

PETT MAN SÜLM

Fahrradzeitschrift für Schleswig-Holstein

Ausgabe 3/2020

Dezember bis Februar



Radstrategie des Landes beschlossen!

POLITIK

Interview mit
Dr. Andreas Tietze

TECHNIK

Lastenräder und
Bambusräder



adfc
Schleswig-Holstein

SHOPPER®

am Fahrrad angehängt



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



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



Editorial

Online und vor Ort

Liebe Leserin, lieber Leser!



Die Landesregierung und der Landtag haben die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 beschlossen – mit ambitionierten Zielen, einem konkreten Maßnahmenpaket und guter finanzieller Ausstattung. Ein Meilenstein für den ADFC SH nach vier Jahren Lobbyarbeit. Der Beschluss ist ein klares Bekenntnis des Landes zur Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt. Dem müssen jetzt schnell Taten und Projekte folgen. Wie sonst soll es gelingen, den Radverkehrsanteil in zehn Jahren von 13 auf 30 % zu erhöhen?

Das Klima wartet nicht bis 2030 und unsere Kinder, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren wollen, auch nicht. Deswegen machen wir der Landesregierung und den Kommunen weiter Beine. Konstruktiv, Corona-konform und mit Ihrer Hilfe ganz konkret: Unter www.verkehrswende-sh.de können Sie Vorschläge in einer Online-Karte eintragen: Was kann für mehr Fahrradfreundlichkeit und nachhaltige Mobilität bei Ihnen vor Ort getan werden? Wo sind noch Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, wo sollten Fahrradstraßen für Radfahrende Vorrang, Komfort und Sicherheit bringen? Schauen Sie sich in Ihrer Gemeinde um und tragen Sie ihre Hinweise online ein.

Wenn Sie noch mehr tun wollen, werden Sie vor Ort aktiv. Sprechen Sie Ihre Lokalpolitiker*innen an und erzählen Sie Ihnen, dass das Land Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung stark unterstützen wird. Voraussetzung ist, dass vor Ort jemand die Initiative ergreift, konkrete Vorschläge macht und Fördermittel beantragt. Machen Sie ein Bild, zum Beispiel mit einem Fahrradstraßenschild (Bauanleitung bei info@adfc-sh.de anfordern). Schicken Sie es an die Zeitung oder an Ihre Freunde, Bekannte und Verwandte in den sozialen Medien. So wird Fahrradförderung zum Gesprächsthema und bald Realität.

Corona hält uns nicht auf. Es macht die Verkehrswende und Aktionen für mehr Fahrradfreundlichkeit nur noch dringender. Packen wir es an, bleiben Sie gesund.

Herzliche Grüße
Thomas Möller
Landesvorsitzender 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.



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



Radstrategie verabschiedet Schleswig-Holstein sattelt auf

Es war kein schlechtes Omen, wie wir im Leitartikel der vorherigen Ausgabe fürchteten, dass die Radstrategie für unser Land nicht mehr vor der parlamentarischen Sommerpause verabschiedet wurde. Am 24. September wurde sie ohne Gegenstimme im Landtag verabschiedet. Jetzt geht es - bildlich gesprochen - mit neuem Schwung - ab aufs „Strategie-Rad“ für den echten Norden. Die Ziele wurden auf einer Pressekonferenz Anfang September 2020 von Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz mit dem ADFC-Landesvorsitzenden Thomas Möller gemeinsam dargelegt.

Drei herausragende Ziele, die bis 2030 erreicht werden sollen:

„Mehr Leute aufs Rad“

„Unfallzahlen verringern“

„SH unter die 3 Top-Länder im Radtourismus bringen“

Seit 2008 ist der Anteil des Radverkehrs in Schleswig-Holstein leicht gesunken, auf 13 Prozent im sogenannten Modal-Split, d.h. im Anteil an der Nutzung aller Verkehrsmittel. Nun schaltet das Land einen Gang höher: insbesondere durch Steigerung des Umstiegs aufs Fahrrad für kurze Wege soll sich der Anteil auf 30 Prozent erhöhen.

Minister Buchholz stellte einen Stufenplan vor, demnach soll bis zum Jahr 2022 der Radverkehrsanteil auf mindestens 15 Prozent erhöht werden, bis 2025 auf 22 Prozent und bis 2030 auf 30 Prozent. Darüber hinaus soll die Anzahl der Unfälle mit beteiligten Radfahrer*innen innerhalb der nächsten zehn Jahre halbiert werden. 2019 waren das fast 4600. Schleswig-Holstein will wieder auf die Liste der Top-Ten der Radfahr-Ziele in Deutschland kommen und zwar mindestens auf Platz drei. Konkret sollen mehr als 40 Prozent der Touristen sagen: „Die Radfahrmöglichkeiten waren für mich ein triftiger Grund, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen.“ In der Landtagsdebatte Ende September war Skepsis hörbar, ob in der Landesregierung tatsächlich der Wille zur Umsetzung dieser Vorhaben vorhanden ist. Doch die Ziele sollen nicht ungeprüft nur auf Papier stehen. Detailliert ist festgehalten, wie in Mobilitätsstudien, Unfallberichten der Polizei und ADFC-Tourismusbefragungen diese Eckpunkte überprüft werden. Die Ähnlichkeit mit Controlling-Verfahren in der Wirtschaft ist hier gewollt. Und das Gremium, das im sogenannten BYPAD-Verfahren - ein Anhörungsverfahren mit Verbänden, Politikern und Gebietskörperschaften, die sich um Radverkehr kümmern - die Strategie erarbeitet hat, soll als „Runder Tisch Radverkehr“ auch die Umsetzung verfolgen. Hier wird der ADFC wieder mitarbeiten.



