten kommt ein Auto, dicht aufschließend, manchmal mit Hupen oder deutlichem „Drängeln“. Die Nachricht soll sein: „Fahr doch weiter rechts!“ Was sind die Regeln zum Rechtsfahrgebot?

Tatsächlich kennt die Straßenverkehrs-Ordnung in § 2 Absatz 2 ein Rechtsfahrgebot: „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.“ Das gilt für alle

Fahrzeuge, also auch für den Radverkehr. Entscheidend ist, was möglichst weit rechts bedeutet.

Es bedeutet auf jeden Fall nicht, dass äußerst rechts am Kantstein gefahren wer-

den muss. Entscheidend ist, was unter den konkreten Umständen noch sicher ist. Und genau hier liegt der zentrale Punkt, gerade auch in der typischen deutschen Fahrradstraße, mit parkenden Autos links und rechts, längs und quer.

An-den-Rand-Drücken? Das muss nicht sein.

Entscheidend ist die eigene Sicherheit. Besonders gefährlich sind Dooring-Unfälle, bei denen Autofahrende ohne Blickkontrolle kurz vor einer Radfahrenden ihre Autotür öffnen. Um dies zu vermeiden, müssen Radfahrende einen ausreichenden Abstand zu parkenden Fahrzeugen halten. Auch zu Fahrbahnrandern, Gullideckeln oder Unebenheiten ist ein Sicherheitsabstand erforderlich. Wer all das berücksichtigt, fährt automatisch nicht ganz rechts, sondern oft deutlich weiter links – teilweise eher in der Mitte der Fahrbahn. Ratsam ist es, nicht weniger als 80 cm bis 1 m Abstand einzuhalten. Das ermöglicht, auf plötzliche Situationen besser reagieren zu können.

Anders als viele Verkehrsteilnehmer*innen es wahrhaben wollen, verlangt das Rechtsfahrgebot demnach kein riskantes „An-den-Rand-Drücken“, sondern eine vernünftige, sichere Positionierung auf der Fahrbahn, die ein sicheres Fahren ermöglicht, ohne andere zu sehr zu behindern. Ist eine Gegenfahrbahn vorhanden, wird es häufig möglich sein, dass überholt werden kann, wenn kein Gegenverkehr kommt. Aber nur weil ein Fahrzeugführender hinter einem Überholen will, muss der Sicherheitsabstand nicht unterschritten werden.

Was gilt in der Fahrradstraße?

Das gilt uneingeschränkt auch in der Fahrradstraße. Eine Fahrradstraße ist grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten, meistens dürfen Kraftfahrzeuge sie aber auch benutzen, zumindest die Anliegerinnen und Anlieger. In der Fahrradstraße gilt:

„Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.“

Bedeutet: Hier ist die Geschwindigkeit des Radverkehrs entscheidend, Kfz müssen besondere Rücksicht nehmen.

Häufig ist ein legales, sicheres Überholen in der Fahrradstraße auch schlicht nicht möglich, weil der erforderliche Seitenabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann, weil die Fahrbahn eng ist und links und rechts Autos längs und quer parken. Der Sicherheitsabstand kann dies in Erinnerung rufen.

Wenn die Straßenverhältnisse es ausnahmsweise ermöglichen würden, unter Einhaltung aller Sicherheitsabstände in der Fahrradstraße zu überholen, muss dennoch darauf geachtet werden, dass ein Überholen nur bei einer erheblich höheren Geschwindigkeit zulässig ist, was nach der Rechtsprechung etwa 10 km/h sind. Im Zweifel muss eher gewartet werden.

Hintereinander fahren, um Überholen zu ermöglichen? Nicht in der Fahrradstraße!

In der Fahrradstraße gilt außerdem: **„Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.“**

Das ist gemäß § 2 Absatz 4 zwar auch in anderen Straßen erlaubt, aber mit einer Ausnahme: Es „darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; andernfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“ Das heißt: Wird nebeneinander gefahren, muss darauf geachtet werden, dass das Überholen, Ausweichen oder Begegnen nicht erschwert wird.

Das wird durch die speziellere Regelung zur Fahrradstraße verändert: Auch wenn der Verkehr behindert wird, darf nebeneinander gefahren werden. Man muss also in der Fahrradstraße keinen Platz machen.

Und der Gegenverkehr?

Für den (motorisierten) Gegenverkehr gilt, dass bei Hindernissen entgegenkommende Radfahrende mit dem Sicherheitsabstand durchfahren zu lassen sind. Es sollte sich also nicht das Recht herausgenommen werden, schnell an dem Hindernis vorbeifahren zu wollen, in dem Gedanken, dass der entgegenkommende Radfahrende ja ein bisschen ranfahren kann.

Sicherheit geht vor

Die Fahrbahnposition des Radverkehrs orientiert sich also nicht am Überholwunsch eines nachfolgenden Autos, sondern an der eigenen Sicherheit und den tatsächlichen Fahrzeug- und Straßenverhältnissen. Es sollte immer noch möglich sein, einem plötzlichen Hindernis auf oder neben der Fahrbahn auszuweichen. Wer ein überbreites Fahrzeug fährt oder dementsprechende Dinge transportiert, sollte seinen Sicherheitsabstand entsprechend noch einmal vergrößern.

Möglichst weit rechts fahren bedeutet, entsprechend der jeweiligen Situation seine eigene Sicherheit zu beachten, ohne den Gegen- oder Überholverkehr zu stören. 80 Zentimeter Abstand zum Fahrbahnrand, etwas mehr als eine Fahrradbreite, bieten sich als Richtschnur gut an.

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 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

WEITE, WIND UND WATT

RADFAHREN IN DITHMARSCHEN



Alle Bilder: Dithmarschen Tourismus e.V./photocompany

Ob Schiffe gucken am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) oder der Elbe, die schöne Natur genießen entlang der Eider, den endlosen Horizont an der Nordsee entlang fahren oder einfach mitten durchs schöne Dithmarscher Land radeln – hier kommen wahrscheinlich alle Radfahrenden auf ihre Kosten. Wir stellen die Region, die sich als ADFC-Radreiseregion zertifizieren lassen möchte, vor und geben einen Einblick in die Arbeit der LTO Dithmarschen, die für gute Radwege und ein spannendes Angebot sorgt.

Wer das Fahrradfahren liebt, sucht oft nach dem Gefühl von Freiheit. In Dithmarschen, dem Land zwischen Nordsee, Eider, Elbe und Nord-Ostsee-Kanal, ist dieses Gefühl auf insgesamt 1.200 Kilometern Radwegenetz zu Hause. Hier, wo der Blick kilometerweit über das flache Land schweifen kann, ist das Radfahren nicht nur Fortbewegung, sondern eine Einladung, den Alltag im eigenen Rhythmus hinter sich zu lassen.

Ein großes Versprechen gibt Dithmarschen jedem Radelnden sofort: Schweiß-treibende Bergetappen sucht man hier vergeblich. Die höchste Erhebung der Region, gelegen auf der Geest in der Gemeinde Schrum, bringt es gerade einmal auf 78,81 Meter über Normalnull. Das bedeutet: Der Fokus liegt ganz auf dem Genuss. Statt gegen steile Hänge kämpft man hier höchstens mal gegen eine frische Nordseebrise – und die gehört im „echten Norden“ einfach dazu. Das Tourenangebot ist so vielfältig wie die Landschaft selbst. Radtourist*innen können auf der Website von Dithmarschen Tourismus aus insgesamt 30 Radrouten-Vorschlägen auswählen, welchen Teil Dithmarschens sie entdecken möchten. Gesondert beschildert sind zwölf Themenrouten und vier Kleeblatt-Routen.

Hofläden, Landcafés, einmalige Naturerlebnisse

Die Themenrouten, die immer als Rundtouren angelegt sind, sodass Start- und Zielpunkt frei wählbar sind, führen einen durch endlose Kohlfelder, zu charman-ten Bauernhäusern, Hofläden, Landcafés, Steinzeitgräbern oder malerischen Windmühlen.

Auf den Radfernwegen (Eider-Treene-Sorge, NOK und Nordseeküstenradweg) warten die großen Pötte, eine von Flüssen, Wiesen, Wälder, Mooren und Kanälen geprägte Landschaft oder das Eidersperrwerk.

Rund um den Eider-Treene-Sorge-Radweg warten kürzere Routen, die sich ideal für einen entspannten Tagesausflug eignen – die sogenannten Kleeblatt-Routen. Sie



verlaufen - deshalb auch der Name - kleeblattförmig entlang der drei Flüsse und laden mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten zum Entdecken ein.

Damit die Tour auch zum Erfolg wird, bietet Dithmarschen den vollen Service: Neben detaillierten Broschüren und einer modernen Website stehen flächendeckend Fahrrad-Servicestationen bereit. Für die digitale Navigation gibt es alle Routen als GPX-Download, und sollte doch einmal eine Speiche reißen, hilft die Übersicht der regionalen Werkstätten schnell weiter.



Foto: Henning von Schöning

Dithmarschens Weg zur Radreise-region

Vielleicht liegt es auch an diesem jetzt schon bestehenden Angebot, dass Dithmarschen bei Radreisenden sehr beliebt ist. Das zeigt die Radreiseanalyse 2025 des ADFC. Die Schleswig-holsteinische Nordseeküste belegt den vierten Platz der beliebtesten Regionen bundesweit. Dass Dithmarschen jetzt schon Vorreiter für Radurlaub ist, liegt vermutlich daran, dass





das gesamte Radwegenetz 2018 und 2019 grundlegend überarbeitet wurde und das Thema bei der Lokalen Tourismusorganisation (LTO) Dithmarschen vorangetrieben wird.

Das Radwegenetz wird kontinuierlich durch das Radverkehrskonzept des Kreises und das Entwicklungskonzept Radtourismus der LTO Dithmarschen optimiert. Es gibt einen einheitlichen Schilderstandard, der an zwei „Sonderwartungstagen“ pro Jahr instand gesetzt wird. Das gesamte Radwegenetz wird im im Zwei-Jahres-Turnus befahren, um Mängel festzustellen und zu beheben. „Unsere Konzepte werden nicht als Schubladeninhalte behandelt, sondern stellen konkrete Arbeitsaufträge dar, die wir beständig umsetzen“, so Timo

Niehörster, der bei Dithmarschen Tourismus für den Radverkehr zuständig ist. „Zur Koordination von Radverkehrsalltag und Tourismus gibt es feste Personalstellen. Für den Radtourismus können so auch Gemeinden beraten und zur Umsetzung von bspw. dem Ausbau von Radrastplätzen begleitet werden. So lässt sich unser Ziel, auch die peripheren Orte zu stärken, gut umsetzen“, erläutert Niehörster die Vorteile der Stärkung des Radtourismus. Damit wolle man einen Beitrag zum nachhaltigen Tourismus leisten.

