

PETT MAN SÜLM

Fahrradzeitschrift für Schleswig-Holstein

Ausgabe 2/2020
August bis November



Verkehrswende selber machen!

POLITIK

Entwurf der
Radstrategie SH

KULTUR

Ein Blick nach
Dänemark

 **adfc**
Schleswig-Holstein

SHOPPER®

am Fahrrad angehängt



Händlerverzeichnis, Katalogdownload und mehr unter:
www.andersen-shopper.de

Andersen®
SHOPPER MANUFAKTUR

Christa u. Günter Andersen Weg 1
D-24986 Satrup/Mittelangeln
www.andersen-shopper.de



Editorial



Lebensqualität statt Existenznot

Liebe Leserin, lieber Leser!

Corona ist zum bestimmenden Faktor im öffentlichen Leben geworden. Der ADFC nimmt den Gesundheitsschutz der Bevölkerung ernst und hat alle Veranstaltungen, bei denen Abstände und Hygieneregeln nicht eingehalten werden können, abgesagt. Erst langsam trauen wir uns wieder, geführte Radtouren anzubieten.

Unseren Verkehrsstaatssekretär plagt derzeit die Sorge um den Führerscheinentzug durch den neuen Bußgeldkatalog: „Fahrverbote können gerade in Zeiten von Corona Existenznöte Betroffener massiv verschärfen!“ Bei aller Liebe und konstruktiven Zusammenarbeit für eine Radstrategie Schleswig-Holstein mit dem Verkehrsministerium – wir erleben ständig die Existenznöte von Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, bzw. gerne unterwegs wären, wenn ihr Leben nicht durch Raserei im Straßenverkehr bedroht wäre. Minister und Staatssekretär sollten alles dafür tun, dass Regeln eingehalten werden, die dem Schutz der Menschen im Straßenverkehr dienen. Verharmlosung gefährlicher Raserei ist das absolut falsche Signal!

Wir brauchen eine klimafreundliche Verkehrswende – auch für den Gesundheitsschutz und mehr Lebensqualität. Wir laden alle zum Mitmachen ein: Im Herbst startet unser Projekt „Verkehrswende selber machen“. Dort können Sie auf einer Online-Karte konstruktive Vorschläge veröffentlichen, die an die zuständigen Verwaltungen adressiert werden: Wo würde eine Fahrradstraße passen, welche Einbahnstraßen sind noch für den Radverkehr freizugeben. Dabei denken wir über das Fahrrad hinaus, denn machen wir uns nichts vor: #MehrPlatzfürsRad ist nur machbar durch weniger Platz fürs Auto – und am besten durch weniger fahrende und parkende Autos. Ein wichtiger Baustein dafür ist z. B. das CarSharing. Um die Angst zu nehmen, dass man ohne eigenes Auto nicht klar kommt, ist ein Dörpsmobil oder Stattauto der Rettungsanker, den es in jedem Dorf und jedem Stadtquartier geben sollte. So kommen wir weg vom Auto, hin zu lebenswerten Städten und Dörfern.

Mehr Menschen aufs Rad – weniger Autos – mehr Sicherheit und Lebensqualität. In dieser Formel fehlt nur der Faktor Geschwindigkeitsreduzierung. Denn wenn wenige Autos noch schneller fahren, weil sie mehr Platz haben, wird es noch unsicherer. Deswegen ist die Einhaltung der Tempolimits keine Nebensächlichkeitsfrage und deswegen fordert der ADFC schon seit langem innerorts Tempo 30 und außerorts maximal Tempo 70 auf allen Straßen ohne sichere Radwege. Unterstützen Sie uns: Zusammen lässt sich sehr viel für eine Verkehrswende bewegen. Machen Sie mit und bringen Sie Ihre Vorschläge ein: Verkehrswende selber machen!

Herzliche Grüße
Thomas Möller
Landesvorsitzender ADFC Schleswig-Holstein

ADFC Schleswig-Holstein



25 Jahre Fahrkomfort im Norden:

Besuchen Sie uns zu unseren Jubiläums-Veranstaltungen 2020 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
Spezial-Fahrräder.



BUSINESS
BIKE
Leasing

AnthroTech

HASE
BIKES
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

Landespolitik: „Ab aufs Rad...?“

Der Entwurf zur Radstrategie Schleswig-Holstein liegt vor: Dürfen wir hoffen?

Der Landtag hat es nicht mehr geschafft: vor der Sommerpause sollte die „Radstrategie Schleswig-Holstein“ mit dem Titel „Ab aufs Rad im echten Norden“ verabschiedet werden. Ein schlechtes Omen? Oder geht es nach den Ferien mit neuem Schwung weiter?

Zwei Planungsbüros, PGV Alrutz und Urbanus, haben diesen Entwurf für die Landesstrategie „Ab aufs Rad im Echten Norden“ vorgelegt. Beide Büros haben im letzten Jahr auch im Auftrag des Ministeriums für Verkehr in Schleswig-Holstein das BYPAD-Verfahren (grob übersetzt: Fahrrad-Politik-Anhörung) organisiert. (Siehe PMS 1-20). Der Entwurf für die Landesstrategie fußt im Wesentlichen auf den Ergebnissen dieses Diskussionsprozesses. Dieser Entwurf findet grundsätzlich die Zustimmung des ADFC. In drei „Oberzielen“ sind im Strategiepapier die Bestrebungen zusammengefasst:

- „Mehr Leute aufs Rad“
- „Unfallzahlen verringern“
- „Schleswig-Holstein unter die 3 Top-Länder im Radtourismus bringen“

Konkretisiert sind diese Ziele in einer Reihe von Unterzielen, die nur durch wirklich ernsthafte Anstrengungen zu erreichen sind. So lautet beispielsweise einer der Unterpunkte zum ersten Ziel: „Den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2030 auf mindestens 30% erhöhen“. Das Erreichen dieses Ziels ist gut zu überprüfen: Die Ausgangslage für den Radgebrauch ist mit einem Anteil von 13% an allen Fahrten in der Studie „Mobilität in Deutschland“ dokumentiert und sie soll in dieser Form auch wieder durchgeführt werden. Ähnliche positiv sieht es bei den anderen Unterzielen aus. Die Ausgangslage ist realistisch festgehalten und die Zielpunkte sind eindeutig und klar formuliert. Auch bei den Unfallzahlen nachprüfbar Zahlen – Die Radunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten sollen im Vergleich zum Bezugsjahr 2020 sollen bis 2030 um 30 Prozent vermindert werden. Im Unfallbericht der Polizei werden diese Zahlen jährlich erfasst. Und im Bereich Tourismus wird die Gästezufriedenheit durch Umfragen und die ADFC-Radreiseanalyse ermittelt. Dieser Ziele nimmt sich der anschließende Aktionsplan mit durchaus angemessenen Handlungsempfehlungen an. Angemahnt ist eine „signifikante Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur“.



Der Radverkehr boomt, Foto: ADFC SH

„Eine möglichst hohe und dauerhafte Qualität dieser Infrastruktur ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeit und Tourismusverkehr deutlich mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren...“ (Seite 17)

Im weiteren Kapitel sind dann für einzelne „Handlungsfelder“ die „Schlüsselmaßnahmen“ festgehalten, die essentiell sind, um diese Ziele zu verwirklichen. So steht oben: „Qualität der Radinfrastruktur erfassen und durch landesweite Standards verbessern und sichern“.

Im Handlungsfeld „Strategie und Konzeption“ folgt nach „Weiterentwicklung des landesweiten Radverkehrsnetzes“ an zweiter Stelle die Einrichtung eines „Runden Tisches Radverkehr“, an dem alle Institutionen und Organisationen, die bereits im BYPAD-Verfahren mitwirkten, wieder aktiv werden sollen. Diesen Schlüsselmaßnahmen – weitere sind beispielsweise „Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln“ und „Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen“ – werden nachvollziehbar nach Prioritäten strukturiert. Die Glaubhaftigkeit dieses Ansatzes unterstreicht zusätzlich, dass im nächsten Kapitel den Maßnahmen auch die Zeiten, die sie in Anspruch nehmen und die wahrscheinlichen Kosten zugeordnet sind.

Da diese Ziele, häufig sind es ja Baumaßnahmen, einen längeren Vorlauf haben, sind im Entwurf eine Reihe von „Quick Wins“ ausgewiesen. Darunter sind Maßnahmen zu verstehen, die schnell zu verwirklichen sind. Sie sollen Signalcharakter haben, damit man sieht: „Es passiert etwas.“ Hier folgen dann Vorschläge wie schnelle Fortschritte in der Planung des Radverkehrsnetzes, ein Programm „Zehntausend Fahrradbügel“ und Einrichtung einer Mobilitätsstation an einer Bahnlinie zur touristischen Nutzung bis 2021. Auch der „Runde Tisch“ soll zügig zusammenkommen. Bei den „Quick Wins“ hatte der ADFC deutlich höhere Ziele genannt und mehr Aktionen gefordert. So waren 10 Mobilitätsstationen und 100 Fahrradstraßen in den nächsten Jahren vorgeschlagen.