**„Ab aufs Rad im
echten Norden“**

Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

Der Ansatz ist als durchaus ernsthaft zu bewerten. Gelder zur Finanzierung erster Schritte sind im Haushalt des Landes und mit Bundesmitteln gegeben, in der Summe 75 Millionen Euro. Doch Radverkehr auf den verschiedenen Ebenen zu fördern, wird bei allem Willen auch Zeit erfordern. Die Strategie benennt die detaillierten Infrastrukturmaßnahmen, die auf den Weg gebracht werden müssen. Um aber auch frühzeitig Zeichen zu setzen, sind sogenannte „Quick Wins“ benannt, schnelle Erfolgserlebnisse. So sollen die Errichtung von 10.000 Fahrradbügeln, 100 Self-Service-Stationen, einer Mobilitätsstation, die Entwicklung einer Qualitätsroute im Radtourismus und die landesweite Planung des Radverkehrsnetzes zügig angegriffen werden. Und am 26. November kam auch der Runde Tisch Radverkehr zu einer ersten (digitalen) Sitzung zusammen. Jedoch ganz Schleswig-Holstein auf Rad und in Bewegung zu setzen, dazu braucht es viele Hebel an vielen Stellen. Das folgende Interview mit Dr. Tietze beleuchtet wichtige Aspekte. Und Meldungen aus Wedel und Lübeck sollen zur Nachahmung ermuntern.

Ellen Pahlung, Bodo Bachmann

Die Radstrategie ist nun auch veröffentlicht unter:
www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/R/radverkehr/radstrategie_Infoseite.html

Tretet in die Pedale – es ist viel möglich in den nächsten Jahren in Schleswig-Holstein

Ein Gespräch mit Dr. Andreas Tietze, dem Vorsitzenden des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags, zur Radstrategie SH.



Dr. Andreas Tietze, 1962 geboren in Gelsenkirchen, wohnt in Husum. Er ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und eine Enkeltochter. Seit 2009 Mitglied des Landtags für die Grünen, seit 2017 Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr.

PMS: Sehr geehrter Herr Dr. Tietze, sie haben an den Sitzungen des BYPAD-Verfahrens, das die Vorlage für die Radstrategie des Landes erarbeitet hat, teilgenommen. Was sind für Sie die wichtigsten Ergebnisse?

Dr. Tietze: Dieser Prozess war nicht von oben übergestülpt, sondern „bottom up“ also basisorientiert. Die Leute, die da zusammen kamen, waren Expertinnen und Experten des Alltags für das Radfahren. Und so war am Anfang viel „Katharsis“: man hat sich den Frust von der Seele geredet. Aber man hat gleichzeitig gespürt, wie groß das Bedürfnis ist, hier im Land zum Radverkehr etwas zu bewegen. Es entstand der Wille: „Wir wollen Teil der Lösung sein!“ Entsprechend wurde die Strategie entwickelt. Ich habe viel gelernt.

Ein wichtiges Thema für mich ist die Verkehrssicherheit. Die Deutsche Umwelthilfe hat uns in ihrer Studie bescheinigt, dass wir da in Deutschland mit am schlechtesten sind. Da müssen wir sehr schnell sehr viel besser werden. Nicht nur durch Corona sind die Leute noch mehr mit dem Fahrrad unterwegs. Zudem fahren sie mit E-Bikes viel schneller und weiter.

PMS: Steigerung der Fahrradnutzung auf 30 Prozent und Halbierung der Zahl der schweren Unfälle bis 2030, das sind ehrgeizige Ziele. Sehen Sie hier die Landesregierung ähnlich intensiv bemüht wie bei der Verwirklichung der Fehmarnbeltquerung?

Dr. Tietze: Ich bin sehr froh darüber, dass Dr. Buchholz das Thema Radverkehr zur Chefsache gemacht hat. Auch CDU & FDP haben ein offenes Ohr. Wir brauchen ein großes gesellschaftliches Bündnis in der Radstrategie 2030.