Im April fand die Befahrung der Region durch den ADFC statt – denn auf eine Zertifizierung als Radreiseregion wird schon seit Beginn hingearbeitet. „Wir haben uns daher von Anfang an bei unserer Arbeit an

den Kriterien für eine mögliche Zertifizierung durch den ADFC orientiert“, so Niehörster. „Als erste Maßnahme konnten wir jede Tourist-Info und touristische Knotenpunkte mit Fahrrad-Servicestationen ausstatten und Info-Tafeln an den Startpunkten der Themenrouten installieren.“ Das neueste Highlight soll die Dithmarschen-Route werden, eine zwei bis drei Tagestour auf Radfernwegen.

93 % bewerten Radfahren in Dithmarschen als gut und sehr gut. Damit ist Radfahren das am besten bewertete Angebot

Dass sich die Arbeit lohnt, zeigen die Zahlen. Radurlaub beziehungsweise Radwanderurlaub liegt aktuell auf Platz drei der Reisearten in Dithmarschen. „Die Statistik lässt zudem den Schluss zu, dass auch die Aktivurlauber Radfahren, dies jedoch nicht ihr Hauptreiseanlass ist“, so Niehörster. In der Tat sind Radfahrmöglichkeiten mit circa 93 Prozent „sehr gut“ und „gut“-Bewertungen das von Tourist*innen am besten bewertete Angebot in Dithmarschen.

„Das freut uns natürlich sehr und bestätigt, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben. Wir wollen, dass sich Urlauber und Einheimische auf den Radwegen wohl fühlen“, betont Niehörster.

In den Radtourismus zu investieren macht dabei Sinn. Laut Radreiseanalyse 2025 des ADFC geben Radreisende mit ein bis zwei Übernachtungen 144 Euro pro Person und Tag aus, durchschnittlich 7,6 Nächte planen Radreisende 2025 ein. Und Urlauber*innen, bei denen das Radfahren nicht der Anlass, sondern eine Aktivität während des Urlaubs ist, geben immer noch 128 Euro pro Tag und pro Person aus. Außerdem: Bei den Menschen, die in den letzten drei Jahren keine Radreise unternommen haben, sieht der ADFC viel Potenzial. 75 Prozent von ihnen haben schon eine Radreise gemacht oder können sich das vorstellen.





Fazit: Qualität, die sich auszahlt

Dithmarschen zeigt deutlich, dass eine gut ausgebaute Radinfrastruktur weit mehr ist als nur ein touristisches Extra. Durch die konsequente Umsetzung des Radverkehrskonzepts und die angestrebte ADFC-Zertifizierung hat sich die Region als feste Größe für Radurlauber*innen im Norden etabliert. Die hohen Zufriedenheitswerte der Gäste und das wirtschaftliche Potenzial geben den Verantwortlichen recht:

Investitionen in ein lückenloses Netz, guten Service und klare Beschilderung kommen am Ende allen zugute – den Tourist*innen ebenso wie den Einheimischen. Wer also auf der Suche nach entspannten Touren ohne große Steigungen, aber mit viel frischer Luft und guter Organisation ist, findet in Dithmarschen das passende Angebot. Die Zeichen stehen jedenfalls gut, dass die Region ihre Position als eine der beliebtesten Radreisedestinationen Deutschlands auch in Zukunft weiter festigen wird.





Lust auf die nächste Tour? Unsere Empfehlungen für Dein Dithmarschen-Erlebnis

Insider-Tipps der LTO Dithmarschen

Wer sich für Radurlaub in Dithmarschen entscheidet, hat die Qual der Wahl. Für alle, die sich schwer entscheiden können, haben wir bei der LTO Dithmarschen nach ihren Highlights gefragt. Das sind die Top Drei des Teams:

Fährmann höl over

Die Bargener Fährre ist eine ganz besondere Sehenswürdigkeit in Dithmarschen. Mit ihr setzt Du über die Eider rüber. Hier findest Du sie: Delve/Schwienhusen, mit Naturbadestelle! Sie liegt auf folgenden Routen: Themenroute "Eider-Erlebnis-Route", "Eider-Treene-Sorge Radweg" und Kleeblatt-Route "Bargener Fährre"

Baden und Beine hoch

Das Deichhaus Nordermeldorf, an der Badestelle Speicherkoog, ist ein Highlight der kulinarischen Art. Hier können Radler*innen ihre Beine hochlegen. Im Deichhaus wird bei Speisen und Getränken auf Nachhaltigkeit und Regionalität geachtet. Plus: Hier befindet sich eine Fahrrad-Servicestation beim Info-Pavillon zum Nordseeküstenradweg. Es liegt auf folgenden Routen: Themenroute „Alte Deiche, neues Land“ und „Nordseeküstenradweg“

Schiffe und Kuchen

Das Burger Fährhaus Burg liegt direkt am Nord-Ostsee-Kanal und bietet neben dem Blick auf die vorbeiziehenden Schiffe selbstgebackene Kuchen & Torten sowie herzhaftere Gerichte aus der saisonalen Speisekarte in „maritimer“ Atmosphäre. Es liegt an folgenden Routen: „Von Marsch und Geest“ und „NOK-Route“





Krabben, Kohl und eine Fahrrad-Draisine

Wer eine Pause vom Treten braucht, aber die Schiene liebt, sollte die Fahrradraisine in der Brauereistadt Marne ausprobieren. Auf einer 10 Kilometer langen Strecke ist dies ein Riesenspaß für die ganze Familie.

Für Geologie-Fans ist der „Klev“ ein Muss – eine alte Kliffkante aus der Eiszeit, die

für Dithmarscher Verhältnisse einen spektakulären Ausblick über das Marschland bietet.

Ein Brötchen mit fangfrischen Krabben direkt am Hafen gibt es in Büsum und ist bei einem Urlaub in Dithmarschen eigentlich Pflicht. In Wesselburen erfährst Du im „Kohlosseum“ alles über das Power-Gemüse der Region. Markiere Dir schon jetzt den **22. bis 27. September 2026** im Kalender –

dann feiern die Dithmarscher Kohltage – das größte Erntefest der Region.

In Friedrichskoog ist der Besuch der Seehundstation nicht nur für Kinder etwas Besonderes. Das perfekte Mitbringsel findest Du in der Schutzstation Wattenmeer. Hier kannst Du unter Anleitung selbst Bernstein schleifen und ein goldenes Souvenir der Nordsee mit nach Hause nehmen.

Tipps

Für alle, die alles wollen: Die Dithmarschen-Route

Und wer sich nun wirklich nicht entscheiden kann, macht am besten alles: Das geht auf der Dithmarschen-Route. Die Dithmarschen-Route ist eine rund 180 Kilometer lange Mehrtagestour, die Radfahrer*innen auf einzigartige Weise durch eine der vielfältigsten Landschaften Schleswig-Holsteins führt. Konzipiert als zwei- bis dreitägige Rundtour, ergänzt sie ideal die zwölf Themen-Radrouten Dithmarschens sowie die Fernradwege und bildet ein verbindendes

Element im touristischen Radwegenetz. Die Route verbindet dabei alle Landschaftsformen der Region – von der weiten Marschlandschaft über die Geest bis hin zu den Küsten- und Flusslandschaften. Entlang der Strecke werden zudem zahlreiche Sehenswürdigkeiten, Naturerlebnisse und kulturelle Highlights angebunden – von historischen Ortskernen über Museen bis hin zu Naturschutzgebieten, HISTOUR-Punkten und regionalen Ausflugszielen. Damit verbindet die Dithmarschen-Route aktiven Radtourismus mit Naturgenuss, Kultur und regionaler Identität.

COOL BLEIBEN

RADFAHREN IM SOMMER



Sommerzeit ist Radfahrzeit – doch wenn das Thermometer steigt, wird die Tour schnell zur Belastungsprobe für den Körper. Damit Du trotz brennender Sonne entspannt ans Ziel kommst und die Fahrt in vollen Zügen genießen kannst, kommt es auf die richtige Vorbereitung an. Von der smarten Routenplanung bis zum optimalen Hitzeschutz: Mit diesen acht praktischen Tipps bewahrst Du auch an heißen Tagen einen kühlen Kopf und bleibst sicher im Sattel.

TIPP 1:

Ausreichend trinken



Bei höheren Temperaturen und viel Sonne sollte man sowieso mehr trinken, vor allem aber, wenn man sich auf einer Radtour körperlich anstrengt. Durch Radfahren kommt man ins Schwitzen, dadurch kühlt sich die Haut ab. Um sich weiterhin abzukühlen und Kopfschmerzen oder Hitzschlag vorzubeugen, sollte man immer ausreichend Wasser mitführen, regelmäßig etwas trinken und unterwegs ggf. die Flasche wieder auffüllen, z.B. an Trinkbrunnen, in Cafés oder Geschäften.

TIPP 2:

Regelmäßige Pausen einlegen

Eine weitere wichtige Maßnahme gegen Überhitzung sind regelmäßige Pausen. Am besten dafür geeignet sind schattige Orte, an denen man sich hinsetzen und sich der ganze Körper erholen kann. So bleibt der Kreislauf im Takt und die Muskeln können sich entspannen. Dann ist man länger fit und kann länger und weiter Radfahren.

TIPP 3:

Touren sinnvoll planen

Gerade im Hochsommer sollte man die eigene Fitness nicht überschätzen: Deshalb sollte man kurze Teilstrecken und regelmäßige Pausen schon im Voraus planen. Man kann an sehr heißen Tagen auch auf eher ebene Strecken statt hügelige Gebiete ausweichen. Es kann auch helfen, die Route so zu planen, dass man mittags, wenn die Sonne am höchsten steht, eher durch schattige Gebiete fährt.