In Kapitel 6 des Strategieentwurfes ist dann unter der Überschrift „Umsetzung der Radstrategie“ erneut die „Zusammenarbeit aller Akteure“ und die „engmaschige Kontrolle der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen“ erneut gefordert. Auf Seite 55 heißt es dort:

„Finanzielle Ressourcen - Die Umsetzung der in der Radstrategie entwickelten Handlungsempfehlungen erfordern erheblich mehr finanzielle Ressourcen als die für die laufende Legislaturperiode für den Radwegebau erstmalig zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel in Höhe von zehn Millionen Euro. Zur Erreichung der ambitionierten Ziele werden zusätzliche Investitionen in allen Handlungsfeldern erforderlich.“

„Personelle Ressourcen - Diese zusätzlichen Aufgaben sind mit den derzeit vorhandenen personellen Ressourcen und Strukturen beim Land und vielen Kommunen so nicht leistbar. ...Entsprechend einer aktuellen Studie zur Finanzierung des Radverkehrs wird konkret die Aufstockung der Personalstellen für Radverkehr auf Länderebene mit zwei Personalstellen pro einer Million Einwohnende empfohlen. Für Schleswig-Holstein ergibt sich daraus die Empfehlung, auf Landesebene 5-6 Planstellen für den Radverkehr vorzuhalten.“ (Seite 56)

Mobilitätskongress SH - neuer Termin: 27. Februar 2021

Der 1. Mobilitätskongress in Schleswig-Holstein: Ein Tag, über 40 Referent*innen, 20 Workshops und Vorträge – und zum gebührenden Abschluss eine Diskussion mit Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz.

Wegen der Corona-Epidemie musste der Kongress erstmal abgesagt werden. Das Thema bleibt aber brandaktuell. Die Planungen sind nicht beiseite geschoben, sondern trotz Epidemie wurde weiter mit viel Engagement gearbeitet. Die Referent*innen und Aussteller*innen des Marktes der Möglichkeiten sind weiterhin mit an Bord und freuen sich darauf, einen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende in SH zu leisten.

Die Stellungnahme des ADFC-Landesvorstandes signalisiert grundsätzliche Zustimmung. Die Sorge aber bleibt bestehen, dass die Radverkehrsstrategie nicht als Projekt der Landesregierung und des Landtags, das umgesetzt werden muß, gesehen wird, sondern nur zur Kenntnis genommen und beiseite gelegt wird, als eines unter vielen. Wie auch das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“, das 1998 entwickelt wurde. Es verschwand in der Schublade. Kaum etwas wurde eingelöst und viele Formulierungen muten auch nach 22 Jahren noch aktuell an. Das schöne Wort vom „Paradigmenwechsel“, ohne das auch jetzt die Radstrategie nicht auskommt, haben wir einfach schon zu oft gehört.

Der Landesvorstand unterstreicht in seiner Stellungnahme noch einmal die Forderung nach dem notwendigen Geld: eine vernünftige Radverkehrspolitik im Land verlangt zehn Euro pro Einwohner und Jahr. Zurück zur eingangs formulierten Frage: Dürfen wir also hoffen?

Festzuhalten ist: die Ausgangslage ist besser als 1998. Die Strategie, die auf fast basisdemokratisch zu nennende Weise durch das Anhörungsverfahren entstanden ist, haben die Planungsbüros GV Alrutz und Urbanus, das verdient Erwähnung, hervorragend konzipiert. Man kann sie in vielen Punkten beim Wort nehmen und einfordern. Auch hat das Anhörungsverfahren schon viele Institutionen miteinander ins Gespräch gebracht und voneinander lernen lassen. So besteht schon ein gewisser Druck. Der ADFC wird ihn durch seine Arbeit im Land und – so er kommt – am „Runden Tisch Radverkehr“ hoch halten.

Bodo Bachmann

Der Mobilitätskongress soll nun am 27.02.2021 in der Nordakademie in Elmshorn stattfinden. Geplant wird mit ca. 300 Teilnehmenden, die sich nicht nur informieren, sondern auch vernetzen sollen. Wenn Corona-Abstandsregeln eine solche Präsenzveranstaltung weiterhin unmöglich machen, wird es eine digitale Alternative geben.

Die Themenvielfalt bleibt erhalten: von der Lösung des Problems „Elterntaxi“ über die Digitalisierung im Verkehr bis hin zum Radverkehr in Städten und ländlichen Regionen. Weitere Informationen und das Programm unter <https://verkehrswende-sh.de/>

Jan Voß/Thomas Möller

„Verkehrswende selber machen“ – Anschub durch digitale Vernetzung

Ein Fallbeispiel: Bürgerfragestunde im Stadtentwicklungsausschuss. Frage, ob zwei Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden können. Vom Podium zwei Antworten:

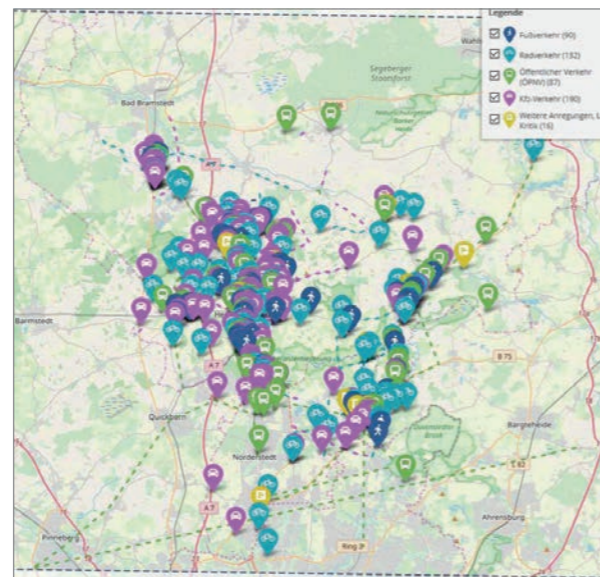
- in dem einen Fall sei die Feuerwehr sowieso dagegen
 - man solle Anträge beim Ordnungsamt stellen.
- Und aus dem Publikum kommt der Hinweis, man solle sich an die Verkehrsaufsicht des Kreises wenden.

Anruf beim Kreisvorsitzenden des ADFC: Der kundige Hinweis aus dem Publikum ist richtig. Es zeigt: Wer was ändern will, braucht Energie und Wissen. Aber nicht jeder ruft einfach so bei fremden Personen an. Um allen Menschen die Möglichkeit zu geben, ihre Probleme – aber besonders auch ihre Lösungen – niedrigschwellig einzubringen, schafft der ADFC-Schleswig-Holstein die Beteiligungsplattform „Verkehrswende selber machen“.

Ob Kiel, Lübeck oder Norderstedt, auf der Schleswig-Holstein-Karte der Plattform können Interessierte ihr lokales Anliegen eingeben – und eingetragene Themen kennenlernen. Dann wird auf einer Karte unseres Landes ein Fähnchen gesteckt, die das Anliegen signalisiert. In bis zu zwanzig Kategorien sollen diese auf der Karte erscheinen. Der ADFC unterstützt die Nutzer beispielsweise mit Informationen welche Behörden zuständig sind, welche Erfahrungen und Bedingungen bestehen, auch Vorschläge für Formschriften sollen im späteren Verlauf angeboten werden.

Aber bei dem vergleichsweise überschaubaren Thema Einbahnstraßenöffnung soll es nicht bleiben. Alle nur möglichen Initiativen und Themen können sich hier wiederfinden. Es mag um Fahrradstraßen, Radwege, Dörpsmobile, Initiativen zum Öffentlichen Verkehr gehen – jede Idee zum ökologischen Verkehr soll sich hier wiederfinden. Vielfältige Vorschläge sind gefragt.

Und das Angebot soll dann weiter gefächert werden, mit detaillierteren Informationen. Die Themen sollen anschließend durch Fachworkshops von der Plattform in die analoge Welt getragen werden. In jedem Kreis sind analoge Beteiligungsformate mit Politik, Verwaltungen und den Bürgern geplant, um die Vorschläge zu diskutieren. Unter Coronabedingungen würden diese digital als sogenannte Webinare stattfinden können. Zudem sollen spezielle Zielgruppen, wie Schulen und Betriebe besonders angesprochen werden.



Beispiel einer interaktiven Karte buergerbeteiligung.de von tetraeder.com (Hintergrundkarte_Leaflet_OpenStreetMap - veröffentlicht unter ODbI)

Das Angebot geht also weit hinaus über einen Mängelmelder, den Manche vielleicht vom „Stadtradeln Radar“ kennen. Betreiber dieses Internetangebotes, das über mehrere Ausbaustufen entwickelt werden soll, ist der ADFC Schleswig-Holstein. Die Bingo!-Umweltlotterie unterstützt die Einrichtung und fördert eine Stelle zur Projektkoordination, die beim ADFC angesiedelt ist. Die Online-Plattform wird ein professioneller Dienstleister erstellen – und, wenn alles nach Plan verläuft, können schon ab dem 1. Oktober die ersten Fähnchen gesteckt werden!

Der ADFC gibt den Anstoß, doch richtig Fahrt nimmt das Unternehmen Verkehrswende in Schleswig-Holstein natürlich erst auf, wenn sich Viele beteiligen. Initiativen und Vereine wie VCD, BUND, Fjordbeweger, Tram für Kiel, Boben Op e.V. oder Beltretter; Alle die sich der nachhaltigen Mobilität verpflichtet fühlen, sollen sich einbringen. Auch Ämter, Kommunen, Verwaltungen sind angesprochen, können sich informieren und Anregungen holen, aber auch eigene Vorzeigeprojekte präsentieren. Die Vernetzung lokal bis hin zur Landesebene kann die Kraft entwickeln, auch große Projekte anzustoßen. Vieles kann vor Ort verwirklicht werden und je mehr dort geschieht, desto mehr gerät auch landesweit in Bewegung.