Den Worten müssen aber auch Taten folgen. In den Behörden wurden jahrelang die personellen Ressourcen massiv zurückgefahren. Mein Kollege Anjes Tjarks in Hamburg hat in seinem Mobilitätswendeministerium viele neue Stellen

für Radverkehr geschaffen, das ist der richtige Weg. Wir stehen mit knapp 2 Stellen im Ministerium im Vergleich mit den anderen Bundesländern schlecht da, das müssen wir dringend ändern. Aber ich befürworte auch eine stärkere Kooperation mit Hamburg. Das Rad muss nicht immer wieder neu erfunden werden. Die Velorouten in Hamburg werden nach einheitlichem Standard gebaut und dürfen nicht in Schleswig-Holstein in der der Pampa auf einem Feldweg enden. Zudem plädiere ich, Velorouten mit Landesstraßen gleichzusetzen. Dann wäre der LBV.SH zuständig und wir müssen nicht über Lückenschlüsse diskutieren. Das machen wir bei Bundes- und Landesstraßen ja auch nicht.

PMS: Sie sprechen schon unsere nächste Frage an: wie beurteilen Sie die Fähigkeiten des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr und der Kommunen die Radstrategie umzusetzen?

Dr. Tietze: Ich bin froh, dass der Runde Tisch Radverkehr bald tagt, denn die Umsetzung wird Zeit in Anspruch nehmen. Wir brauchen den LBV und wir müssen ihn strategisch einbinden. Er muss eine Schlüsselfunktion bei der praktischen Umsetzung der Strategie bekommen. Da steckt viel Potential drin und der LBV ist auch in allen Kreisen aktiv. Außerdem hat der Minister Kreise und Städte angeschrieben und um Mitteilung der wichtigsten Projekte gebeten. Das kann man machen. Doch wir sollten auch sehen, wo die Musik spielt. Der Hamburger Rand ist schon sehr weit. Bis 2022 sollten wir eine Veloroute zum Beispiel nach Pinneberg in Angriff nehmen. Auch mit dem Tourismusverband sollten wir schauen, wo wir ein Pilotprojekt in den Tourismusregionen haben. Dabei denke ich an den Nordsee- oder Ostseeradweg oder den Iron Curtain Trail. Aber sehen wir erst mal, was aus den Kommunen kommt.

PMS: Würden Sie bitte einmal erläutern, welches Budget zur Verfügung steht?

Dr. Tietze: 10 Millionen Euro stammen aus dem Koalitionsvertrag, die können jetzt in die „Quick Wins“ gehen. Dann gibt es eine Million in drei Tranchen, aufgeteilt auf 2020 bis 2022, die können für RAD.SH oder tiefergehende strategische Überlegungen verwendet werden. 15 Millionen stehen für neue Radwege an den Landesstraßen zur Verfügung. 20 Millionen enthält der Coronapakt des Landes für die Kommunen. Hier müssen wir auch etwas tun, dass nicht nur Benutzungspflichtige Radwege gefördert werden.

Und 20 Millionen kommen vom Bund für strategische Radwege, doch wir haben auch eine Verantwortung das zu verbauen. Und ich muss allen sagen: Tretet in die Pedale!

Dass wir nun fast 75 Millionen zur Verfügung haben, macht mich stolz. Ich will meinen Kindern und Enkeln sagen, die mich gewissermaßen jeden Freitag zur Rede stellen: wir schlafen nicht! Was wir derzeit planen ist ein guter Start, reicht aber nicht. Im nächsten Koalitionsvertrag wünsche ich mir 500 Millionen Euro für Radinfrastruktur. Ich will ein Radnetz wie in den Niederlanden oder Dänemark.

Denn die Menschen sind „angefixt“. Kaufen höherwertige Räder. Das Rad hat nicht nur durch Corona gewonnen, es lag schon vorher im Trend. Ich bin neulich ein Lastenrad gefahren. Für meine Tochter in Leipzig mit dem Enkeltöchterchen ist es das ideale Gefährt.

PMS: Im Landtag wurde die kommunenübergreifende Planung debattiert. Wie ist die gewährleistet?

Dr. Tietze: Fehlendes Personal ist ein Problem. Das gewinnen wir auch nicht so einfach. Auch die Baufirmen machen mir Sorgen. Wenn ich Minister wäre, würde ich es außerministeriell vergeben, mir eine Planungsfirma suchen und sagen: Überarbeitet mir das Netz in maximal zwei Jahren, denn ich will ja Erfolge sehen. Auch in den Kommunen ist das so. Das können wir ihnen nicht abnehmen. Da müssen die Leitenden in der Kommunalpolitik auch sagen: „Von den hundert Kilometern Radwege mach ich jetzt fünfzig Kilometer kurzfristig gut, Schlaglöcher auf Straßen müssen jetzt mal warten. Das ist Politik!“