TIPP 4:

Augen schützen

UV-Schutz für die Augen ist extrem wichtig. Er schützt die Augen vor schädlichem Licht, Blendung, Insekten und Staub. Deshalb sollte man beim Fahrradfahren eine geeignete Sonnenbrille, am besten mit getönten Gläsern tragen. Kontaktlinsenträger*innen sollten außerdem noch auf genug Flüssigkeit achten und eventuell Augentropfen verwenden.



TIPP 5:

Sonnenschutz tragen

Damit ist sowohl eine gute Sonnencreme als auch Kopf- und Nackenschutz gemeint. Eine gute, wasserfeste und langanhaltende Sonnencreme ist praktisch unverzichtbar. Sie schützt vor Sonnenbrand und beugt gefährlichen Erkrankungen wie Hautkrebs vor. Um den Kopf und Nacken zu schützen, kann man sich gut ein Tuch um den Hals binden oder ein Handtuch umlegen und eine Kappe oder einen Fahrradhelm tragen.

TIPP 6:

Verkehrssicherheit des Fahrrads überprüfen

Damit man bei der Wärme nicht irgendwo plötzlich feststeckt, sollte man vor Fahrtantritt immer einen kurzen Fahrrad-Check machen. Sind die Bremsen festgezogen? Funktionieren die Lichter? Sind die Reifen aufgepumpt? Um auf Nummer sicher zu gehen, ist es eventuell auch sinnvoll, ein Fahrrad Repair Kit dabei zu haben.



TIPP 7:

Leichte, helle Kleidung tragen

Dunklere Kleidung absorbiert Hitze mehr. Deshalb sollte man beim Radfahren atmungsaktive, hellere Kleidung, z.B. T-Shirts und geeignete Radlerhosen tragen. Dadurch wird die Hitze mehr reflektiert und man fühlt sich länger fit. Radlerhosen sind im Sommer generell sinnvoll, da man so Reibung und Schürfungen vermeiden kann.

TIPP 8:

Warnzeichen ernst nehmen

Bei Anzeichen von Kopfschmerzen, Schwindel, Übelkeit oder Muskelverkrampfungen sollte man umgehend anhalten, etwas trinken und sich ausruhen. Im Notfall Hilfe holen bzw. einen Krankenwagen rufen. Diese Symptome können Anzeichen für Überhitzung oder Flüssigkeitsmangel sein.



Cooler Gadgets für heiße Tage

– VON UNSERER REDAKTION GETESTET

Kühlendes Mikrofaserhandtuch

Bist Du gerne im Sommer mal länger mit dem Fahrrad unterwegs, brauchst aber eine kurze, unkomplizierte Erfrischung? Dann hier der perfekte Tipp für dich: Die kühlenden Mikrofaser Handtücher von FitFlip bieten bei höheren Temperaturen einen kühlenden Effekt. Sie dienen auch oder außerdem als Sonnenschutz und sind geruchsneutral. Die Anwendung erfolgt sehr leicht: Handtuch nass machen, auswringen und schon bekommt man die wohlverdiente Erfrischung.



Ein Polster für längere Radtouren

Wer schon mal eine längere Radtour gemacht hat weiß, wie ungemütlich Fahrradsattel nach einer Weile werden können. Vor allem im Sommer wird es schnell schmerzhaft und warm, was nach einer Weile zum Störfaktor werden kann. Damit Du bei gutem Wetter trotzdem viel Radfahren und längere Touren machen kannst, haben wir die Radlerhose von LÖFFLER ausgesucht: Hier ist das Sitzpad SQA-b-XP/6 pro integriert. Das ergonomisch designte Pad besteht aus atmungsaktivem, dynamischem Material, bietet dauerhafte Dämpfung, eine hohe Atmungsaktivität und trocknet in kürzester Zeit wieder.

Sonnenschutz für echte Radsportler*innen

Die Sonnenbrille „BLADE“ von NAKED Optics ist ideal für alle, die planen, im Sommer richtig Radsport zu betreiben. Die leicht sitzende Brille bietet nicht nur UV400 Schutz und ein anpassbares Nasenstück, sondern zur Verhinderung der Beschlagung der Profile auch kleine Luftschlitze an den Seiten. Die Brille ist individuell anpassbar und in verschiedenen Farbkombinationen erhältlich - damit kannst Du auch bei strahlendem Sonnenschein deinem Lieblingssport nachgehen! Sie bietet ein sehr gutes Sichtfeld, nur bei eher kleineren Köpfen könnte sie in Kombination mit einem Helm leicht auf den Nasenrücken drücken.



Die Trinkflasche für lange Ausflüge

Auf längeren Radtouren solltest Du im Sommer immer Wasser dabei haben - wenn Du auf deinen Ausflügen aber nicht viel mitnehmen oder nur leicht bepackt sein möchtest, haben wir das perfekte Gadget für dich: Die isolierte Trinkflasche besteht aus doppelwandigem Edelstahl, der den Einfluss der Außentemperaturen auf das Flascheninnere verhindert. Dadurch bleiben Getränke bis zu zehn Stunden warm oder kalt. Die Flasche ist wirklich ultraleicht und somit auch in der Größe für 0.75 Liter perfekt für Radfahrer*innen geeignet. Auch die Reinigung bleibt unkompliziert: Die Trinkflasche kann in der Spülmaschine mitgewaschen werden. Sie passt zwar gut in einen Flaschenhalter, leider ist sie einhändig nicht so leicht zu öffnen.



TOUREN, DIE ABKÜHLUNG VERSPRECHEN

Itzehoe: Weddelbrooker See

So. 14. Juni 2026 10:00 - 17:00 | Draisine 4, 25524 Itzehoe

Auf ruhigen Wegen radeln wir über Osterhorn und durch den Bokeler Wald nach Weddelbrook. Am Weddelbrooker See können wir einkehren oder picknicken. Eine Badestelle befindet sich ca. 300 Meter von unserem Pausenplatz entfernt. Zurück radeln wir eine andere Strecke.

Geeignet für: Alltagsrad, Liegerad, Mountainbike, Pedelec, Tandem

Tourlänge: 57 km, Geschwindigkeit: 14 km/h

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/181929-weddelbrooker-see>

57 KM

Geesthacht: Ausflug zum Badesee in Müssen

So 05.07.2026 | 10 Uhr, Parkplatz REWE, Hansastr. 28, Geesthacht

Familienfreundliche Radtour zum Badesee in Müssen: auf ruhigen Waldwegen, mit leichten Anstiegen und vielen Schattenpassagen. Am See sorgt eine erfrischende Badepause für Abwechslung – Badesachen einpacken und Sonnenschutz! Pausen: Eine Einkehr ist auf der Strecke nicht geplant, Verpflegung bitte selbst mitbringen.

Leitung: Jürgen Ziemer

Strecke: ca. 45 km

<https://geesthacht.adfc.de/termine-auf-einen-blick>

45 KM

Reinfeld: Eisessen in Bad Oldesloe

Mo. 27. Juli 2026 18:00 - 21:00 | Altes Rathaus Reinfeld, Paul-von-Schoenaich-Straße 14, 23858 Reinfeld

Wir fahren über Nebenstrecken nach Bad Oldesloe in eine Eisdielen.

Tourenleitung: Herr Bodo Bachmann, Tel: +4945334615

Geeignet für: Alltagsrad, Mountainbike, Rennrad, Liegerad, Pedelec, Tandem, Anhänger / Dreirad

Tourlänge: 20 km, Geschwindigkeit: 15 km/h

<https://touren-terme.adfc.de/radveranstaltung/194491-eisessen-in-bad-oldesloe>

20 KM

LAMBERTY



FAHRRÄDER UND MEHR
BÜRGER STRASSE 15 · 25554 WILSTER · 0 48 23 / 82 16
WWW.FAHRAD-LAMBERTY.DE

Große Auswahl und Top Beratung!

Besucht uns in Wilster oder auf..

www.fahrrad-lamberty.de



Neumünster: Tour zum Baden nach Eckernförde

So. 16. Aug. 2026 09:00 - 16:00 | Gemeinschaftsschule Brachenfeld, Plöner Straße 121

Über Kiel nach Eckernförde, von der Landeshauptstadt auf den Ostseeküstenradweg.
Nach Strandbesuch, Schwimmen und ggf. einem Fischbrötchen geht's zurück über Quarnbek,
Landwehr und Schierensee. Nur für geübte Radler/innen. Verpflegung aus der Packtasche.
Strecke: ca. 130 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 20-22 km/h
Start: 09:00 Uhr, Gemeinschaftsschule Brachenfeld, Plöner Straße 121

Leitung: Ulf Döhning, Tel.: 04321 29094

Geeignet für: Alltagsrad

Tourlänge: 130 km, Geschwindigkeit: 21 km/h

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/196044-tour-zum-baden-nach-eckernforde>

130 KM

Lübeck: Zum Behlendorfer See

So. 23. Aug. 2026 10:00 - 18:00 | Parkplatz an der Glitzerbrücke, Kanalstraße, 23552 Lübeck, 23552 Lübeck

Leicht hügelig geht es über Disnack durch den Bartelsbusch auf Waldwegen an den Behlendorfer See. Dort ist
Mittagspause mit eventuell möglicher Einkehr im „Haus am See“ und Bademöglichkeit. Badezeug und vorsichts-
halber Proviant für ein Picknick mitnehmen! (Haus am See nach Pächterwechsel wieder geöffnet?).
Zurück auf den Spuren von Günter Grass nach Berkenthin und parallel zum Kanal weiter zurück nach Lübeck.

Tourenleitung

Herr Frieder Lehmann

Tel: 0451-793947

Teilnahme kostenlos, Spenden jederzeit willkommen

Geeignet für: Alltagsrad, Gravelbike, Liegerad, Mountainbike, Pedelec

Tourlänge: 50 km, Geschwindigkeit: 16 km/h

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/191718-zum-behlendorfer-see>

50 KM

Flensburg: Seen, Teiche, Tümpel und Pfützen

So. 10. Sep. 2023 10:00 - 15:00 | Hafenspitze, 24937 Flensburg

Wir starten mit Erik Lingott zu einer ruhigen Rundtour um Flensburg, bei dem das "nasse Element"
im Mittelpunkt steht. Verpflegung bitte mitbringen.