Bodo Bachmann, Jan Voß

Pop-up-Radwege – praktizierter Gesundheitsschutz

In Corona-Zeiten nichts los beim ADFC-SH? Von wegen. Gemeinsam haben der ADFC SH und der ökologische Verkehrsclub (VCD) die Aktion: Pop-up-Radweg ausgerichtet. Anfang Mai wurde es auf der belebten Holtenauer Straße eng für den Autoverkehr. Kieler Radler und Radlerinnen konnten sich über 100 Meter Kopenhagen Feeling freuen.



Hier macht Radfahren Spaß, Foto: ADFC SH

Ein Pop-up-Radweg – auch Corona-Radweg genannt – ist ein zügig eingerichteter Radweg, der schnell mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer schaffen soll. Temporär versteht sich, solange bis das Abstandsgebot wieder aufgehoben werden kann. Etwa 300 Radfahrende fuhren im Aktionszeitraum zwischen 16 und 18 Uhr auf der Holtenauer Straße stadtaus-

wärts. Das sind viele Menschen, die sich durch den schmalen Radweg mit dem Corona-Virus infizieren könnten. „Diese Aktion soll zeigen, dass ein Pop-up-Radstreifen schon viel bringt. Und nein, auf der Holtenauer Straße kommt nichts zum Erliegen, wenn der Autoverkehr nur noch einen Fahrstreifen je Richtung hat. Das ist durch Parken in zweiter Reihe ohnehin schon der Fall,“ bekräftigt Sofia Grothkopp. Sie ist Mitglied im ADFC-Vorstand und gehört zu den Aktivsten. Es besteht zwar keine Benutzungspflicht für den Radweg, doch auf der Straße werden die Radler häufig von den Autofahrern bedrängt oder weggehüpft. Die Radler und Radlerinnen haben zwar die Wahl, aber sie fühlen sich auf der Fahrbahn nicht sicher, deshalb nehmen sie lieber den Radweg.

Die Idee der „Pop-up-Bike-Lane“ stammt aus Amerika und wurde schon in vielen Städten der Welt umgesetzt. In Kolumbien führte die COVID-19-Pandemie dazu, dass in der Hauptstadt Bogotá kurzfristig auf über hundert Kilometern auf Hauptverkehrsstraßen mehr Platz für den Radverkehr geschaffen wurde. Weitere Pop-up-Radwege gibt es beispielsweise in den Städten Budapest, Calgary, Mailand, Mexiko-Stadt, Minneapolis, Vancouver und Paris. In Deutschland ist Berlin Vorreiter für Corona-Pop-up-Radwege.

Beim Schreiben dieses Beitrages ploppte ein Pop-up-Fenster der Tageszeitung DIE WELT auf. Überschrift: Heimliche Verkehrswende durch Corona? Der Automobilclub ADAC kritisiert Pop-up-Radwege und befürchtet, dass aus dem Provisorium eine Dauerlösung mit Signalwirkung werden könnte. Schön wär's!

Ellen Pahling

Wedel: Interview mit dem Bürgermeister

Nicht alle Gemeinden können für ihre lokale Förderung des Radverkehrs ausgezeichnet werden, obwohl Politik, Verbände und Verwaltung auch dort Radverkehrspolitik gestalten. In der vorliegenden Ausgabe verrät uns Niels Schmidt, der Bürgermeister von Wedel, welche Radstrategien seine Stadt künftig weiter nach vorne bringen sollen.



Niels Schmidt, Bürgermeister von Wedel

PMS: Herr Schmidt, wir berichten in der „pett man sülm“, der schleswig-holsteinischen ADFC-Mitgliederzeitschrift immer mal wieder über die Fahrradpolitik in einzelnen Kommunen in SH. So bekommen die Ortsgruppen des ADFC Anregungen für ihre Politik vor Ort. In der letzten Ausgabe hatte Ihr Amtskollege Herr Hatje Gelegenheit, die Elmshorner Radstrategien vorzustellen. Elmshorn tut da viel. Die Förderung des Radverkehrs scheint dort ein echtes Anliegen der Stadtverwaltung zu sein. Wie ordnen Sie die Bedeutung des Radverkehrs für Wedel ein auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln wie PKW-Nutzung, ÖPNV oder zu Fuß gehen? Ist der heutige Modal Split für Wedel bekannt, also die relative Nutzung von PKW, ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß gehen und gibt es eine Zielvorstellung für die nächsten fünf oder zehn Jahre, was diesen Modal Split betrifft?

Die Stärkung des Radverkehrs ist auch für Wedel von großem Interesse, weil er eine kostengünstige Möglichkeit ist, den Modal Split in Richtung Umweltverbund (also Fußgänger, Fahrrad und ÖPNV) zu verschieben. Gegenüber dem ÖPNV hat der Radverkehr den Vorteil, dass man als Kommune hier nur investieren muss und außer dem Unterhalt der Infra-

struktur keine laufenden Kosten anfallen. Schon 2008 hat das damals für die Stadt aufgestellte Radverkehrskonzept diese Richtung vorgegeben. Damals lag der Modal Split bei 42 Prozent Pkw-Verkehr und 18 Prozent Radverkehr. Belastbare aktuelle Zahlen liegen uns derzeit nicht vor, aber ich persönlich, und ich lebe seit mehr als 50 Jahren in Wedel, habe den Eindruck, dass der Anteil des Radverkehrs gerade in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat. Das ist sicherlich auch der generellen Umweltdebatte geschuldet, aber eben auch dem Umstand, dass der Radverkehr gerade bei gutem Wetter eine gute Alternative für den innerstädtischen Verkehr ist. Eine konkrete Zahl gibt es nicht, aber es ist schon unser Ziel den Anteil des Radverkehrs durch Angebotsverbesserung in Wedel noch weiter zu steigern.

PMS: Wedel, die Stadt des frischen Windes, hat viel zu bieten für Radfahrer. Vor allem die Umgebung, sowohl landeinwärts als auch an der Elbe entlang, egal in welche Richtung, ist äußerst attraktiv für Radtouren. Die Stadt selber, behaupte ich mal, eher weniger. Die Radfahrer schlängeln sich so durch. Im Wesentlichen befahren sie die Fahrbahnen zusammen mit dem Kraftverkehr. Es gibt bisher keine Fahrradstraßen oder geschützte Radwege. Elmshorn investiert im Jahr 10 € pro Einwohner für Radverkehr. (das sind 0.5 Mio p.a.). Wie sehen die Planungen für Wedel aus? Gibt es ein Verkehrskonzept in Form eines „Masterplans“, der den Radverkehr einschließt? Gibt es eine Planstelle für das Thema Mobilität?

Wir müssen schon eingestehen, dass wir in Wedel ein gewisses Umsetzungsproblem haben. Wir haben Radverkehrskonzepte entwickelt, diese werden aber noch nicht konsequent genug umgesetzt. Das ist natürlich auch immer ein wenig der Priorisierung geschuldet, die die letztendlich entscheidenden politischen Gremien vornehmen müssen. Ich halte das Thema aber für sehr wichtig und achte darauf, dass das Thema Fahrradverkehr bei der Umsetzung von Projekten mitgedacht wird. So haben wir an verschiedenen Stellen in der Stadt Fahrradschutzstreifen (während der Umsetzung heißen die noch Fahrradangebotsstreifen) eingerichtet. Ganz aktuell kommt 2020 noch eine moderne Fahrradabstellanlage am Bahnhof dazu, um auch das Konzept des Bike&Ride in Wedel noch attraktiver zu machen.

In diesem Jahr noch soll zudem in der Stadtverwaltung Wedel die Position einer Mobilitätsmanagerin/eines Mobilitätsmanagers besetzt werden. Davon sollen entscheidende Impulse für ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept in Wedel ausgehen. Denn von einer ganzheitlichen und unabhängigen

gen Betrachtung aller Verkehrsträger erhoffen wir uns auch eine Versachlichung der Diskussion, die ja auch mitunter durch die verschiedenen Interessensgruppen politisiert wird. So sollten sich gerade in einer so hochemotionalen Diskussion, wie der um Verkehrskonzepte, Kompromisse in Zukunft besser, weil ergebnisorientierter, ausloten lassen. Denn auch der Autoverkehr gehört zu einer lebendigen Stadt dazu – und da gilt es einen guten Ausgleich zu finden. Auf diesem Weg hat der Planungsausschuss zudem jüngst beschlossen, das Straßennetz nach 1998 erstmals wieder neu zu bewerten. Das Vorbehaltsnetz, das vorrangig den (motorisierten) Verkehrsfunktionen dient soll aktualisiert werden, um umgekehrt Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen etc. in allen anderen Bereichen auszuweiten. Das wird im Laufe dieses Jahres politisch beraten.

PMS: Ein aktuelles Thema in Wedel ist die Bahnhofstraße. Nach diversen Vorschlägen von Interessensgruppen und Politik, eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzuführen, hat die lokale ADFC Gruppe den Vorschlag gemacht, die Bahnhofstraße zur Fahrradstraße mit zugelassener PKW-Nutzung umzufunktionieren. Wäre das nicht eine gute Gelegenheit, politisch ein deutliches Zeichen für die Akzeptanz des Radverkehrs zu setzen? Und damit vielleicht auch künftigen Fahrradstraßen den Weg zu bahnen? In Pinneberg sind bereits 16 Fahrradstraßen ausgewiesen worden. Die werden jetzt gerade realisiert.