Radstrategie SH-2030 –

Als Hebel in der lokalen Verkehrspolitik

Der Landtag in Kiel hat beschlossen, die Radstrategie SH-2030 „zügig“ umzusetzen. Insbesondere „sollen durch kurzfristig umsetzbare Investitionen rasch sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr und damit eine Signal- und Breitenwirkung im Land erreicht werden“ (Drucksache 19/2432). Der ADFC in Wedel findet diese, auf eine Initiative des Landesverbandes zurückgehende Entscheidung, sehr hilfreich um einer weiteren Entschleunigung der dortigen Radwegpolitik entgegen zu wirken. Warum das? Löblicherweise hat die Stadt Wedel die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes beauftragt. Als Realisationshorizont dieser Maßnahme werden fünf bis zehn Jahre genannt. Wie es bis dahin mit der Realisierung aktuell bereits geplanter und politisch bereits entschiedener Maßnahmen aussieht, wird nun wieder diskutiert. Die mögliche Kollision mit dem umfassenden Verkehrskonzept dient als pauschales (und schales) Argument dafür, erstmal nichts zu tun. Und da kommt



Foto: Dr. A. Tietze

Zwischenverbindungen und Haupttrouten können wir als Land übernehmen und dann das Netz bis 2030 durcharbeiten. Das ist dann das große Infrastrukturprogramm, da reichen 75 Millionen nicht. Aber ich will mal sagen: die Tür ist geöffnet, durchgehen müssen sie selbst!

PMS: Herr Dr. Tietze, abschließend: was ist Ihre persönliche Beziehung zum Fahrrad?

Dr. Tietze: Ich habe mir einen E-Scooter gekauft und bin begeistert. Der ist auch gut mitzunehmen. Aber meine Frau und ich fahren hier in Husum auch viel mit dem E-Bike. Sie ist mein großes Vorbild: Sie fährt täglich damit von Husum zur Arbeit nach Bredstedt! Das schaffe ich nach Kiel natürlich nicht.

Das Gespräch für die „Pett man sülm“ führten
Bodo Bachmann und Jan Voß

die oben zitierte Entscheidung gerade recht. Die Ortsgruppe Wedel hat deshalb einen Antrag an die Verwaltung und die politischen Parteien der Stadt auf den Weg gebracht, um die Realisierung mehrerer konkret benannter Maßnahmen (Schaffung von Fahrradstraßen, sicheren Radwegen zur Schule, Beseitigung gefährlicher Strassenquerungen, Aktualisierung des Schulwegeplans sowie Installation von Fahrradbügeln) voranzutreiben. Pläne liegen für die ersten drei Maßnahmen seit Jahren vor und harren ihrer Realisierung. Der ADFC Wedel sucht nun Verbündete in den politischen Parteien, die diese Forderungen politisch unterstützen.

Die PMS berichtet hier darüber, um auch andere Ortsvereine zu motivieren, die Landesentscheidung als Hebel in der lokalen Politik zu verwenden und wünscht dabei viel Erfolg.

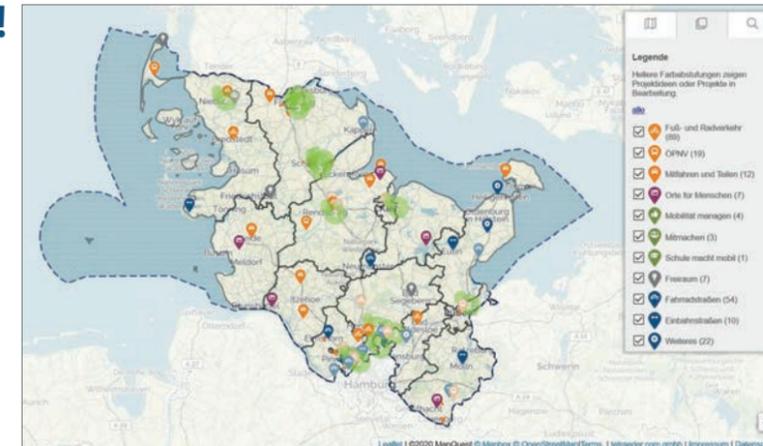
Andreas Haemisch

Verkehrswende selber machen!

Wie sieht nachhaltige Mobilität bei uns aus und wie können wir die Verkehrswende vor Ort gestalten? Diese Frage beschäftigt nicht nur den ADFC, sondern auch zahlreiche weitere Akteure, Kommunen, Unternehmen und Institutionen in Schleswig-Holstein. Deshalb hat der ADFC Landesverband das Projekt „Verkehrswende selber machen“ ins Leben gerufen, das von der BINGO!-Umweltlotterie und der Europäischen Union im Rahmen des Interreg Baltic Sea Region-Projekts „cities.multimodal“ gefördert wird.