Geeignet für: Alltagsrad, Mountainbike, Liegerad, Pedelec, Tandem

Tourlänge: 50 km, Geschwindigkeit: 16 km/h

<https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/95713-seen-teiche-tumpel-und-pfutzen>

50 KM

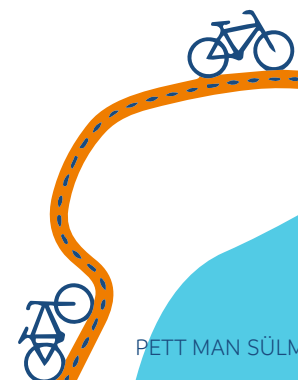
DU FÄHRST LIEBER AUF EIGENE FAUST?

Tipp

Dann schau doch mal auf unserem Komoot-Profil vorbei.

<https://www.komoot.com/de-de/user/adfcschleswigholstein>

oder im ADFC-Tourenportal

touren-termine.adfc.de



ADFC LAUENBURG

„WIR WÜNSCHEN UNS,
DASS ÄLTERE RÄDER
WIEDER GENUTZT
WERDEN“



Der ADFC ist ein Verein, bei dem es um ehrenamtliches Engagement geht. In diesem Heft stellt sich die Ortsgruppe in Lauenburg vor, die beim Stammtisch bespricht, was man für Radfahrende in Lauenburg verbessern kann, kaputte Fahrräder repariert und Radtouren anbietet.

Als Ortsgruppe gibt es uns seit 2018 –

also schon etwa acht Jahre. Dabei setzen wir uns in vielfältigen Bereichen ein - ob Radtouren, Verkehrspolitik oder Verbraucherschutz. Uns eint die Leidenschaft für das Radfahren oder auch die technische Seite. Deshalb haben wir, als unser derzeit größtes Projekt, eine Fahrradwerkstatt ins Leben gerufen. Die gibt es seit zwei Jahren. Die Idee für eine solche Fahrradselbsthilfe-Werkstatt hatten wir in der Ortsgruppe schon länger, bevor sie 2024 dann endlich zustande gekommen ist. Durch die Ehrenamtskoordinatorin der Stadt Lauenburg kamen viele Leute zusammen. So wurde die Idee der Fahrradwerkstatt und eines Repaircafés zusammengeführt. Beide öffnen nun am gleichen Tag, das Repaircafé in der Stadtbücherei und die Fahrradwerkstatt als Teil des Cafés im Jugendzentrum in unserer Stadt.

Mobilität verbessern

Die Idee hinter der Fahrradwerkstatt ist es, Fahrräder wieder in Benutzung zu bringen, indem man kleine Reparaturen, beispielsweise an Schaltungen, Reifen, Bremsen oder Beleuchtungen gemeinsam macht. Die Fahrradreparatur ist auch der Teil unserer Arbeit, der uns am allermeisten Spaß macht.

Auch Nicht-ADFC-Mitglieder können bei der Fahrradwerkstatt mitmachen, wobei die meisten Mitglieder unseres achtköpfigen Teams tatsächlich ADFC-Mitglieder sind. Durchschnittlich sind etwa fünf Personen bei den Aktionen dabei.

Wir wünschen uns, dass durch unsere ehrenamtliche Arbeit ältere und defekte Räder wieder benutzt werden. Wir vermit-



Fotos: ADFC Lauenburg



teln einfaches Fahrradwissen. Gleichzeitig werden wir als ADFC sichtbarer. Das ist uns sehr wichtig.

Vor Ort wirken: Verbesserungen für Radfahrende

Für die Fahrradfahrer*innen in und um Lauenburg wünschen wir uns vor allem eine bessere Fahrradinfrastruktur. Deshalb unterstützen wir gerade aktiv die Einrichtung einer Fahrradstraße. Auch die Bundesstraße 5 beschäftigt uns gerade sehr: Sie verläuft mitten durch Lauenburg, besitzt aber keinen Radweg. An einigen Stellen ist der Fußweg für Radfahrende frei-

gegeben, das führt jedoch zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. Dort, wo der Fußweg nicht freigegeben ist, teilen sich Rad und Kfz-Verkehr die Straße, doch auch hier entstehen Konflikte, vor allem bezüglich Überholabstand und dichtem Auffahren.

Deshalb haben wir zuerst den Vorschlag eines Gutachtens für einen einseitigen Schutzstreifen unterstützt. Dieser ist jedoch durchgefallen. Die Stadt hat deshalb einen geeigneten Radweg parallel zur B5 gefunden und uns in die Planung miteinbezogen. Es liegen jedoch viele wichtige Ziele an der Bundesstraße 5 – weshalb sie

immer noch von Radfahrer*innen benutzt werden muss. Das Problem ist also weiterhin nicht behoben.

Ebenfalls eine Konfliktzone ist die Elbbrücke – wobei dies eher ein vorübergehendes Problem ist. Aufgrund von Bauarbeiten müssen Rad- und Kfz-Verkehr die Fahrbahn teilen. Der Verkehr wird zwar temporär einspurig und durch eine Ampel geregelt und es gilt Tempo 30, trotzdem fühlen sich viele Radler*innen unsicher und wie ein Hindernis. Der Landesbetrieb hat diesbezüglich für Radfahrende und Fußgänger*innen einen Shuttle-Bus eingerichtet.



Lauenburg entdecken: Das muss man gesehen haben



Eine schöne Radtour, die wir gerne empfehlen, führt entlang der Elbe nach Bleckede (Nds.). Dort muss man dann mit der Fähre übersetzen und kann zuletzt über Boizenburg (MV) zurück nach Lauenburg fahren. Ende Mai steht auch das Stadtradeln wieder an. Wir freuen uns schon, dort verschiedene Radtouren anbieten zu können.

RADSTRATEGIE: VOM PAPIER AUF DIE STRASSE



Seit 2020 arbeitet Schleswig-Holstein an der Umsetzung seiner ambitionierten Radstrategie 2030. Der Evaluierungsbericht eines externen Gutachterbüros zur Halbzeit zeigt nun deutlich: es ist noch viel zu tun. Die Radstrategie müsse für die kommunale Ebene in verständliche und realistische Maßnahmen übersetzt werden, attestiert der ADFC

100 Seiten umfasst das Dokument, auf das viele Akteur*innen seit einem Jahr warten – „die Halbzeit-Evaluierung zur Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“, verfasst vom renommierten Gutachterbüro planersocietät. ADFC-Landesvorsitzende Stephanie Meyer freut sich über die deutlichen Sätze der Expert*innen: „Viele Maßnahmen wurden in den letzten Jahren angegangen oder schon umgesetzt. Endlich gibt es ein aktuelles Landesweites Radverkehrsnetz, das von allen Verwaltungsebenen als Planungsgrundlage für den Radwegeausbau- und die Erneuerung genutzt werden kann. Aber natürlich ist noch viel zu tun, nach Plan haben Ministerium und Politik nur noch knapp fünf Jahre bis zum Strategieziel.“ Der Bericht listet zu jeder Schlüsselmaßnahme mehrere Empfehlungen auf. Meyer betont: „Der Bericht ist ein gut gefülltes Hausaufgabenheft für Verwaltung und Politik.“ Die Ziele der Radstrategie waren ambitioniert: den Radverkehrsanteil auf 30 Prozent landesweit erhöhen, die Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten Radfahrenden halbieren, unter die Top-5-Länder im Radtourismus kommen.

Im Zuge der Evaluierung wurde beschlossen, die Hauptziele beizubehalten, aber die Umsetzungsfristen für die Erhöhung des Radverkehrsanteils und die Senkung der Unfallzahlen auf das Jahr 2040 zu verschieben. Deren Umsetzung ist weiterhin anspruchsvoll, aber machbar, wenn auch bei Infrastruktur und Verkehrssicherheit endlich konsequent gearbeitet wird.

Kommunen fehlen weiterhin Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern

Rückblickend ist klar, weshalb: Bis 2022 fehlte (fast) jegliches Personal und Finanzmittel für den Radverkehr im Ministerium und im Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr. Die bereits 2019 vom ADFC geforderten Mitarbeiter*innen konnten erst 2023 sukzessive ihre Arbeit aufnehmen. „Ein Rückstand, der nur schwer aufzuholen ist“, betont Meyer, die jedoch klar stellt: „Damit steht Schleswig-Holstein auf Landesebene trotzdem relativ gut da.“

„Es hängt leider weiterhin vom Wohnort ab, wie die Radwege aussehen und ob Menschen gerne aufs Rad steigen!“, betont Stephanie Meyer. Aus der Landesradstrategie müsse jetzt endlich eine Radstrategie für das gesamte Land werden. Der Schwung von der Landesebene habe sich noch nicht auf die meisten Kreise, Ämter und Gemeinden übertragen. Dort fehlten weiterhin das Fachpersonal und die notwendigen Haushaltsmittel.

Die Landesregierung sei gefordert, die Ziele aus der Radstrategie in verständliche und nachvollziehbare Maßnahmen zu übersetzen, die von den Kommunen umgesetzt werden können. Nur so könnte die Kommunalpolitik mit Unterstützung ihrer Verwaltung zielführende Maßnahmen umsetzen, wie den Ausbau guter Radwege, guter Radabstellanlagen, Fahrradmarketing oder die Förderung der Fahrradfreundlichkeit bei

Unternehmen und als kommunaler Arbeitgeber. Die ADFC-Landesvorsitzende führt aus: „Was bedeutet denn die angestrebte „Modal Split“-Erhöhung? Welche Qualität wünscht sich das Land in der Fläche? Hier muss das Verkehrsministerium mit gutem Beispiel vorangehen, selbst hochwertig sanieren und bauen und den Kreisen und Gemeinden mit verständlichen Auslegungen und Leitfäden den Weg vorgeben.“

Verkehrssicherheit: Infrastruktur fehlerverzeihend umbauen

Die fehlende Maßnahmenumsetzung zeigt sich besonders eindrücklich bei den Verkehrsunfallzahlen. Jedes Jahr gibt es zu viele Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu beklagen. Die Zahl der verunfallten Radfahrenden bleibt weiterhin auf erschreckend hohem Niveau, ohne dass daraus wirksame Konsequenzen gezogen werden. Stephanie Meyer fordert hier ein kleines Bekenntnis: „Wer ‚Vision Zero‘ – also Null Verkehrstote und Schwerverletzte – fordert, muss klar beschreiben, wie das erreicht werden soll.“ Erfreulicherweise bekenne sich das Land zu „fehlerverzeihender Infrastruktur“, also einer Verkehrsfläche, die menschliche Fehler, Unachtsamkeiten oder Regelverstöße von Verkehrsteilnehmer*innen verzeiht. Gebaut würde diese trotzdem nicht. Das müsse sich ändern, so Meyer.