Das Thema Bahnhofstraße ist für verschiedene hier bereits angesprochene Themen ein gutes Beispiel. Zum einen für eine von allen Seiten sehr engagiert aber auch eben sehr grundsätzlich geführte Debatte, wo alle im Prinzip etwas sehr Ähnliches wollen, der Lösungsweg dahin aber am besten der eigene sein soll. So haben Geschwindigkeitsmessungen in der Bahnhofstraße ergeben, dass 86 Prozent der motorisierten Verkehrsteilnehmer dort mit weniger als 35 Kilometern in der Stunde unterwegs sind. Die Einrichtung einer von nicht wenigen geforderten Tempo-30-Zone würde also am Zustand selbst nicht viel ändern, aber einen zusätzlichen Schilderwald erzeugen.

Gleichzeitig ist die Bahnhofstraße aber auch ein Beispiel dafür, wie in Wedel schon seit langem auf fahrradfreundliche Lösungen gesetzt wird. So haben wir schon früh von der Fahrbahn abgetrennte gegenläufige Radwege in Einbahnstraßen wie der Bahnhofstraße ermöglicht, um die Wege in der Stadt für Radfahrer kürzer und damit schneller und attraktiver zu machen.

PMS: Wie gestaltet sich der Kontakt zu den Radfahrenden hier vor Ort? Gibt es gelegentliche gemeinsame Ausfahrten

oder einen runden Tisch, um die Belange der radfahrenden Schüler, Eltern, Großeltern und sonstigen Alltagsradler (oder solchen, die es gerne wären, aber Bedenken haben) zu besprechen?

Einen institutionalisierten regelmäßig wiederkehrenden Termin zum Austausch gibt es hier in Wedel nicht, aber es gibt die Arbeitsgemeinschaft Radwege, die mit Vertretern der politischen Fraktionen, sowie Vertretern des Umwelt-, Jugend- und Seniorenbeirates und der Verwaltung besetzt ist. Gleichzeitig haben wir in Wedel mit dem ADFC einen sehr aktiven Radfahrerverband, mit dem wir uns auch an anlassbezogenen runden Tischen austauschen, um von den Erfahrungen der vielen gefahrenen Kilometer in unserer Stadt zu profitieren. Wir sind dem lokalen ADFC sehr dankbar für diese Unterstützung, auch wenn wir bei den konkreten Entscheidungen nicht immer alle Wünsche des Verbands erfüllen können.

PMS: In welcher Form nimmt die Verwaltung am Stadtradeln teil?

Die Stadtverwaltung Wedel ist mit dem Wedel Marketing neben dem ADFC eine der beiden treibenden Kräfte für das jährliche Stadtradeln in Wedel. So sorgt das Wedel Marketing für den organisatorischen Unterbau. Viele Mitarbeiter der Stadt machen in jedem Jahr mit.

Unser Pressesprecher war 2018 Stadtradelstar für die Stadt – in dem Jahr hatte Wedel übrigens am Ende 4000 Kilometer mehr als Pinneberg auf dem Tacho. Im vergangenen Jahr haben wir erstmals die 100.000 Kilometer Marke geknackt. Dieses Jahr war, nicht zuletzt auch wegen Corona etwas schwächer, aber im kommenden Jahr greifen wir mit unseren vielen bei Stadtradeln engagierten Vereinen, Institutionen und Schulen natürlich wieder an.

PMS: Wenn Sie eine Botschaft an die Wedeler Radler senden wollten, wie würde die lauten?

Mit dem verstärkten Umstieg aufs Fahrrad haben Wedelerinnen und Wedeler jeden Alters es auch selbst in der Hand, unsere Stadt beim Umweltschutz voranzubringen. Gleichzeitig unterstreichen sie durch weiter wachsende Präsenz im Stadtbild den Auftrag der Bürgerinnen und Bürger an uns in Verwaltung und Politik, das Angebot für Radfahrer in Wedel noch weiter auszubauen.

PMS: herzlichen Dank für dieses Interview.

Andreas Haemisch

Gehwegradeln in Wedel

Laut Polizeibericht ist in Wedel das Radfahren auf dem Gehweg die Hauptursache für Radunfälle. Radfahren auf dem Gehweg ist nach StVO verboten und kann mit Bußgeld von 55 bis 100 € bestraft werden. Ausnahme sind Kinder bis zum 10. Geburtstag. Warum radeln die Wedeler dann so gerne unfallträchtig auf dem Gehweg? Die Antwort ist paradoxerweise: Weil sie sich dort sicher fühlen. Und das liegt nicht unbedingt am ängstlichen Naturell der Wedeler (m/w) sondern an der (fehlenden) Radwegeinfrastruktur.

Zwei Beispiele: Das erste ist harmlos. Am Fähranleger an der Elbe wurde eine Fahrradabstellanlage installiert, die nur über einen bequem breiten – aber eben Gehweg –

zu erreichen ist. Hier schieben die wenigsten. Das zweite Beispiel ist ärgerlich. Aktuell wird die Zufahrtsstraße zum Industriegebiet umgebaut. Dabei werden Fahrbahnen und Gehwege großzügig verbreitert. Für Radwege sei aber kein Platz und überhaupt sei der Radverkehr nicht Gegenstand der Planung gewesen, erfuhr der ADFC auf Nachfrage. Das widerrechtliche Radeln auf dem Gehweg ist also vorprogrammiert und kann nur alternativ durch Kampfradeln im Berufsverkehr vermieden werden. Dass die Nutzung der Gehwege durch Radfahrerinnen geduldet wird, ändert nichts an Haftungs- und Verschuldensfragen bei Unfällen. Siehe oben.

Jürgen Lieske, Andreas Haemisch

Ride of Silence in Pinneberg

Viele waren erschüttert über den Tod eines 79 Jahre alten Radfahrers aus Pinneberg, der am 15.06.2020 von einem überholenden PKW mit Anhänger erfasst worden war. Deshalb hatte der ADFC Pinneberg zu einem „Ride of Silence“ am 19.06.2020 aufgerufen. Es kamen ca 80 Personen mit ihren Rädern zur Drostei. Ungefähr zur Hälfte bestand die Gruppe aus Pinneberger Bürgern, die von der Veranstaltung aus der Zeitung oder durch Facebook, erfahren hatten, zur anderen Hälfte aus ADFC-Aktiven aus Pinneberg und seinen Nachbargemeinden.



Ansprache, Foto: ADFC Pinneberg

Die Veranstaltung begann mit einer Ansprache von Ulf Brüggmann. Er sprach der Familie, den Bekannten und Freunden des Verstorbenen sein Beileid aus. Und erklärte, dies sei nicht ein Ort für politische Forderungen, weil ja die Unfallursachen noch nicht abschließend geklärt seien. Aber die Straßen von Pinneberg müßten für Radfahrer sicherer werden. Dann erläuterte er Ablauf und Charakter des Ride of Silence.

Um 17:00 Uhr setzte sich der Zug mit Polizeibegleitung in Bewegung. Vorne Ulf Brüggmann mit seinem Lastenrad und dem weißen Rad auf dem Anhänger. Die Teilnehmer hatten schwarze Bänder an den Rädern um ihre Trauer zu bekunden. Vier Ordner folgten und sicherten die Seitenstraßen, damit kein Auto in den Demonstrationzug führe.

Der Zug fuhr schweigend über mehrere Pinneberger Hauptstraßen zur Unfallstelle in der Bismarckstraße. Hier wurde das Ghostbike abgeladen und so an einen Laternenpfahl gekettet, dass es den Verkehr nicht behindert, aber gut zu sehen ist. Um 17:46 Uhr, dem Unfallzeitpunkt, bat Ulf um eine Schweigeminute. Dann wurden Grablichter entzündet und an dem Rad abgestellt. Der Ride of Silence fand damit seinen würdigen Abschluss. Am nächsten Tag waren noch mehr Kerzen dazu gekommen, sowie ein Blumenstrauß.

Matthias Walenda ADFC Pinneberg

Auf zur Brautschau nach Bergenhusen

„Reisen ist die Sehnsucht nach Leben“, hat Kurt Tucholsky so schön gesagt. Und diese Sehnsucht hörte bei unserer PMS Redakteurin Ellen Pahling und ihrem Mann auch nicht auf, als der Corona-Shutdown kam. Sie nutzen diese Zeit für Tagestrips vor der Haustür. Eine Tour führte nach Bergenhusen, zu Hoier Boier, so heißen hier die Störche.

„Social Distancing auch im Verkehr“ war die Ansage. Wir suchten mithilfe der Navigations-App „komoot“ deshalb nach Schleichwegen, abseits der üblichen Strecken. Am Ende speicherten wir eine Rundtour – mittelschwer, etwa 75 Kilometer lang- von Sehestedt nach Bergenhusen und zurück. Die Tour führte uns durch mehrere Naturschutzgebiete und jedes hat ihren eigenen Reiz.

Los ging die Tour mit „dicke Pötte kieken“ am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) Richtung Alt Duvenstedt. Der Ort liegt am Rand des Naturparks Hüttener Berge. Auf einem verträumten Singletrail, dem Kranichpfad, fuhren wir durchs Alt Duvenstedter Moor. Dort sollen seit einiger Zeit Kraniche leben. Die Vögel haben wir zwar nicht gesehen, dafür aber zottelige Rinder, Fasane mit ihrem schreckhaften gö-göck-Ruf, segelnde Rotmilane und eine große Hirschkuh. Sie stand ganz still am Wegesrand und beobachtete uns.

In Lohe-Förden erreichen wir die „Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge“. Der Weg führt durch eine herrliche Heidelandschaft, teilweise müssen wir unsere Räder durch den feinen gelben Sand schieben. Immer weiter bis zum Tetehusener Moor. Die Mühe lohnt sich. Der Ausblick ist grandios – weit und breit nur noch Gegend. Das Naturschutzgebiet erstreckt sich bis zum Horizont. In der Ferne sehen wir den Geestrücken und darauf erhaben steht die Mühle „Margaretha“ in Bergenhusen. Rechts und links der Wege gibt es breite Schilfgürtel. Früher konnten die Menschen hier von der Reeternte leben.