Seit dem 05.10.2020 ist die Beteiligungsplattform „Verkehrswende selber machen“ online. Mittlerweile gibt es mehr als 250 Einträge zum Thema „Verkehrswende“ auf der Schleswig-Holstein Karte. Ideen und Orte, wo mit einfachen oder mutigen Maßnahmen etwas für die Verkehrswende in Schleswig-Holstein zu erreichen ist, können direkt auf einer Online-Karte eingetragen werden. Das Eintragen neuer Ideen ist einfach. Auf der Karte den gewünschten Ort per Zoom- oder Suchfunktion finden und mit einem kurzen „Klick“ auf die gewünschte Stelle, die Idee platzieren. Im erscheinenden Eingabefenster kann diese detailliert beschrieben werden. Acht unterschiedliche Kategorien zeigen die Bandbreite der Verkehrswende-Themen, die von den unterschiedlichen Verkehrsträgern, über Mobilitätsmanagement und -initiativen bis hin zur Verbesserung der Lebensqualität reicht. Ein wechselndes Schwerpunktthema fokussiert immer wieder neu auf die große Bandbreite der Erfordernisse für nachhaltige Mobilität. Eine Detailliste gibt einen Überblick zu den bisherigen Eingaben und bietet die Möglichkeit, nach unterschiedlichen Kriterien zu filtern.

Die Verkehrswende sichert die zukünftige Mobilität in der Stadt und auf dem Land. Hierfür benötigen wir neben einer guten Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur auch neue, barrierearme Mobilitätsformen, eine weitreichende Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger sowie nachhaltige Strukturen für eine Region der kurzen Wege. Dabei gilt es,



kreativ zu denken und sich auch auf ungewöhnliche Vorschläge einzulassen. Die Plattform bietet die Gelegenheit, das gesamte Potpourri an Ideen, bisherigen Maßnahmen und Aktionen darzustellen.

Damit es nicht bei der Darstellung bleibt, werden die eingebrachten Ideen und Anregungen regelmäßig von der Projektkoordination ausgewertet und im direkten Austausch mit lokalen Akteuren aus Verwaltung, Politik, Vereinen und Verbänden sowie interessierten Bürgern diskutiert. Erste Workshops sollen bereits im Frühjahr 2021 vor Ort oder Online stattfinden. Ziel ist es, gemeinsam Umsetzungsmöglichkeiten für konkrete Ideen zu erörtern, realisierbare Projekte zu ermitteln und sich über Umsetzungswege auszutauschen. Neben zeitintensiven Vorhaben sind es auch die kleineren Projekte, die die Verkehrswende voran bringen.

Die Verkehrswende gelingt nur, wenn sich viele Menschen einbringen. Auch die Karte lebt vom Mitmachen. Je mehr Menschen aktiv werden und die Karte befüllen, desto mehr Projekte können initiiert werden. Die Karte sowie weitere Informationen und Kontaktdaten zu „Verkehrswende selber machen“ gibt es unter

www.verkehrswende-sh.de/verkehrswende

Andrea Kraske

LAMBERTY

FAHRRÄDER UND MEHR

BURGER STRASSE 15 • 25554 WILSTER • TELEFON 0 48 23 / 82 16

kostenloser Hol- und Bring-Service • kostenlose Kundenparkplätze



Mobilitätskongress SH – Klappe, die zweite! Vom 19. bis 27. Februar 2021 digital

Mit einem vielfältigen Angebot wollte der ADFC SH Anfang des Jahres gemeinsam mit dem BUND SH und dem VCD Nord mehrere hundert Interessierte an die Nordakademie Elmshorn zu locken. Dort sollte der erste Mobilitätskongress SH stattfinden. Aber wie so viele andere Veranstaltungen in diesem Jahr fiel auch der für den 25. April angesetzte Kongress der Pandemie zum Opfer.

Doch nun soll der Kongress sicher stattfinden: in digitaler Form und gestreckt auf eine ganze Woche. Vom 19. bis 27. Februar 2021 haben Sie die Möglichkeit, in verschiedensten Formaten (Vortrag, Workshop, Kleingruppen) Themen von Radverkehr und Elektromobilität, Sharing-Angeboten und Digitalisierung bis hin zu gesundheitlichen Aspekten moderner Mobilität zu diskutieren.

Rund 40 Referent*innen aus Politik und Gesellschaft werden in einzelnen Themenblöcken zu unterschiedlichen Zeiten spannende Vorträge halten und berichten, wie Projekte der Mobilitätswende sich ganz konkret umsetzen lassen. Die über die vergangenen Monate gut erprobten digitalen Tools bieten dabei vielfältige Möglichkeiten, sich trotz der Corona-Krise untereinander auszutauschen und zu vernetzen.

Was Mut macht: Die letzten Monate haben gezeigt, dass wir unsere Mobilität erstaunlich schnell auf ein Mindestmaß herunterfahren können – dank Home-Office, ausfallender Fernreisen und der Durchführung von Online-Konferenzen sind

die durch den Verkehr verursachten Emissionen im Frühjahr stark gesunken. Im Anschluss hat die Mobilität mit dem Auto wieder zugenommen. Doch die Rückkehr zu alten Verkehrsverhalten ist angesichts der Klimakrise keine Alternative. Die Mobilitätswende duldet keinen weiteren Aufschub.

Deshalb: Informieren Sie sich und diskutieren Sie mit uns, wie klimaschonende Mobilität auf dem Land gelingen kann und welche Formen des nachhaltigen Tourismus gute Alternativen zu Fernreisen bieten. Und seien Sie dabei, wenn der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Buchholz am 26. Februar 2021 zur Strategie des Landes zur Mobilitätswende diskutiert.