Schwarz-Grün muss entscheiden: Um Personal und Finanzmittel zu erhöhen, muss priorisiert werden

Eine Verbesserung ist nur mit konsequenter Maßnahmenumsetzung auf allen Ebenen zu erreichen, ebenso mit klarer Begleitkommunikation. Mit dem Ausbau der Kampagne „MoinRadland“ ist ein wichtiger Schritt beschlossen, es dürfe aber nicht bei einer einmaligen Marketingaktion bleiben, sondern müsse sich als kommunikativer Rahmen aller Radverkehrsmaßnahmen von der kleinen Gemeinde bis zum Landesbetrieb etablieren. Die Landesregierung müsse jetzt endlich einen echten Change-Prozess anstoßen, fordert ADFC-Landes-

vorsitzende Stephanie Meyer, besonders im Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr müsse Radverkehrsförderung in allen Geschäftsbereichen mitgedacht und geplant werden, vom hochwertigen Neubau bis zum gleichwertigen Ausbau.

Fehlende Ressourcen bei Personal und Finanzmitteln dürften aber nicht vorgeschoben werden, um die Förderung des Fahrrades auszubremsen. Für Stephanie Meyer ist klar: „Es muss ganz klar heißen: ‚Ausbau vor Neubau‘ auch beim Radverkehr. Wenn

dann noch Kapazitäten fehlen, müssen sie aus anderen Bereichen abgezogen werden. Radverkehrsförderung ist eine Entscheidung der Priorisierung: Weshalb bauen wir denn noch fünf Ausweichstraßen, wenn es das ausgegebene Ziel der Landesregierung ist, Radverkehr und Bus und Bahn als echte Alternative auszubauen. Hier ist die Landespolitik gefordert, entsprechend zu entscheiden!“

Autor: Jan Voß



FAHRRADBUS 711 ROLLT WEITER

Der bewährte Fahrradbus auf der Linie 711 zwischen Eckernförde und Damp setzt seinen Betrieb fort und verkehrt ab der Saison 2026 an allen Wochenenden der Sommersaison sowie täglich während der schleswig-holsteinischen Sommerferien. Das Angebot bleibt damit ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Modellprojekts SMILE24, das in den Jahren 2024 und 2025 das deutschlandweit umfangreichste Nahverkehrsangebot im ländlichen Raum etabliert hat. Ziel dieser

durch NAH.SH und die Kreise Rendsburg-Eckernförde sowie Schleswig-Flensburg realisierten Mobilitäts-Blaupause war es, Einwohner*innen und Tourist*innen rund um die Uhr eine flexible Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Mit dem aktuellen Jahreswechsel ist die bisherige Bundesförderung in Höhe von rund 30 Millionen Euro für das dreijährige Projekt ausgelaufen, jedoch unterstützt das Land die Fortführung im Jahr 2026 noch einmal mit rund zwei Millionen Euro.



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



New Communication
Beraterin Lisa Vicari mit
ihrem geleastem Dienstrad

Foto: New Communication

DIENSTRAD- LEASING:

SO LOHNT ES SICH

Diensträder überholen Dienstautos in Stellenausschreibungen, das hat die Analyse eines Jobportals in 2025 gezeigt. Viele Unternehmen bieten schon Dienstradleasing als Teil eines attraktiven Gehaltspakets an. Rund 40 Prozent aller Beschäftigten in Deutschland haben Zugang zu diesem Angebot. Mehr als zwei Millionen geleaste Jobräder sind aktuell auf Deutschlands Straßen unterwegs. Doch wie funktioniert das Dienstrad-Leasing und wann lohnt es sich?

Autor: Henning von Schöning

Lastenräder für den Kindertransport und Pedelecs erfreuen sich zunehmender Beliebtheit, auch wenn sie deutlich teurer als ein normales Fahrrad sind. Doch wer auf dem Weg zur Arbeit die Kinder zur Kita bringt oder viele Kilometer im hügeligen Gelände zu bewältigen hat, findet ein Lastenrad für die Familie oder ein modernes Elektrofahrrad sehr praktisch. Nur kostet das schnell mehrere Tausend Euro – eine Investition, die das Budget vieler Interessenten übersteigt. Das Dienstrad-Leasing bietet hier eine praktische Alternative.

So funktioniert das Leasing

Statt den hohen Kaufpreis auf einmal zu bezahlen, verteilen sich die Kosten in der Regel auf 36 Monate. Dabei kann der Arbeitgeber die monatlichen Raten zusätzlich zum Gehalt zahlen oder mit seinen Beschäftigten eine Gehaltsumwandlung vereinbaren. Steuerlich begünstigt und von den Sozialversicherungsabgaben befreit ist das Dienstrad-Leasing in beiden Fällen.

Wann lohnt sich das Leasing?

Bei einer Gehaltsumwandlung wird die monatliche Leasingrate vom Bruttolohn abgezogen, dadurch werden Steuern und Sozialabgaben gespart. Dabei ist allerdings zu beachten, dass auch weniger in die Rentenversicherung eingezahlt wird und die spätere Rente daher etwas niedriger ausfällt.

Wir als ADFC raten deshalb nur dann zum Dienstradleasing, wenn der Arbeitgeber sich an den Kosten beteiligt, so dass die Leasingraten nicht vollständig aus umgewandeltem Gehalt zu tragen sind. Den Arbeitgebern ist das zuzumuten, denn auch sie sparen bei der Gehaltsumwandlung, nämlich Arbeitgeber-Beiträge zur Sozialversicherung. Mindestens diese Kostenersparnis sollten sie durch einen Zuschuss zum Dienstrad-Leasing an ihre Mitarbeitenden weitergeben.

Best Practices bei fahrradfreundlichen Arbeitgebern

Fortschrittliche Firmen gehen mit ihrer Kostenbeteiligung am Dienstrad-Leasing darüber hinaus - nicht ganz uneigennützig: Firmenparkplätze für die Autos der Belegschaft sind oft knapp und teuer. Zudem ist es gesünder, bei der Fahrt zur Arbeit in die Pedale statt auf das Gaspedal zu treten, und zwar gerade für Menschen, die die meiste Zeit des Tages am Schreibtisch oder in Meetings verbringen. Radfahren ist gesund, und weniger Krankheitstage ihrer Beschäftigten rechnen sich für die Firmen in Euro und Cent.

Auch Menschen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem Auto zur Arbeit kommen, tun etwas für ihre Gesundheit, weil sie meist einen Teil des Weges zu Fuß zurücklegen. Selten befindet sich die Bus-

haltestelle nämlich direkt vor der Haustür. Deshalb stellt etwa die Kieler Werbeagentur „New Communication“ ihren Mitarbeitenden einen Mobilitäts- und Fitnessbonus in Höhe von 100 Euro pro Monat zur Verfügung, das sich für ÖPNV-Tickets, eine Hansefit-Mitgliedschaft und das Dienstrad-Leasing einsetzen lässt. Das Leasing eines Pedelecs kostet einschließlich Wartung und Versicherung meist etwas über 100 Euro, so dass vom Gehalt nur noch ein kleiner Teil umgewandelt werden muss. Und wer ein normales Fahrrad leaset, kann sich wegen der deutlich geringeren Leasingrate sogar noch eine Hansefit-Mitgliedschaft für 50 Euro pro Monat oder ein ÖPNV-Abo mit 30 Euro bezuschussen lassen. Und das alles im Rahmen dieser Bonus-Regelung, ohne dass dafür Gehalt umgewandelt werden muss. Natürlich gehört zur fahrradfreundlichkeit eines Arbeitgebers noch etwas mehr als das Dienstrad-Leasing, zum Beispiel eine abschließbare Abstellmöglichkeit mit Fahrradbügel in ausreichender Zahl. Arbeitgeber mit einer derartigen betrieblichen Gesundheits- und Mobilitätsförderung können sich vom ADFC als fahrradfreundlich zertifizieren lassen, was bei New Communication der Fall ist. Sicher gibt es auch Firmen, die fahrradfreundlich sind, ohne dass wir vom ADFC davon wissen. An Informationen dazu sind wir immer interessiert. Zugleich informiert der ADFC gerne Firmen darüber, wie sie sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifizieren lassen können.

RAHMEN- SCHLOSS

MIT SMARTEN
VORTEILEN

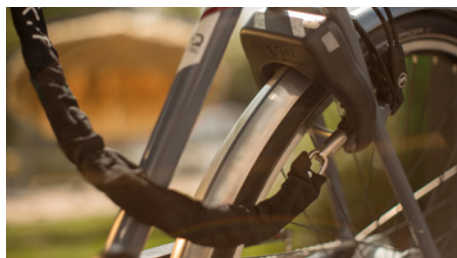
Kurz zum Bäcker rein oder etwas abgeben – das Rad bei solchen Gelegenheiten anzuschließen erscheint manchem zu umständlich. Als Alternative bieten Rahmenschlösser zumindest einen gewissen Schutz gegen Diebstahl durch Wegfahren – gegen Wegtragen bieten sie keinen Schutz. Diese Lücke will das I LOCK IT PRO zumindest teilweise schließen – mit smarten Funktionen und einer optionalen Einsteckkette. Das Schloss lässt sich über das Smartphone schließen und automatisch öffnen, mittels Smartphone App verfolgen und verfügt über einen akustischen Alarm.

Ein Testbericht von Frederik Meißner

Durch die zusätzliche Elektronik ist das I LOCK IT PRO etwas voluminöser als herkömmliche Rahmenschlösser. An normalen Trekking-Rahmen sollte die Montage in der Regel jedoch problemlos klappen. Bei Zweifeln empfiehlt es sich, die Schablone von der Website des Herstellers zu verwenden.

Das Rahmenschloss kann bei Reifenbreiten bis 70 mm montiert werden. Je nachdem, ob am Rahmen Befestigungsgewinde vorhanden sind, gibt es ein optionales Befestigungsset für Rahmen ohne Gewinde. Problematisch sind breitere Sitzstreben-Abstände: Hier kann es mit dem optionalen Set Probleme geben, das Schloss zu montieren. Zudem gibt der Hersteller das Schloss lediglich für die Hinterradmontage frei.