Adebar ganz nah

Angekommen! Überall Geklapper. Überall schweben Weißstörche. Sie landen auf den Reetdächern und alten Horsten. Die Männchen legen den Kopf zurück und klappern laut mit dem Schnabel. Sie locken damit die Braut an und klappern dann während des Balzrituals gemeinsam – das sind magischen Momente. Von Ende Februar bis in den April hinein kommen ca. 40 Störche aus ihren Winterquartieren zurück. Im Michael-Otto-Institut im NABU können Besucher alles Wissenswertes über Adebar erfahren. Leider war das



Klappernde Störche, Fotos: Ellen Pahling

Informationszentrum aufgrund der Corona-Krise geschlossen. Genauso wie die Lokale, die hier Landgasthaus Hoier Boier und Bistro Storchenschnabel heißen. Von Bergenhusen radeln wir den Geestrücken hinunter und genießen dabei einen traumhaften Blick auf das Naturschutzgebiet „Alte Sorge-Schleife“. Am Aussichtsturm machen wir eine Kaffee-Puddingschnecken-Pause. Die „Teilchen“ haben wir bei „Ihr Kaufmann“ in Bergenhusen ergattert. Wir genießen das sonnige Wetter und die weite Landschaft. Mittendurch mäandert die Sorge. Diese alte Kulturlandschaft ist ein einzigartiges Brutgebiet und gehört seit Jahren zum europaweiten Schutzgebietsnetz „Natura 2000“. Die hiesigen Landwirte schützen seit mehr als 20 Jahren erfolgreich das Brutgeschehen.

Auf der alten Bahntrasse Süderstapel – Rendsburg radeln wir weiter Richtung Fockbeck, passieren ein Ottergehege und eine ausgemusterte Transall bei Hohn. Via Rendsburg geht es über den romantischen Treidelweg an der Eider zurück nach Sehestedt, wieder am NOK entlang.

Fazit am Ende des Tages: Warum denn in die Ferne schweifen... Schleswig-Holstein ist soooo schön!

Ellen Pahling

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

BURGER STRASSE 15 • 25554 WILSTER • TELEFON 0 48 23 / 82 16
kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze



Radfahren mit Enkelkindern

Auf dem Lande war das Autofahren der Schlüssel zu einer sonst schwer erreichbaren Welt, bis zu meinem ersten Elektrorad. Für mich, Ellen Pahling, Redakteurin bei der PETT MAN SÜLM, ein wahrer Segen, denn ich bin ein „Draußenmensch“. Mein Mann Harald zog kurze Zeit später nach, kaufte sich auch ein Pedelec. Perfekt – seitdem ist unser Verkehrsmittel für Alltag und Reisen das Fahrrad. Vor Kurzem sind wir Großeltern von Zwillingen geworden. Wir verbringen viel Zeit mit den Zwergen, möchten aber unsere neue Freiheit, das Draußen sein auf dem Rad nicht aufgeben. Dürfen Babys überhaupt mit dem Fahrrad transportiert werden? Lastenrad, Sitz oder Anhänger – welche Lösung ist für uns die Beste?

Großeltern sein – alles richtig machen wollen, ist gar nicht so einfach. Ein bisschen mulmig war mir schon bei dem Gedanken, die kleinen Jungs mit dem Rad zu transportieren. Die Tour zu den Eltern zählt immerhin 25 Kilometer. Den größten Teil der Strecken geht es zwar über Land mit wenig Verkehr, aber teilweise sind die Wege uneben und in der Stadt müssen wir wahrscheinlich auf der Straße fahren.

Die technischen und rechtlichen Fragen sind nach einer gründlichen Recherche – dank Internet – relativ schnell geklärt. Für den Kindertransport per Rad gibt es mehrere Möglichkeiten, nur sicher muss er sein. Werden Kinder ohne vorgeschriebene Sicherheitsvorrichtungen befördert, droht ein Bußgeld. Oha!



Der neue Kinderanhänger, Foto: Ellen Pahling

Wichtige Informationen haben wir in Diskussionsforen für Eltern gefunden und beim ADFC Bundesverband gibt es einen ausführlichen Flyer: Kinder an Bord. ADFC-Tipps zum Kindertransport mit dem Fahrrad. Lastenräder werden darin liebevoll Beziehungskisten genannt. Letztlich ist das Transportvehikel wohl reine Geschmackssache.

Wir zogen einen Fahrradanhänger in Betracht, aus Sicherheitsgründen. Bei einem Unfall-Fall ist es laut Crash-Tests so, dass die Anhänger meistens nur von Autos weggekickt werden, nicht umkippen oder gar überrollt werden. Es gibt eine riesige Auswahl an Fahrradanhängern. Uns war ein sicherer Anschlag, Überrollbügel, Federung, verschleißfreie Anhängerkupplung und genügend Kapazität an Zuladung wichtig. Es gibt Anhänger für zwei Kinder, die grad mal 40 Kilo Zuladung haben. Außerdem bietet ein Anhänger guten Schutz bei Regen und im Winter. Er kann mit entsprechendem Zubehör als „Sportwagen“ so heißen früher die Kinderkarren genutzt werden. Obligatorisch ist die lange Fahne. Wir tragen ohnehin immer bunte Kleidung, damit wir gesehen werden.

Alles geklärt bis auf die wichtigste Frage. Was würden die Eltern zu unserem Plan sagen? Sie waren begeistert und sehen rosige Velo-Zeiten für Großeltern und Kinder entgegen.

Erste Erfahrungen

Mittlerweile haben wir einen Fahrradanhänger. Er lässt sich mit dem Elektrorad leicht ziehen, immerhin wiegt die Fuhre um die 45 Kilo. Ein Lob geht an die Autofahrer. Sie verhalten sich sehr rücksichtsvoll, auch in der Stadt. Die ersten Touren haben die Beiden zumeist verschlafen. Als „Sportkarre“ nutzen wir den Anhänger auch. Aber immer finden die Kleinen die Fahrt auch nicht so toll, deshalb haben wir stets Spielzeug und Kekse als Bestechung dabei, falls der Weg nach Hause länger dauert.

Wie befördern Sie kleine Kinder mit dem Rad. Was gefällt Ihnen Zwergen? Berichten Sie von Ihren Erfahrungen unter pms-redaktion@adfc-sh.de.

Ellen Pahling

Das neue Ding: Gravelbike

Vor etwa fünf Jahren tauchte in der Fahrradliteratur, die auch den sportlichen Fahrer anspricht, erstmals der Begriff Gravelbike auf. Grob gesagt handelt es sich bei diesem neuen Fahrradtyp um ein Rennrad, mit dem man den Asphalt verlassen kann, das sich auch auf unbefestigten Wegen und im Gelände schnell bewegen läßt. Ein Hybrid zwischen Rennrad und Mountainbike, dem man auch Alltagstauglichkeit anerzogen hat.

Begonnen hat es im mittleren Westen der USA, als Rennradler, inspiriert durch das Klassikerrennen IÉroica, das teilweise auf Kalkschotterstraßen stattfindet, begannen, auf den dortigen Landwegen Härteprüfungen und Langstreckenrennen wie das Dirty Kanza zu fahren. Zunächst nutzten sie Räder für den Geländersport, Cyclocrosser. Doch diese Räder sind für intensive, winklige Kurse ausgelegt und dementsprechend leicht und wendig konstruiert. Zudem beschränkt die UCI die Reifenbreite auf 32 mm. Für die epischen Gravelfahrten erwiesen sich Räder mit betontem Gradeauslauf und breiteren Reifen als besser geeignet. Mit der Konstruktion entsprechender Rahmen war der Urtyp des Gravelbikes geboren.

Bodo Bachmann



Norwid Gravel-Bike, Foto: LEISKA

Brauche ich ein Gravel-Bike?

Die Vorfahren des Gravelbikes stehen bei mir in der Garage. Rennrad, Cyclocrosser, Mountainbike und – bislang in der Literatur wenig beachtet – ein Rennsportrad. Brauche ich auch noch den jüngsten Spross der Familie, das Gravelbike? Das Rennrad, es hat ein Stahlrahmen aus den Achtzigern, ist mit etwas breiteren Reifen und dem Alltagszubehör als Pendler- und Langstreckenrad ausgelegt. Mit Cyclocrosser und Mountainbike kann ich mich im Gelände, auf Single-Trails und bei Eis und Schnee bewegen. Und dann das Peugeot-Rennsportrad. Ein Radtyp aus den Siebzigern und Achtzigern, das dem gewöhnlichen Radler ein Rennrad suggerieren sollte. Mit Alltagsausstattung, dickeren Reifen, meistens schwer und von schlechter Qualität. Der Rahmen meines Peugeots mußte auch schon einmal nachgelötet werden, aber die Ausstattung ist nicht schlecht, es wurden aus dem Rennradregal gute, aber ältere Teile montiert. Der Radstand ist auf Geradeauslauf optimiert. Ich habe es bei der Velo Classico gefahren, offiziell kein Rennen, aber da die Räder zum Schnellfahren gebaut wurden, wird natürlich auch geheizt. Und es geht auch über Sand, Schotter, Gras, Pflasterstraßen und Hosenträgerwege. Auf Asphalt mußte ich die schnelle Gruppe ziehen lassen, aber sobald der Be-

lag rauher wurde, konnte ich wieder aufschließen. Wo die Rennräder durch den Sand schlingerten, lief mein Peugeot stetig geradeaus. Ich konnte also schon bestes Gravelbikegefühl genießen. Was fehlt mir da denn noch?