Klar, statt der ursprünglich geplanten Kinderbetreuung werden die kleineren Kinder wahrscheinlich häufig genug bei den stumm geschalteten Eltern auf dem Schoß sitzen und den interessiert lauschenden Teilnehmer*Innen kundtun, was sie davon halten, dass die Mobilitätswende nicht längst in die Wege geleitet wurde. Und dabei erinnern sie uns daran, dass es sich lohnt, sich für die Mobilitätswende ordentlich ins Zeug zu legen.

Auf der Kongressseite finden Sie in Kürze mehr Informationen zum Programm des digitalen Kongresses: www.verkehrswende-sh.de/kongress

Lotte Nawothnig und Jessica Hentschel

Aus erster Hand - Vorstandsmitglied vorgestellt



Stephan Steffen wurde im Oktober 2019 in den Vorstand des ADFC Schleswig-Holstein gewählt. Er ist 61 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder und Enkelkinder. Seit 43 Jahren ist er Polizeibeamter.

zeuge mit unangemessener Geschwindigkeit fahren. Das Thema „Straßenverkehrsunfälle, deren Ursachen und Folgen“ hat mich im weiteren Verlauf meiner dienstlichen Tätigkeiten lange begleitet.

Erst im Rahmen meiner Verwendung auf dem 4. Polizeirevier in Kiel habe ich mein Interesse an der Präventionstätigkeit entdeckt. Die Betreuung von Kindertagesstätten im Revierbereich und der damit verbundene Besuch der Kinder auf unserer Dienststelle weckten mein Interesse, einerseits über die Gefahren im Straßenverkehr zu informieren, aber auch einen positiven Erstkontakt zur Polizei in der Altersgruppe herzustellen.

Von 1999 an bin ich zehn Jahre lang als „Polizeiverkehrslehrer“ (heute: Präventionsbeamter) in der Landeshauptstadt Kiel tätig gewesen. Schwerpunkt dieser Tätigkeit war der Einsatz in den Schulen.

Üben der sicheren Fahrbahnüberquerung mit den Schülerinnen und Schülern der ersten Klassenstufen war der Einstieg; Unterstützen der Schulen bei der Radfahrausbildung in der vierten Klasse der Grundschulen bildete dann einen wesentlichen Schwerpunkt im Rahmen der polizeilichen Präventionsarbeit.

Diese Tätigkeit hat mich sehr geprägt. Erst wenn man einmal eigenverantwortlich mit einer größeren Gruppe von Viertklässlern im öffentlichen Straßenverkehr mit dem Fahrrad übt, zeigen sich die unterschiedlichen Ausprägungen der motorischen Fähigkeiten der Rad fahrenden Kinder. Und damit die große Herausforderung, diese Altersgruppe auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.

Als aktiver Radfahrer bin ich dann vor fünf Jahren in den ADFC eingetreten. Hier habe ich mich zum (Fahrrad-) Tourenleiter ausbilden lassen. Meine ersten Einsätze sind den Herausforderungen der Corona-Pandemie zum Opfer gefallen. Zudem möchte ich mich gerne an der Umsetzung der Ziele des ADFC beteiligen; Präventionsaktivitäten mit der Gruppe der schwächeren Verkehrsteilnehmer stehen dabei im Vordergrund.

Ich wünsche mir, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die Grundforderungen aus dem § 1 der Straßenverkehrsordnung halten und das Miteinander in den Vordergrund stellen, dann wäre ein großer Schritt in Richtung Verkehrssicherheit für alle getan.

Stephan Steffen

Warum ich dafür bin, dass Regelungen für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr beachtet und kontrolliert werden sollten:

Ohne Gurt und Kindersitz, hinter der Rücksitzbank im Ford 17 M, mit meinen Eltern am Wochenende zum Strand nach Schilksee. Das sind Erinnerungen an erste Erlebnisse im Straßenverkehr. Radfahrausbildung in der Grundschule – Fehlzanzeige! Verkehrserziehung erfolgte überwiegend durch meine Eltern und neugieriges Fragen.

Mit dem Eintritt in die Landespolizei 1977 und spätestens mit dem Erwerb der Fahrerlaubnisklasse 3 1978 wurde mir klar, das Regeln im Straßenverkehr dafür geschaffen wurden, um eine möglichst sichere Teilnahme am Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die ersten Jahre des polizeilichen Einzeldienstes war ich auf einer Verkehrsüberwachungsdienststelle tätig. Neben der Begleitung von Schwertransporten war ein wesentlicher Schwerpunkt die Überwachung des ruhenden und fließenden Straßenverkehrs.