Einmal montiert, kann man das Schloss per App oder mit optionalem Handsender



schließen. Ein mechanisches Verschießen ist nicht möglich. Alternativ kann ein Farbcode festgelegt werden, der mit dem (mehrfarbig) leuchtenden Taster eingegeben werden kann, wenn beispielsweise der Smartphone-Akku leer ist.

Öffnen lässt sich das Schloss ebenfalls mit App, Handsender oder Farbcode. Mit der App kann man das Schloss bei Annäherung an das Rad zudem automatisch öffnen.

Das Schloss verfügt über eine Mechanik zum Speichenausweichen, so dass diese nicht beim Schließvorgang beschädigt werden können. Wird das Rad bewegt, ist ein Schließen nicht möglich. Während der Fahrt besteht also keine Gefahr einer unabsichtlichen Schließung.

Gegen Wegtragen lässt sich das Rad mit einer optionalen Einsteckkette an einem festen Gegenstand sichern. Einsteckketten sind von Rahmenschlössern anderer Hersteller bekannt. I LOCK IT verwendet jedoch einen von anderen Herstellern abweichenden Durchmesser des Einsteckzylinders (er ist dünner), so dass andere Ketten nicht kompatibel sind.

Wird das Rad in verschlossenem Zustand bewegt, ertönt ein 110 dB lauter Alarm und es erscheint eine Benachrichtigung auf dem Smartphone. Zudem kann das Rad per GPS geortet werden. Diese Funktion lässt sich jedoch auch deaktivieren. Die Akkulaufzeit des Schlosses konnte im Test nicht untersucht werden. Laut Herstellerangabe und Berichten von Nutzer*innen aus dem Internet sollen jedoch mehrere Monate regelmäßiger Nutzung realistisch sein. Nachgeladen wird der Akku im Schloss über den USB-C-Anschluss mit einer Powerbank.



Fazit: Das I LOCK IT PRO ist ein alltagstaugliches Rahmenschloss. Mittels Einsteckkette und GPS-Ortung bietet es ein gewisses Maß an zusätzlicher Sicherheit gegenüber herkömmlichen Modellen. Mit rund 260 Euro (ohne Einsteckkette und Handsender) ist es jedoch auch teurer als herkömmliche Modelle. Dafür erhält man mehr Komfort und Freude an moderner Technik.

VORBILD NORWEGEN:

TEMPO 30 WIRD ZUM NEUEN STANDARD

Norwegen setzt neue Maßstäbe in der Verkehrspolitik: In geschlossenen Ortschaften gilt künftig flächendeckend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Das Ziel ist klar definiert: Die Bedürfnisse von Radfahrenden und Fußgänger*innen stehen an erster Stelle, um den öffentlichen Raum sicherer und lebenswerter zu machen.

Begründungspflicht für höhere Geschwindigkeiten

Wer schneller fahren will, muss künftig gute Argumente liefern. Wenn Behörden Tempo 40 oder 50 zulassen möchten, sind sie in der Nachweispflicht. Höhere Limits sind nur noch unter strengen Auflagen möglich: Die

Verkehrssicherheit darf durch das höhere Tempo nachweislich nicht beeinträchtigt werden. Bauliche Trennung: Tempo 40 oder 50 ist nur zulässig, wenn Fahrbahnen für Autos und Radwege konsequent voneinander getrennt sind.

Mehr Sicherheit, kaum Zeitverlust

Dass dieser Schritt sinnvoll ist, belegen internationale Daten. Die Björn-Steiger-Stiftung hat hierzu Studien aus 14 Städten weltweit (u. a. Berlin, London, Helsinki und Toronto) ausgewertet. Tempo 30 in Innenstädten erhöht die Verkehrssicherheit signifikant – und das, ohne die Fahrzeiten für Autofahrende nennenswert zu verlängern.



Die Forderung des ADFC

Auch wir als ADFC machen uns für diesen Paradigmenwechsel in Deutschland stark. Unsere Position ist eindeutig: Tempo 30 muss die Regel werden. Tempo 50 darf nur noch die Ausnahme sein – und zwar ausschließlich dort, wo eine lückenlose und sichere Radverkehrsführung garantiert ist. Norwegen zeigt, wie eine moderne, menschenzentrierte Mobilitätswende praktisch umgesetzt wird.

DUBLIN:

STRUKTURIERTER AUSBAU FÜHRT ZUR VERDOPPLUNG DES RADVERKEHRS

Irland zeigt derzeit eindrucksvoll, wie schnell sich das Mobilitätsverhalten verändern kann. Der aktuelle Walking and Cycling Index der National Transport Authority belegt einen deutlichen Aufschwung des Radverkehrs im Großraum Dublin sowie in weiteren irischen Großstädten. In der Hauptstadt selbst ist die Zahl der Menschen, die fast täglich das Rad nutzen, innerhalb von nur zwei Jahren um die Hälfte gestiegen. Der Anteil kletterte von acht auf zwölf Prozent, was einer Verdopplung des Radverkehrsaufkommens in diesem kurzen Zeitraum entspricht. Diese Entwicklung verdeutlicht, wie unmittelbar der Ausbau der Infrastruktur Wirkung zeigt.

Hoher wirtschaftlicher Gewinn und Entlastung der Gesundheitskassen

Die positiven Auswirkungen dieser Entwicklung gehen weit über den Verkehrsfluss hinaus. Der Bericht beziffert den jährlichen wirtschaftlichen Gesamtnutzen durch Fußgänger*innen sowie Rad- und Rollerfahrer*innen im Großraum Dublin auf über zwei Milliarden Euro. Besonders deutlich wird der Erfolg beim Blick auf die öffentliche Gesundheit, da die aktive Mobilität dem Gesundheitsdienst jährlich über 55 Millionen Euro einspart. Dies entspricht dem Gegenwert von mehr als 920.000 Hausarztbesuchen allein in der Region Dublin.

Messbarer Klimaschutz durch konsequente Verkehrsverlagerung

Auch für den Klimaschutz liefert der Trend messbare Ergebnisse. In den fünf größten Städten des Landes werden durch den Verzicht auf das Auto täglich etwa 660.000

Fahrten vermieden, was den Ausstoß von Treibhausgasen jährlich um 120.000 Tonnen reduziert. Trotz der notwendigen Um-

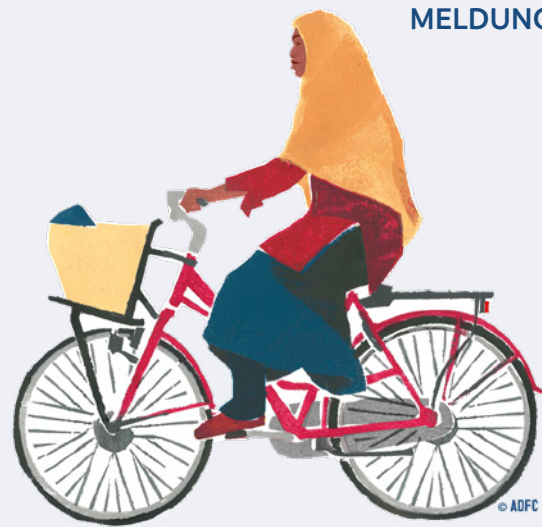


Foto: iStock

verteilung des Straßenraums zulasten des motorisierten Verkehrs findet dieser Wandel Rückhalt in der Bevölkerung. Die Bewohner sprechen sich verstärkt für Investitionen in baulich getrennte Radwege aus, selbst wenn dies zulasten von Flächen für Autos geht. Es bleibt zu hoffen, dass diese Dynamik anhält und als Vorbild für andere europäische Metropolen dient.

MOBILITÄT ALS SCHLÜSSEL ZUR TEILHABE:

RADFAHRKURS FÜR MIGRANTINNEN IN FLENSBURG GESTARTET



sekolah bersepeda • cycling school • bisiklet okulu • Велoшкола • مدرسة ركوب الدراجات • دوچرخه سواری

Die Radfahrschule in Flensburg unterstützt Frauen mit Migrationshintergrund dabei, das Radfahren als sichere Fortbewegungsart zu erlernen. Neben der motorischen Förderung stehen die soziale Integration und die Förderung der persönlichen Unabhängigkeit im Vordergrund.

Der erste Kurs ist bereits erfolgreich angelaufen. Die Teilnehmer*innen wurden von Barbarossa Bicycles aus Kiel mit Fahrradhelmen ausgestattet. „Wir haben wieder eine nette Gruppe an Frauen dabei, die Stimmung ist gut, es gibt Zeit für viele Pausen und Gespräche (Radfahren lernen ist sehr anstrengend) und ein bisschen Fahren üben. Wir starten immer mit dem Schieben der Räder und dann dem Laufradfahren - also ohne Pedalen“, berichtet Hanna, die den Kurs leitet.

**Kurs 2: 22.5.26-3.7.26 immer freitags
(+ 1x 30.6.26 wegen Ferien) von 17-19.00 Uhr
Kurs 3: in Planung, je nach Nachfrage**

Darüber hinaus bietet die Radfahrschule den Teilnehmenden und weiteren Interessierten leichtere Übungstouren am Abend an:

Jeweils von 19-20:30 Uhr am 26.5.26, 23.6.26, 27.8.26 und 24.9.26
Bitte um Anmeldung unter radfahrschule-flensburg@adfc-sh.de

Our cycling school is primarily aimed at immigrant women. However, anyone who is interested is welcome to contact us. The aim is to teach participants how to cycle safely, including in traffic. In addition to promoting integration and social participation, the project also encourages the development of environmentally friendly mobility. We also see cycling as more than just a means of transportation; it is a symbol of freedom and independence. Participation is free of charge and we offer bikes for everyone to practice on.

Course 2: May 22, 2026–July 3, 2026, every Friday (+ one session on June 30, 2026, due to school holidays) from 5:00–7:00 p.m.

Course 3: In planning, depending on demand

In addition, the cycling school offers participants and other interested individuals easier practice rides in the evening:

From 7:00–8:30 p.m. on May 26, 2026, June 23, 2026, August 27, 2026, and September 24, 2026

Please register at radfahrschule-flensburg@adfc-sh.de

Spontan ans Ziel kommen

Mit der SprottenFlotte flexibel unterwegs in der KielRegion.

Neu: Günstig fahren im Abo.

Operated by DONKEY BIKESHARING

App laden, Rad wählen, losradeln!