Da ist die Schaltung: bis auf das Mountainbike haben die Räder nur den relativ engen Übersetzungsbereich, den die historischen Umwerfer bewältigen. Zudem werden sie über einen Unterrohrschalthebel bedient. Fasziniert schaue ich also auf die speziellen Schaltungen von Shimano und SRAM, die den Schaltkomfort und den Einsatzbereich des Rades erweitern. Die vorhandenen Renn- oder Cantileverbremmen haben mich bisher immer zum Halten gebracht. Sie sind einfach zu pflegen und zu reparieren. Doch Scheibenbremsen sollen einfach besser und feiner wirken.

Der Techniker in mir kann und will seine Sympathien zum jüngsten Spross nicht verbergen. Doch brauch ich es wirklich? Von einem Besuch bei Norwid, unter dieser Marke stellt Rudolf Pallesen im Lande Schleswig-Holstein feine Räder her, erwarte ich neue Gesichtspunkte.

Bodo Bachmann

Ich brauche ein Gravelbike!

Bodo sieht das zu technisch. Ich brauche, und habe, ein Gravelbike aus ganz anderen Gründen. Rückblende, vor drei Jahren: „Ich gehe in Rente.“ - „Und was machst Du dann?“ - „Ich habe mir ein neues Fahrrad gekauft“. Der nächste Satz des Gesprächspartners war mit hoher Wahrscheinlichkeit: „Ein E-Bike?“ - „Nee, kein E-Bike, das ist ja was für Rentner. Für mich: Gravel. Kam vor vier Jahren oder so auf den Markt.“ - „Häh, was soll das sein, ein Gravelbike, ist das der neue Begriff für Rollator?“ Irgendwie war Gravel vor vier Jahren ungeeignet, um eine Kommunikation fortzusetzen. Heute ist das anders. Es gibt sie in vielen Variationen. Das individualisierbare 'All in one bike', ist so bekannt wie die zoologische Unmöglichkeit.



Redakteure Bodo Bachmann und Andreas Haemisch, Foto: PMS

Na klar, man kann auch mit anderen, eventuell auch bereits vorhandenen Fahrrädern fast überall hin fahren. Das ist ja Bodos Problem. Er kommt auch überall hin und durch fast jedes Gelände. Aber er muss danach jedesmal ein anderes Rad putzen. Und auf die kleinen technischen Feinheiten wie Schaltung mit dem Zeigefinger, ohne den Lenker loszulassen, oder bremsen mit dem kleinen Finger dank hydraulischer Scheibenbremsen muss er verzichten. Das ist diskriminierend

Gravelbike – Der velosophische Standpunkt

Technik hin, Image her, was ist denn nun wirklich ein Gravelbike, wozu ist es gut und wer fährt es? Die Redakteure Bodo Bachmann und Andreas Haemisch besuchen jemanden, der es wissen muss, nämlich Rudolf Pallesen, Inhaber der Firma Norwid in Neuendorf bei Elmshorn. Seine Produktion umfasst ein breites Spektrum an Radtypen: Rennräder, Tourenräder, Mountainbikes. Einen besonderen Ruf genießen seine Radonneure, die Reiseräder für ganz besondere Strecken. Etwa 200 Räder verlassen jährlich seine Werkstatt. Um die zehn Prozent davon sind nun Gravelbikes.

Seit zwei Jahren, erfahren wir, entwickelt sich ein Markt für Gravelbikes. Die Nachfrage kam aus dem Lager der Rennradnutzer, die gerne mal vom rechten Weg abkommen und weniger befahrene Strecken nutzen wollten ohne auf unbefestigten Wegen gleich zum „Materialmörder“ zu mutieren. Herr Pallesen definiert das Gravelbike funktional als „all in one bike“ mit den Attributen „flott“ und „sportlich“. Sag ich doch, meint Andreas. Wenn man nur eine Eigenschaft nennen wollte, dann wohl diese: Flexibilität. Bodo ist in seinem Element. Der nicht festgelegte Typus dieses Rades ermöglicht die Anpassung an

und das muss man erstmal mental überwinden. Aber Bodo hat einen starken Charakter. Ich nicht. Ja, man kann auch mit anderen Rädern Radfahren. Aber mit dem Gravel Bike sieht das viel sportlicher aus. Rennlenker ist Pflicht. Der psychologische Faktor ist nicht zu vernachlässigen, aber es gibt auch real angenehme Seiten am Gravelbike. Auf Asphalt oder ähnlichem ist man schnell und ausdauernd unterwegs, rauhes Gelände, also Gravel, stecken die Räder gut weg und auch für den abendlichen Bummel durch die City ist das Gefährt prima. Es ist keine neue Erfindung sondern ein Hybrid aus Renn-, Cross- und was weiss ich noch Rad und profitiert von den technischen Entwicklungen in den Spezialsparten. Den Schaltungen vom Rennrad, den Scheibenbremsen vom Carbonrad und den vielfältigen Radbreiten. Die Kombination dieser Möglichkeiten konstituieren das Gravelbike. Durch Schutzbleche, Gepäckträger und Lichtanlage wird es absolut alltagstauglich und macht auf mehrtägigen Touren mit wenig Gepäck viel Spass.

Nach vier Jahren bin ich mit mir auf dem Rad immer noch sehr zufrieden. Gravelbike als Egopolitur funktioniert, den technischen Komfort nehme ich gerne mit. Umsteigen werde ich erst, wenn ich die Pedelecs nicht mehr überholen kann. Mal sehen, was Bodo dann für ein Rad fährt.

Andreas Haemisch

verschiedenste Bedürfnisse. Bei Norwid nimmt man sich viel Zeit für die individuelle Beratung und baut die Räder entsprechend der individuellen Nutzungsschwerpunkte. Auch Stahlrahmen können individuell gefertigt werden.

Mit dem Gravelbike geht vieles. Es reicht gegebenenfalls ein Reifenwechsel und die Radlerin oder der Radler können so unterschiedliche Touren wie die Cyclastics, eine Alpenüberquerung mit Gepäck oder eine rauschende Fahrt über die Feld- und Waldwege des Auenlandes unternehmen. Auch anspruchsvolle Singletrails kann man anfahren.

Na super, in seinem Fuhrpark zuhause findet Bodo auch immer das richtige Rad für alle seine Bedürfnisse. Ein zwingendes Kaufargument sucht er aber immer noch und an dem Technikfreak nagt weiter die Faszination, alle Anforderungen mit nur einem Rad auf technisch hohem Niveau realisieren zu können.

Der Geist des Gravelbikes ist am ehesten seine Anpassungsfähigkeit an die multiplen Bedürfnisse seines individuellen Benutzers. Viele Konfigurationen sind möglich und manche



Werkstatt bei Norwid, Foto: LEISKA

Kombinationen wie dicke Reifen, Scheibenbremsen und Rennradschaltung sind gleichzeitig technisch nur am Gravelbike realisierbar. Auch ganz alltägliches Zubehör, wie Gepäckträger, Lichtanlage, Schutzbleche etc. sind am Gravelbike nicht verpönt.

Was ist denn der typische Gravelbike Nutzer, wollen wir noch wissen. Wieder die gleiche präzise Antwort von Herrn Pallesen: den typischen Nutzer gibt es nicht. Am ehesten wohl Personen, die das Rad vielfältig einsetzen, dabei eher sportlich als gemütlich unterwegs sein wollen und ihren Fuhrpark

auf das Notwendige begrenzen wollen.

Es war ein netter Nachmittag bei den Norwids. Unsere Sichtweisen auf das Gravelbike wurden ergänzt und im Wesentlichen bestätigt. Wir bedanken uns bei Herrn Pallesen für den freundlichen Empfang und machen uns an der Elbe entlang auf den Rückweg, Bodo auf seinem Stahlross und ich auf meinem Gravelbike. Funktionieren beide ganz prima. Ob Bodo nun noch ein Gravelbike braucht, weiß er immer noch nicht. Er schielt schon wieder auf meine elegante Schaltung im Bremshebel.

Bodo Bachmann und Andreas Haemisch

FAHRRADPARKEN 4.0 MIT KIENZLER RADPARKSYSTEMEN

DIE INTELLIGENTEN RADPARKSYSTEME VON KIENZLER STADTMOBILIAR:

- Elektronisches Zugangssystem mit praktischer Online-Buchung (verwaltungsfrei)
- Zweiräder sicher abstellen in Sammelgaragen und Fahrradboxen
- Auch Überdachungs- und Schließfachanlagen möglich
- Höchste Flexibilität durch Systembausteine
- Optimierung der Anbindung an den ÖPNV



Kienzler Wartehallen

Modulare Bauweise
Vielfältige Modellvarianten
Modernes und zeitloses Design



Kienzler Stadtmobiliar GmbH
Vorlandstr. 5, 77756 Hausach
Tel.: 07831/788-910
E-Mail: kommunal@kienzler.com
www.kienzler.com



Nachdem wir in der PMS 1-20 einen Beitrag in Plattdeutsch von Matthias Stührwoldt veröffentlicht hatten, lag der Gedanke nahe, aus dem Reichtum unseres Landes zu schöpfen und auch unsere anderen Sprachen zu Wort kommen zu lassen. Diesmal ist dänisch an der Reihe. Uns umso wichtiger, da viele Begegnungen, die aus Anlaß der einhundert Jahre bestehenden Grenzziehung geplant waren, entfallen mussten.