Neben unzähligen Verwarnungsgeldangeboten wurde bei der Überwachung im fließenden Verkehr mit dem Radarwagen jeder Fahrzeugführer möglichst noch angehalten. Das „verkehrserzieherische“ Gespräch sollte meines Erachtens eher erreichen, dass der Betroffene sein Verhalten ändert. Die Modernisierung des technischen Verkehrsüberwachungsgerätes führte dann dazu, das Verkehrsteilnehmer nicht mehr angehalten, sondern nach einem längeren Zeitraum bei Verstößen von den Ordnungsbehörden angeschrieben wurden.

Der erste Einsatz bei einem Verkehrsunfall zweier Personenkraftfahrzeuge mit einer tödlich verletzten Person führte mir vor Augen, was es bedeutet, wenn Fahr-

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



Was machst Du gerade?

Das haben wir Julius Bruhn (19 Jahre) gefragt. Er ist seit drei Monaten beim ADFC Landesverband in Kiel und absolviert dort ein freiwilliges Ökologisches Jahr (FÖJ).

Julius was machst Du gerade?

Ich bereite mich auf ein Gespräch mit Roland Huhn vom ADFC Bundesverband vor. Es soll demnächst ein Online-Seminar mit Herrn Huhn geben zum Thema „Recht“, das plane ich gerade. Das Thema „Aktivismus“ und „Wie plane ich meinen Radurlaub?“ habe ich auch noch auf dem Zettel. Beim Seminar „Aktivismus“ wünsche ich mir die Unterstützung von den Fridays for Future Aktivisten.

Ganz schön ambitioniert! Weshalb hast Du Dir diese Themen vorgenommen?

Damit möchte ich junge Leute fürs Fahrradfahren begeistern. Ich selber fahre ein Rennrad.

Dein Start ist in die Corona-Zeit gefallen. Bist Du trotzdem gut angekommen im ADFC?

Ja, das bin ich. Ich bin gut angekommen und bekomme viel

Mit dem Lastenrad sportlich unterwegs

Unter normalen Umständen wäre ich 2020 mit meinem Lastenrad, dem Schokoracer, quer durchs Land gereist und hätte mit meinen Freund:innen u.a. an diversen Lastenradrennen teilgenommen, wäre in großer Gruppe die Schokofahrt gefahren und hätte den ein oder anderen Radurlaub gemacht. Dass der Großteil davon ins Wasser fallen würde, war leider schon zu Beginn der Saison klar.

Auch der (Renn-) Radsport war betroffen. Not macht erfinderisch und so kam es, dass zwei Bremer ein Event namens „Selbsteingebrockt“ (www.bremenbrockenbremen.de) ins Leben gerufen haben. Die Challenge: Zwischen dem 01.06. und 31.08. mit dem (Renn-) Rad 510km von Bremen auf den Brocken und zurück in maximal 72h.

Wir aber dachten uns: Warum nehmen wir nicht diesen Anlass, schnappen unsere Lastenräder, Bialettis und Hängematten und machen einen ganz gemütlichen Urlaub draus? Also gemütlich in unserem Sinne. Und so gemütlich es eben sein kann, mit dem Lastenrad (ohne Motor – muss ich das eigentlich dazu sagen?!) auf den Brocken und zurück zu fahren. Wir, das sind Kirsten (Wuppertal), Simon (Münster), Christoph (Osnabrück), Jens (Berlin) und ich (Kiel). Eine Truppe, prädestiniert für eine schöne Zeit. 4 Tage hatten wir uns Zeit



Julius Bruhn, Foto: ADFC SH

Unterstützung von den Kollegen vor Ort. Ich hatte mir das auch anders vorgestellt, mehr mit Aktion im Freien. Bislang war ich tagsüber in der Geschäftsstelle. Pandemie-bedingt bin ich jetzt auch im Homeoffice. Mal sehen, wie das wird.

Warum hast Du Dich beim ADFC beworben?

In erster Linie um nach der Schule etwas anderes zu machen. Und das ist gut so. Hier treffe ich viele Leute, die auch meine Interessen haben.

Was war bislang das spannendste Projekt?

Ich habe an der Schokofahrt von Amsterdam aus teilgenommen. Das war schon eine besondere Erfahrung. Ich habe mich total übernommen, alles nicht so richtig eingeschätzt. Das Fahrrad war viel schwerer als mein Rennrad. Es hat viel geregnet, da brauchte ich noch eine Portion extra an Motivation. Aber am Schluss war ich sehr stolz, als ich die Tour geschafft habe.

Danke für das Gespräch und weiterhin viel Erfolg beim ADFC!

Das Interview führt PMS Redakteurin Ellen Pahlning



Auf dem Gipfel, Foto: S. Grothkopp

genommen für die am Ende 520 Kilometer und über 3.000 Höhenmeter. Es wurde eine unbeschreibliche Erfahrung im wahrsten Sinne. Mit viel guter Laune, gefühlt 8000 Watt in den Beinen, tollem Wetter und purer Freude darüber, dass wir trotz Corona doch eine gemeinsame Tour machen konnten. Wie viel Glück wir mit dem Wetter hatten, wurde uns erst richtig bewusst, als wir nach vier Tagen Sonnenschein und Fernsicht (!) auf dem Brocken wieder am Bremer Weserwehr ankamen und auf den letzten acht Kilometer zum Campingplatz komplett vom Regen durchnässt wurden.