STÖRRADELN: DIE ERSTE ADFC-STERNFART DES JAHRES

Am 1. Mai radelten rund 1000 Radfahrer*innen unter dem Motto „Radfahren für den Klimaschutz, Gesundheit, Mobilitätswende und Lebensqualität“ durch Itzehoe. Anlässlich des bundesweiten Starts des STADT-RADELNS verwandelte sich die Stadt in eine bunte Fahrradparade bei schönstem

Sonnenschein. Begleitet wurden die Teilnehmenden musikalisch von den Wacken Firefighters, die stilecht auf Rikschas der Fjordbeweger und von Radeln ohne Alter mitfahren. Die 15 km lange Route führte die Gruppe zweimal über die Stör und bildete den feierlichen Abschluss der offiziellen Er-

öffnung durch den Kreis Steinburg und das Klima-Bündnis. Dank der Sternfahrt-Zubringer aus Neumünster, Pinneberg, Brunsbüttel und Wacken setzte das erste STÖRRADELN des Jahres ein starkes Zeichen für mehr Platz fürs Rad und gesellschaftlichen Zusammenhalt.



Fotos: Matthias Walenda / ADFC Pinneberg

DER LANGE WEG ZUM RADWEG

MATTHIAS CHRISTEN
AUS AHRENSBURG
BERICHTET

„Was lange währt oder die Geschichte, wie man einen ca. 30 Meter kaputten Radweg in SH instand gesetzt bekommt.

Die Geschichte begann im September 2024. Ich schrieb die Abteilung Straßenwesen Ahrensburg an, da ein verhältnismäßig kurzes Stück Radweg an der Stadtgrenze von Ahrensburg nach Bargtheide Land mit Wurzelaufrüchen übersät war.

Gleich am nächsten Tag wurde mir geantwortet, dass dafür die Straßenmeisterei Bargtheide zuständig sei, da außerhalb von Ahrensburg gelegen, die auch gleich einkopiert wurde. Von dort hörte ich aber auch auf meine Erinnerungen hin nichts mehr, sodass ich mich an die vorgesetzte Behörde in Lübeck wandte. Daraufhin wurde mir Mitte Dezember mitgeteilt, dass es einen Bauleistungsvertrag mit der Stadt Ahrensburg geben würde, der dieser Stadt die Zuständigkeit überträgt. Darüber informierte ich Ahrensburg entsprechend. Dann tat sich sehr lange nichts, trotz diverser Telefonate und Mails.

Aber, oh Wunder, im September 2025 begannen Bauarbeiten an besagter Stelle und der Radweg wurde instand gesetzt. Und die Moral von der Geschichte, ohne Ausdauer geht's beim Einsatz für den Radverkehr nicht.“

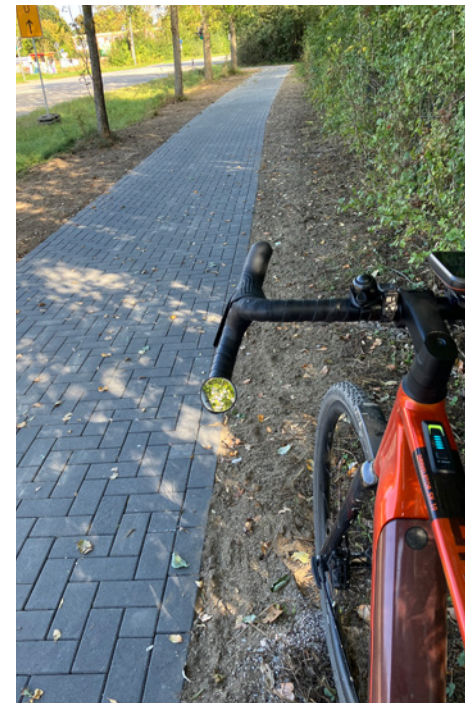


Foto: Matthias Christen

NEUE RIKSCHAS FÜR RADELN OHNE ALTER

Dank einer Spende aus der NDR-Aktion „Hand in Hand für Norddeutschland“ konnten zwei neue Rikschas für den Verein Radeln ohne Alter angeschafft werden. Anfang Januar gab es zudem ein Training für sieben ehrenamtliche Rikschas-Pilot*innen, die dann in Zukunft Ausfahrten mit Senior*innen unternehmen können.



Fotos: Timo Hörker



Viel Platz für Kinder auf Rädern ...

Foto: Henning von Schönning

SCHULSTRASSEN-PETITION

Anfang letzten Jahres brachte die Kidical-Mass-Initiative Preetz eine Petition an den Landtag von Schleswig-Holstein mit der Forderung nach einem Erlass zur Einrichtung von Schulstraßen in Gang. Von unseren Aktiven wurde sie in vielerlei Hinsicht beworben und unterstützt. Vielen Dank dafür. Es hat sich ausgezahlt.

Der Petitionsausschuss hat sich mit dem Anliegen der 2622 Personen, die die Petition mitgezeichnet hatten, eingehend befasst und ausführlich Stellung dazu bezogen. In seiner Stellungnahme hat er festgestellt, dass der morgentliche Bringverkehr von Eltern in ihren Autos zu den Schulen oft zu problematischen Situationen auf dem Schulweg für diejenigen Kinder führt, die auf dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Bereits im April letzten Jahres verfasste das zuständige Wirtschafts- und Verkehrsministerium ein „Informationsschreiben zur Einrichtung von Schulstraßen“. Darin steht, wie eine zeitweise Sperrung von Straßen in der Nähe von Schulen für den motorisierten Verkehrs rechtskonform möglich ist.

Aus Sicht des ADFC ist das ein erster Schritt; denn das Informationsschreiben

hat keinen Erlasscharakter und steht zum geltenden Schulweg-Erlass sogar im Widerspruch. Darin kommt die Möglichkeit der zeitweiligen Sperrung für den Autoverkehr nicht vor.

Bereits das Informationsschreiben zusammen mit der medialen Berichterstattung während des Zeitraums, in dem die Petition lief, hat Früchte getragen. In mehreren Städten Schleswig-Holsteins ist nun die Einrichtung einer Schulstraße in Planung. Im Lohmühlenweg in Preetz läuft sogar schon seit dem 7. Januar die einjährige Probephase. Zuvor gab es einen mehrmonatigen Planungsprozess, unter anderem weil mit den betroffenen Anwohnenden gesprochen werden musste. Die Sperrung der Einfahrt in ihre Straße ist mit dem Zusatz „Anlieger frei“ versehen, womit sich ihre anfangs skeptische Haltung in Zustimmung verwandeln ließ. Dabei zeigte sich, dass die Kommunikation mit Menschen, von denen viele jeder Art von regulierendem Handeln des Staates erst einmal ablehnend gegenüberstehen, mit Zeit, Geduld und Einfühlungsvermögen zu einem guten Ergebnis führen kann.

In der nächsten Ausgabe der Pett man sül'm werden wir ausführlich über Schulstraßen-Projekte oder andere Lösungen, die unsicheren Schulwegen entgegenwirken, berichten. Wenn es so etwas bei Euch vor Ort gibt, informiert uns gerne unter redaktion@adfc-sh.de

WURZEL- AUFBRUCH ADÉ?

Foto: ADFC SH / Fenja Simon

Der ADFC Schleswig-Holstein und der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr haben Handlungsempfehlungen für Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs auf den Weg gebracht.

Schleswig-Holstein ist Fahrradland und kann mit einer besonders hohen Anzahl an Radwegen aufwarten. Jedoch ist das Landschaftsbild auch geprägt von alten Baumbeständen und charakteristischen Knicks. Hier entstehen häufig die für Radfahrenden so störenden Wurzelaufbrüche.

Wenn Wurzeln unmittelbar unter die Asphaltdecke drängen, heben sie den Belag an und verursachen gefährliche Aufwölbungen und Risse. Um hierfür nachhaltige Lösungen zu finden, haben der ADFC SH e. V. und die Stabsstelle Radverkehr des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) von September 2023 bis November 2025 ein wegweisendes Kooperationsprojekt umgesetzt.

Ursachenforschung: Warum der Asphalt Risse bekommt

Die Wurzel des Übels liegt meist im sogenannten Feuchtigkeitsgradienten. Wurzeln orientieren sich dorthin, wo Feuchtigkeit und Sauerstoff am besten verfügbar sind. Besonders die Porenstruktur direkt unter der Asphaltoberfläche begünstigt dieses Einwachsen. Das folgende Dickenwachstum der Wurzeln führt dazu, dass die Infrastruktur buchstäblich aufgesprengt wird.

Bereits 2022 legte die „Arbeitsgemeinschaft Wurzelaufbrüche“ – ein Zusammenschluss verschiedener Fachressorts und Interessengruppen – den Grundstein mit einer gemeinsamen Vereinbarung zum Umgang mit diesen Schäden. Darauf aufbauend wurde der LBV.SH mit der Umsetzung von Pilotprojekten betraut, während der ADFC SH das wissenschaftliche Monitoring übernahm und die Ergebnisse nun in einem umfassenden Projektbericht sowie der Broschüre **„Handlungsempfehlung für Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“** zusammengeführt hat.

Der Praxischeck: Acht Strecken im Härtestest

Ziel des Projektes war es, Sanierungsmethoden zu identifizieren, die Schadstellen dauerhaft beseitigen, ohne die Vitalität der Bäume zu gefährden. An acht Pilotstrecken aus der Baulast des LBV.SH wurden marktübliche Verfahren erprobt. Ein zentraler Baustein war dabei die Perspektive der Nutzer*innen: In einer gemeinsamen Umfrage von LBV.SH und ADFC SH bewerteten Radfahrende die Oberflächenqualität. Das Ergebnis war eindeutig: Ebene Asphaltoberflächen werden gegenüber wassergebundenen Wegedecken massiv bevorzugt,

da letztere aufgrund ihrer feinschottrigen Struktur sowohl beim Fahrkomfort als auch beim Pflegeaufwand deutliche Nachteile aufweisen.

Wegweiser für die Zukunft: Ein Modell für ganz Deutschland?

Zwar zeigt die Bilanz auf, dass eine kostengünstige, flächendeckend anwendbare und zugleich wurzelresistente Methode noch nicht existiert. Viele Ansätze sind entweder finanziell zu aufwendig für lange Streckenabschnitte oder erfüllen nicht den hohen Qualitätsanspruch eines modernen Fahrradlandes. Dennoch liefert das Projekt eine bundesweit einzigartige Arbeitsgrundlage.