Wir haben beim Südschleswiger Wählerverband angefragt und Karin Haug vom SSW Flensburg hat für PMS den folgenden Text verfasst ebenso die Übersetzung.

Wir sagen nochmals:
Vielen Dank!

At skue til Danmark er som at skue i fremtiden.

I København er der eksempelvis flere cykler undervejs end biler. At pendle på cykel er en fornøjelse takket være de veludbyggede cykelveje. Dertil kommer cykelvenlige lysreguleringer, mobilitetsstationer og rigeligt med p-pladser til cykler.

Det modsatte er tilfældet i Slesvig-Holsten: I byerne findes der ingen sammenhængende cykelvejnet, mange cykelveje er ødelagte, og i mange vejkrøder er der lagt op til trafikale konflikter med bilister. Det ville kræve enorme anstrengelser at opnå danske standards. Og det er der heller næppe udsigt til; det vil de økonomisk klemte kommuner nemlig slet ikke kunne finansiere.

Cyklistklubben ADFC krævede i fjor, at delstaten skulle investere 10 euro per indbygger i udvidelser af cykelinfrastrukturen. Men reelt er der kun afsat en million euro til dette formål på erhvervsministeriets budget. Og 28 mio. euro til det øvrige vejnet. Det viser, at kommunerne har brug for mere økonomisk understøttelse fra Kiel. Cykelvejnettet kræver i høj grad til forbedringer, også på tværs af kommunegrænser. En ny organisation, Rad.SH, er søsat til at forbedre koordineringen kommunerne imellem. Men en enkelt forretningsfører vil næppe kunne udrette særlig meget. Vi har brug for en større indsats. Det plejer jo heller ikke at være et problem, når det handler om bilismen.

Cykelpolitik har historisk set udviklet sig til at være en del af turismepolitikken. Det bliver tydeligt, når man ser, hvor mange cykelveje der fører langs forbunds-, delstats- og amtsveje. Her er Slesvig-Holsten førende. Men mange af cykelvejene er ødelagte. Og derfor undrer det ikke, at andelen af cykelkilometere er tilbagegående i forhold til biler og busser (kilde: „Mobilität in Deutschland“, 2017).

Ægte forandringer forudsætter, at cykelpolitik bliver en bred bevægelse og ikke længere er forbeholdt en håndfuld specialister, der kaster omkring sig med fagbegreber som „modal split“ eller „vision zero“. Det er vigtigt at overbevise borgerne om, at cyklen er fremtidens transportmiddel og genial til korte strækninger. Omvendt bliver mange mennesker afs-

krækket af nyheder om kvæstede og dræbte cyklister. Antallet af cykelulykker er i det hele taget stigende i Slesvig-Holsten. Det er også en af årsagerne til, at færre forældre sender deres børn i skole på cykel. Og de små cykelnægtere bliver senere voksne cykelnægtere. Derfor sætter vi os ind for, at trafikikkerheden bliver opprioriteret: Grønne signallys kun for cyklister, forpligtende assistenssystemer til lastbiler i vejsving, ombygning af typiske ulykkesteder osv. Det mest effektive tiltag ville dog være at begrænse hastigheden til 30 km/t i indre byer og boligkvarterer.

Karin Haug



Hier sind mehr Fahrräder als Autos unterwegs, Foto: ADFC Lerch

Ein Blick nach Dänemark ist wie ein Blick in die Zukunft

In Kopenhagen zum Beispiel sind mehr Fahrräder als Autos unterwegs. Pendeln mit dem Fahrrad ist dank gut ausgebauter Fahrradwege ein großes Vergnügen. Dazu kommen vorrangige Ampelschaltungen, Mobilitätsstationen und ausreichende Stellplätze.

In Schleswig-Holstein sieht das ein wenig anders aus: in den Städten gibt es keine geschlossenen Wegenetze, viele Fahrradwege sind Holpertrassen und Kreuzungen, wo sich Rechtsabbieger und Fahrradverkehr in die Quere kommen, gibt es zuhauf. Um das auf dänischen Standards zu bringen, müssten erhebliche Anstrengungen unternommen werden. In Sicht ist das nicht: vor allem die notorisch klammen Kommunen können das nicht stemmen. Der ADFC forderte im letzten Jahr, dass das Land jährlich 10€ pro Kopf für die Förderung des Radfahrens investieren müsse. Tatsächlich weist der Haushalt des Wirtschaftsministeriums nur eine Million Euro für den kommunalen Radwegebau aus (28 Mio. für den Straßenausbau). Die finanzielle Unterstützung der Kommunen muss also deutlich

besser werden. Auch die Vernetzung ist unzureichend. Wenn in Flensburg der Fahrradweg endet, geht er dann in Harrislee weiter? Eine neue Organisation, Rad.SH, soll die Koordination verbessern. Ein einzelner Geschäftsführer kann da aber nicht viel ausrichten. Auch hier muss geklotzt werden – beim Straßenverkehrs funktioniert das ja auch.

Fahrradpolitik hat sich historisch gesehen als Teil der Tourismuspolitik entwickelt, was der hohe Anteil von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen beweist, die einen begleitenden Radweg haben. Da ist Schleswig-Holstein bundesweit Spitze. Aber auf vielen Wegen wird vor Schäden oder Wurzelabbrüchen gewarnt; die Wege können also nur eingeschränkt befahren werden. Kein Wunder, dass angesichts der desolaten Struktur der Anteil der Fahrradkilometer im Vergleich zu Auto, Fuß oder ÖPNV rückläufig ist (Quelle: Mobilität in Deutschland, 2017).

Also: viele Baustellen und wenig Geld?

Daran kann sich nur etwas ändern, wenn die Radpolitik nicht länger ein Feld für einige Spezialist*innen bleibt, denen Fachworte wie „modal split“ und „vision zero“ geläufig sind, sondern eine breite Bewegung. Das Rad ist das Verkehrsmittel der Zukunft und für kurze Wege ideal. Davon müssen die Bürgerinnen und Bürger überzeugt werden. Allerdings schrecken die Meldungen über getötete Radfahrer, wie zuletzt in Kiel, vom Rad ab. Die Zahl der Unfälle mit einem Rad sind insgesamt in Schleswig-Holstein gestiegen. Unter anderem deswegen schicken viele Eltern ihre Kinder nicht mehr mit dem Rad zur Schule. Und aus kleinen Fahrradmuffeln werden später eben erwachsene. Darum setzen wir uns dafür ein, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit absolute Priorität eingeräumt werden muss: Grün an Ampeln nur für den Radverkehr, verpflichtende Abbiegeassistenten an den LKW der Stadtreinigung und der Müllabfuhr, Entschärfung der Unfallschwerpunkte etc. Das beste Mittel wäre die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in allen Innenstädten und Wohnquartieren.

Karin Haug

In der nächsten Ausgabe von „Pett man sülml“ würden wir dann gerne einen Artikel auf friesisch veröffentlichen. Wer dazu etwas beitragen möchte, bitte bei der Redaktion melden!

Die etwas andere Radkarte

Seit 1979 zeichnet Jürgen Pieplow Radwanderkarten. Es gibt sie für seine jetzige Umgebung Wedel und für viele Gegenden im Ostseeraum, wo er aufgewachsen ist. Auch ein eigenständiger Fernwanderweg ist dabei, der Hansische Botenkurs von Brügge bis Novgorod.

Eigenständigkeit ist Schlüsselwort zum Verständnis dieser Karten: keine begleitenden GPS Tracks, keine Längen- oder Breitengrade, keine Höhenangaben, aber perspektivisch korrekt und annähernd maßstabsgetreu.

Dafür gespickt mit Hinweisen auf geologische, historische, tier- und pflanzenweltliche, archäologische und touristische Attraktionen. Die Hinweise sind nicht nur liebevoll in



Kartenkunst von Jürgen Pieplow

den Karten eingezeichnet, sondern auch in kurzen Texten erläutert. Also eine Radkarte inklusive illustrierter Kulturgeschichte.

Herr Pieplow kennt die kartierten Gegenden wie seine Westentasche. Er hat sie über Jahre hinweg erwandert oder mit dem Rad erfahren und eben auch aus dem Blickwinkel des Radfahrers wahrgenommen. Zur Orientierung im Gelände und zum Finden der Route sind die Karten ein echter Gewinn, weil man den Blick vom Navigationsgerät lösen und in die Landschaft schweifen lassen muss.

Diese Karten fördern den Abenteueraspekt. So ein bisschen wie Schnitzeljagd. Vielleicht muss man auch mal einen Pasanten fragen ob es jetzt hier oder dort entlang geht. Radwanderung mit Entdeckungseffekt. Wer das auch mal wieder erfahren möchte: es gibt Karten für die holsteinschen Pilger-, Heer- und Ochsenwege, für die Elbmarschen, das Tüvesmoor, für Strecken von Stade - Buxtehude - Hamburg oder Lübeck - Wismar - Rostock sowie die Fischlandbäder, Wolgast, Usedom, das Trebe- und das Recknitztal und viele mehr. Sie erhalten die Karten – wenig überraschend – nicht im Onlinehandel sondern entweder bei den lokalen Verkehrsämtern oder bei Herrn Pieplow direkt: Mühlenstr. 23, 22880 Wedel.

PMS wünscht viel Spass und viele Entdeckungen mit den etwas anderen Radkarten. Übrigens, wenn das Rad mal platt ist, sind die Karten auch zum Wandern geeignet.