Die entstandene Broschüre bietet einen fundierten Überblick über existierende Methoden und dient Kommunen und Planenden als wertvolle Entscheidungshilfe. Die Qualität der Arbeit überzeugte auch fachlich: Beim Deutschen Fahrradpreis schaffte es das Projekt unter die Top 5 in der Kategorie „Service und Kommunikation“. Ein Erfolg, der verstetigt wird: Die Stabsstelle Radverkehr des LBV.SH wird das Monitoring in den kommenden Jahren fortführen und die Handlungsempfehlungen kontinuierlich aktualisieren.

PROJEKTSTART

WIR BRINGEN FAHRRAD-
WERKSTÄTTEN AN SCHULEN
VORAN



Foto: ADFC SH / Fenja Simon

Ein quietschendes Schutzblech, eine lockere Bremse oder ein platter Reifen? Kein Grund zum Schieben! Viele Kinderfahrräder sind nicht ausreichend gewartet, obwohl einfache Reparaturen oft eigenständig durchgeführt werden könnten. Wir vom ADFC Schleswig-Holstein finden: Reparieren macht Spaß und macht unabhängig.

Mit unserem neuen Projekt bringen wir das Handwerk deshalb direkt an Eure Schule. Wir zeigen Lehrkräften und Schüler*innen in praxisnahen Workshops, wie man das eigene Rad nicht nur versteht, sondern auch selbst verkehrssicher hält.

Das erwartet Euch:

- **Workshops:** Technik begreifen, selber reparieren, Fahrrad fit machen
- **Hilfe zur Selbsthilfe:** Werdet zu Expert*innen für einfache Reparaturen
- **Eure eigene Schulwerkstatt:** Wir geben Euch das Know-How und den Leitfaden an die Hand, um einen festen Ort zum Schrauben zu schaffen

Werdet Teil der Fahrrad-Bewegung und bringt Eure Schüler*innen sicher auf die Straße!

Bei der Projektumsetzung wird der ADFC Schleswig-Holstein umfangreich vom Fahrradhändler MegaBike unterstützt, insbesondere durch Leefke Greve, die als Zweiradmechatronik-Meisterin das nötige Know-How mitbringt. Als weiterer Projektpartner ist StattAuto Carsharing mit an Bord. Finanziert wird das Projekt durch Eigenmittel des ADFC Schleswig-Holstein und der Bingo Projektförderung.



Foto: MegaBike



Foto: Manuel Weber

Schulen, die Interesse haben, melden sich gerne bei Frederik Meißner unter frederik.meissner@adfc-sh.de

KLEINE PROFIS AUF ZWEI RÄDERN –

DIE „FLITZEKISTE“ FÜR KITAS

Die „Flitzekiste“ des ADFC Schleswig-Holstein richtet sich an Kindertagesstätten in Kiel und Umgebung und bietet kostenfrei ausleihbare Materialkisten zum Thema nachhaltige Mobilität. Mit Fokus auf das Fahrradfahren kombiniert das Projekt spielerische Wissensvermittlung (Bücher & Spie-

le) mit gezielter motorischer Förderung. Um Hürden abzubauen, können Kitas (in Kiel und Umgebung) zusätzlich ein Set aus Laufrädern, Fahrrädern und Helmen leihen. Ziel ist es, Kindern unabhängig von ihrem sozialen Hintergrund einen sicheren und begeisterten Zugang zum Radfahren zu ermöglichen.

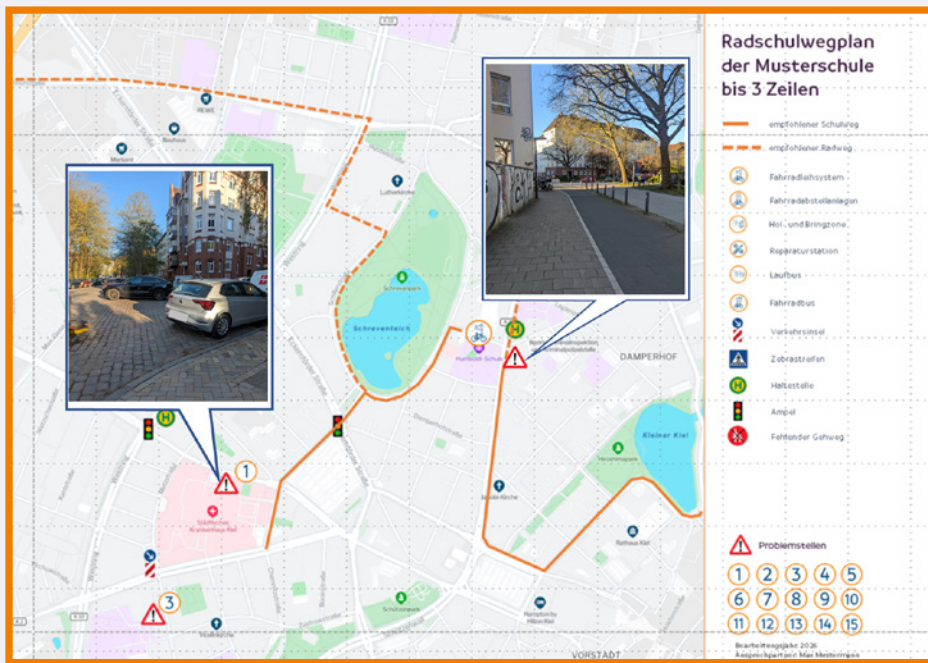


Foto: Manuel Weber

Zum Ausleihen wenden sich Kitas an: Nora Müller, nora.mueller@adfc-sh.de

Gefördert von





AUFRUF:

NEUES PROJEKT SCHULWEG-CHECK



Fotos: ADFC SH / Nora Müller

Fast alle sind sich einig: Kinder sollten öfter mit dem Rad zur Schule fahren. Doch die Realität sieht oft anders aus. Fehlende Radwege, unübersichtliche Kreuzungen und zu hohes Tempo vor der Schule sorgen für Unsicherheit. Die Folge? Das „Eltern-Taxi“ übernimmt, was den Verkehr vor den Schulen oft noch gefährlicher macht. Trotz dieser Umstände fehlen an vielen Schulen (aktuelle) Schulwegpläne.

Hat Eure Schule einen aktuellen Schulwegplan? Eigentlich ist die Sache klar: Alle Schulen in Schleswig-Holstein sind gesetzlich dazu angehalten, jährlich einen Plan zu erstellen oder zu aktualisieren. Er soll Schüler*innen sichere Wege aufzeigen und Gefahren markieren. Doch die Realität sieht oft anders aus: Vielerorts fehlen aktuelle Konzepte völlig – besonders solche, die gezielt den Radverkehr berücksichtigen.

Unterstützung für Lehrkräfte: Schluss mit dem Papierkram

Wir wissen: Der Schulalltag ist voll. Deshalb macht es der ADFC den Schulen so

einfach wie möglich. Mit dem neuen Leitfaden „Schulradwegplan erstellen – leicht gemacht“ erhalten Lehrkräfte:

- **Mustertexte & Vorlagen:** Fix und fertige Elternbriefe und Anschreiben.
- **Video-Anleitungen:** Verständliche Hilfe zur digitalen Umsetzung mit OpenSource-Tools.
- **Unterrichtseinheiten:** Direkt einsetzbare Konzepte für den Unterricht.

Wir suchen zehn Schulen in Schleswig-Holstein, die wir intensiv begleiten. Der ADFC kommt dazu in die Schule, berät persönlich und unterstützt bei Workshop-Tagen vor Ort.

Macht mit! Ob engagierte Lehrkraft, interessierte Elternvertretung oder motivierte Schülerschaft: Meldet Euch beim ADFC Schleswig-Holstein und gestaltet die Mobilitätswende auch vor Eurer Schultür.

Finanziert wird das Projekt durch Eigenmittel des ADFC Schleswig-Holstein und der Bingo Projektförderung.



Kontakt:
Nora Müller,
nora.mueller@adfc-sh.de

Gut zu wissen:

Ein sicherer Schulradwegplan entsteht in mehreren Schritten. Im Mittelpunkt steht die Bestandsaufnahme vor Ort – und zwar gemeinsam mit den Kindern und Jugendlichen. Warum? Weil sie ihre Wege täglich nutzen und Risiken anders einschätzen als Erwachsene. Alle Rückmeldungen zu sicheren oder problematischen Stellen werden ausgewertet und fließen in eine konkrete Schulwegempfehlung. Diese wird anschaulich in einer Karte dargestellt und dient als wichtige Orientierungshilfe, die regelmäßig mit den Familien geteilt werden sollte.

SPIEL & SPASS

Hier haben sich acht Begriffe rund um's Fahrrad versteckt – findest du sie?

W	X	Q	X	M	T	R	T	V	Z	A	W	C	K
B	E	X	U	A	R	L	X	B	L	V	A	P	E
B	R	E	M	S	E	K	D	E	V	M	S	H	T
E	T	T	D	Q	A	R	U	K	L	D	E	J	T
B	L	I	C	H	T	S	T	C	C	A	F	S	E
I	I	Z	Q	K	L	I	N	G	E	L	I	P	R
D	S	A	Q	F	R	H	S	H	H	S	E	E	Z
F	A	S	F	F	A	X	O	E	T	Q	K	I	G
K	T	P	O	T	P	T	O	L	V	U	F	C	S
Z	T	M	A	S	E	P	H	M	W	I	Q	H	V
I	E	Z	X	T	D	W	C	C	L	P	S	E	K
P	L	A	F	W	A	U	Q	T	C	E	P	C	O
P	H	L	W	B	L	S	G	M	A	V	Q	J	U
Q	E	T	S	B	E	J	Q	P	Q	Y	R	O	T



Fahrrad-Quiz

Welche Regel gilt in einer Fahrradstraße nicht?

- a) in einer Fahrradstraße darf man Zick-Zack fahren
- a) in einer Fahrradstraße darf man nebeneinander fahren
- a) in einer Fahrradstraße darf man nie mehr als 30 km/h fahren



Lösung: e)

www.nah.sh



Deutschland-
ticket

In Schleswig-Holstein fährt man Bahn und Bus.

Fahrpläne und
Tickets findest
du in der
NAH.SH-App.



Jetzt umsteigen!
Zur Bike+Ride-Anlage
radeln, Fahrrad sicher
abstellen und mit
Bahn oder Bus
weiterfahren.



NAH.SH

Schleswig-Holstein
Der echte Norden