Andreas Heamisch



Ontour auf einem Campingplatz in Polen. Foto: Thomas Martens

Schöne Orte auf Deiner Radtour

Wir sagen Danke für die vielen schönen Bilder. Unserer Redaktion hat es besonders der Campingplatz in Polen angestaan: Das Foto von Thomas kursiert hier unter dem Titel die „Wäscheleine“. Schön kuschelig. Susanne schrieb uns: „Die Fahrräder auf dieser Tour hätten sich auch gut verstanden.“ Und Daniels Landschaftsaufnahme zeigt, dass der weite Blick ins Land auch durch Windmühlen nicht verloren geht.



Typisch norddeutsch. Windmühlen gehören zum Landschaftsbild. Foto: Daniel Mauck

Zeigt her Eure Fotos

Wir wünschen allen Radfahrern noch eine schöne Saison 2020. Die nächsten Fotos werden in der PMS Dezember-Ausgabe 2020 veröffentlicht.

Wir freuen uns auf Eure tollen Fotos. Zusendungen gerne an: pms-redaktion@adfc-sh.de



Schöne Tagestour. Die ehemalige Bahntrasse EBOE von Bad Oldesloe nach Henstedt-ULzburg. Foto: Susanne Engel

FAHRRADHAUS
SCHAWO



individuell • kompetent • persönlich



E-Bike erfahren

Kuhlenweg 1-3 • 25436 Tornesch
04122 / 9670642 • www.fahrradhaus-schawo.de

Sabotage nach Schulschluss

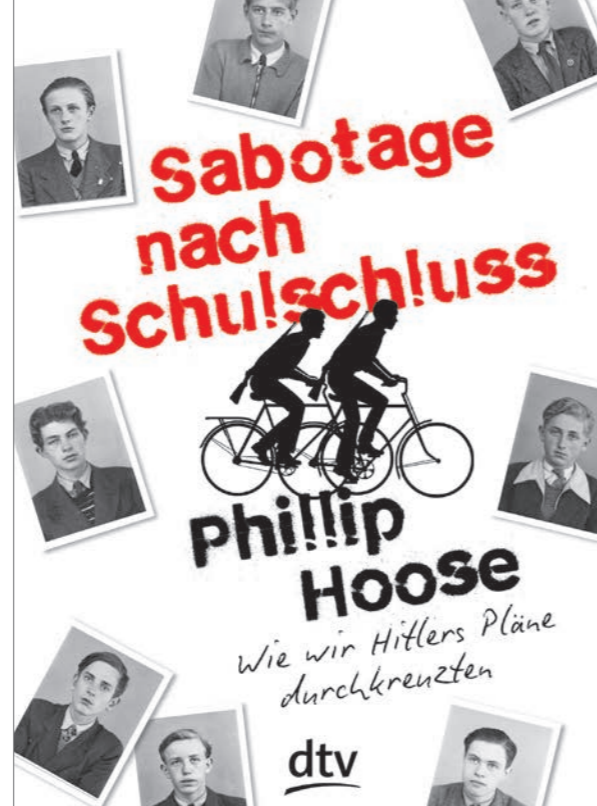
Geschichte, insbesondere die Geschichte Deutschlands und Dänemarks fand ich schon immer interessant. Seit wir Pfingsten 2019 mit dem Radsportteam Lübeck eine Etappenfahrt in den ehemals zwischen beiden Nationen umstrittenen Gebieten bis nach Kolding unternahmen, ist daraus eine kleine Leidenschaft erwachsen.

So war es kein Wunder, dass ich mir das Buch „Sabotage nach Schulschluss“, Autor Phillip Hoose, das von einer Widerstandsgruppe dänischer Jugendlicher gegen die deutsche Besatzung berichtet, sofort kaufte. Zumal auch ein Logo mit 2 Radfahrern auf dem Titel prangte. Phillip Hoose, ist amerikanischer Sachbuchautor. Er schildert das Geschehen durch die Augen von Knud Pedersen, einem der letzten Überlebenden der Gruppe. Fünfundzwanzig Stunden interviewte er ihn und über 1000 E-Mails gingen hin und her. Ergänzt ist die Schilderung durch weitere Augenzeugenberichte und Dokumente. So entstand ein gut zu lesendes, spannendes Buch, das einen intensiven Einblick in die Historie von Dänen und Deutschen bietet.

Und tatsächlich, Fahrräder spielten im Widerstand der Dänen, wie übrigens ja auch bei den Niederländern, eine große Rolle. Sie wurden genutzt zum Auskundschaften und bei der Durchführung von Aktionen. Das „Dritte Reich“ reagierte darauf mit Beschlagnahme von Fahrrädern.

Das Buch erzählt wie in Odense Jugendliche im Alter von 14 Jahren schon wenige Monate nach der deutschen „in Schutznahme“ sich entschlossen, Sabotageakte durchzuführen. Zunächst kleine Nadelstiche wie das Verdrehen von Wegweisern und das Durchschneiden von Telefonleitungen. Sie nannten sich „RAF-Club“ nach der Britischen Airforce und später „nach dem Umzug zweier Protagonisten nach Aalborg“, „Churchill-Club“ nach dem britischen Premierminister. „Die Fahrräder wurde unsere Waffen. Wir schnitzten konzentrische Kreise in unsere Sättel um die RAF-Insignien zu kopieren.“

Die Aktionen der Jugendlichen weiteten sich aus: Zerstörung von Fahrzeugen, Brandschatzung von Eisenbahnwaggons mit Flugzeugteilen und Diebstahl deutscher Waffen forderten die Besitzer ernsthaft heraus. Als die Gruppe im Mai 1942 schließlich enttarnt wurde, bedeutete dies einen Weckruf für den dänischen Widerstand. Denn zunächst wa-



Sabotage nach Schulschluss

ren viele Dänen von der erdrückenden Übermacht einfach überwältigt oder hatten gar angefangen sich zu arrangieren, um der guten Geschäfte willen. Nun begann ein Erwachen, das einen Höhepunkt in der Rettung der dänischen Juden im Herbst 1943 hatte.

Die Berichterstattung verfolgt dann auch das weitere Schicksal der Jugendlichen in der Haft und in der Zeit danach.

Das Geschilderte regt an, die Nachbarschaft unserer Nationen zu pflegen. Bedauerlich finde ich daher die nachlässige Gestaltung des Buches, so sind Fotos schlecht wiedergegeben und der Untertitel „Wie wir Hitlers Pläne durchkreuzten“ klingt doch verhoben. Auch das Fahrradlogo sehe ich inzwischen kritisch: so locker mit Gewehr über der Schulter konnte sich im Widerstand niemand bewegen.

Phillip Hoose Sabotage nach Schulschluss, DTV
ISBN 978-3-423-71777-9

Bodo Bachmann

Anhand des Buches „Sabotage nach Schulschluss“ gibt es auch ein Unterrichtsmodell für die Klassen 9 und 10.

Behandelt werden dort die Themen: „Leben in einem besetzten Land“, „Anpassung und Widerstand“, „Zweiter Weltkrieg“.

Zu finden unter: <http://www.dtv.de/lehrer>



Was ein Schlauch so aushält..., Foto: ADFC Heidelberg

ADFC bringt Kinder und Jugendliche aufs Fahrrad

Ende Juni war Michael Fröhlich, der Experte für Verkehrspädagogik im ADFC, für ein Wochenende in Kiel, um den ADFC-Aktiven seine Erfahrungen und Konzepte zu vermitteln. Der Workshop fand im Rahmen der ADFC-Beteiligung im EU-Projekt „cities.multimodal“ statt und schulte die Aktiven darin, Kinder fürs Radfahren zu begeistern.

Drei Tage trockene Theorie war gestern: Das erlernte Wissen wurde direkt praktisch angewendet. Und so düsten die Teilnehmer*innen begeistert durch Roller- sowie Fahrradparcours, und übten Schulsenen im Rollenspiel. Die nun bestens ausgebildeten ADFC-Aktiven freuen sich, ihr Wissen nach den Sommerferien an Grundschulen praktisch anzuwenden.

Im Rahmen des Projekts „Mobilität an Schulen“ bietet der ADFC Schleswig-Holstein 3. und 4. Grundschulklassen kostenlos einen Mobilitätstag an. Neben einem Fahrradcheck, wird das richtige Verhalten im Straßenverkehr spielerisch vermittelt, und ein spannender Fahrradparcours sorgt für die extra Portion Spaß.

Alle Eltern, Lehrkräfte, aber besonders Schülerinnen und Schüler dürfen interessierte Klassen gerne unter info@adfc-sh.de anmelden. Natürlich beachten wir stets die aktuelle Corona-Situation.

Jan Voß

Ehrenamtliche Social Media-Redakteur*in gesucht

Der ADFC Schleswig-Holstein ist auch in den „sozialen Medien“ bei Facebook, Twitter und Instagram mit einem Profil vertreten. Für die Betreuung dieser Profile brauchen wir tatkräftige Unterstützung, Mitstreiterinnen und Mitstreiter, die uns helfen wollen, die Botschaften des ADFC in Schleswig-Holstein zu präsentieren.

Wer bereits Erfahrungen im Social Media-Management gesammelt hat oder Lust hat seine ersten Schritte gemeinsam mit der Landesgeschäftsstelle und weiteren Ehrenamtlichen zu machen, ist herzlich eingeladen sich bei jan.voss@adfc-sh.de zu melden.

(M)eine Karte für Bahn und Bus.



Mobil im ganzen Land mit einer
Fahrkarte für den Nahverkehr.
Mit dem Schleswig-Holstein-Tarif.



NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.