Wer mehr über unsere Lastenradabenteuer sehen möchte, dem sei wärmstens der YouTube Kanal „Pedalkultur“ von Simon empfohlen.

Sofia Grothkopp



Foto: Jürgen Rieger

ADFC Stormarn: Klimafreundlich per Lastenrad

Lastenräder sind ein Element der mobilen Neuausrichtung und werden einen Teil der notwendigen Transportaufgaben im Nahbereich übernehmen. Nicht nur im gewerblichen Sektor, sondern auch im privaten Bereich. Finanzielle Förderprogramme der Länder und Kommunen unterstützen teilweise eine Anschaffung. Bundesweit treiben bereits seit einigen Jahren freie Lastenrad-Initiativen diesen Systemwechsel voran. Auch der ADFC ist engagiert, wie in Hannover mit Hannah oder in Hamburg mit Klara. Sogar in kleinen Städten werden Lastenräder mit Erfolg verliehen, beispielsweise die Heidschnucken in Buchholz i. d. Nordheide.

Was in anderen Städten und Regionen längst üblich ist, gibt es nun auch im Kreis Stormarn: Der ADFC Kreisverband hat mit Mitteln der BINGO-Lotterie, der Hamburger Sparkasse und der GbR Solarkraft Stormarn drei eigene Lastenräder angeschafft. Jeweils ein Rad steht in Bad Oldesloe, Ahrensburg und in Reinbek für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur tageweisen, kostenfreien Ausleihe und zum Ausprobieren bereit.

Bis zu 200 kg Gesamtgewicht (inkl. Fahrer/in) darf das Riese & Müller Packster 80-Lastenrad tragen, ... damit ist ein Wochenendeinkauf gut zu bewältigen, Altglas zum Container transportieren, der Picknick-Ausflug mit Familie oder Freunden - alles kein Problem. Zur Ladungssicherung ist das Rad mit einem Überwurf-Netz ausgestattet, gegen Regentropfen hilft die beiliegende Plane. Und sind einmal ganz sperrige Dinge zu bewegen, ... die Transportbox ist abnehmbar.

Ein Kindersitz wird aus Sicherheitsgründen nicht angeboten. Der Ausleihvorgang ist einfach: Unter www.adfc-stormarn.de/unser-lastenrad im Belegungskalender nach freien Terminen schauen, die Reservierungsanfrage ausfüllen und absenden (Mindestalter 18 Jahre). Eine Bestätigung kommt per E-Mail innerhalb von 24 Stunden. Bei Bedarf und In Absprache können Verleihzeiträume verlängert und Abholstationen verändert werden.

Das R&M Packster 80 ist mit einem E-Motor bis 25 km/h ausgestattet. Eine stufenlose Getriebebox erleichtert die Schaltvorgänge, die Kraftübertragung erfolgt per Gates-Riemchen und zupackende Scheibenbremsen sorgen für kraftvolle Verzögerung. Eine Dauerlichtanlage und die mitgelieferte Signalweste schaffen bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Den Fahrkomfort garantieren die gefederte Vorderradgabel und Sattel, die Ausstattung mit Breitreifen sowie ein Rückspiegel. Sitz- und Lenkerhöhe sind variabel einstellbar. Die Reichweite einer Batterieladung beträgt je nach gewählter Unterstützung und Außentemperatur ca. 70 km im ECO-Modus und bis ca. 30 km im TURBO-Modus.

Fazit nach wenigen Wochen: Aus den durchmotorisierten Stormarner Haushalten im Hamburger Speckgürtel bildet sich langsam ein Stamm von regelmäßigen und neuen Nutzern. Es können gern noch mehr werden. Allen Ausleihenden wünschen wir gute und sichere Fahrt!

Joachim Becker



Bambusrad Grundner und Lemisch, Foto: Max Reder

Bambusräder – eine Buchbesprechung

In Kiel haben wir mit „myBoo“ einen Produzenten von Bambusrädern, die inzwischen einige Verbreitung erfahren haben, vor der Haustür. Das Unternehmen arbeitet als „Social Business“, es erhielt Umweltpreise, verbindet die Rahmenproduktion in Ghana mit fair bezahlten Arbeitsplätzen und der Förderung eines Schulprojektes. Nun ist ein Buch über historische Bambusräder erschienen und liegt es sozusagen geografisch nahe, es zu besprechen.

Auch wenn sich dieses Buch zunächst an einen kleineren Kreis richtet: an geschichtlich interessierte Fahrradliebhaber und an eine internationale Community, die sich dem Bau von Bambusrädern verschoren hat. Seit dem Beginn der ökologischen Bewegung vor etwa 50 Jahren erregt Bambus als Rahmenmaterial das Interesse engagierter Fahrradbauer, da dieser Naturstoff den Vergleich mit technischen Materialien durchaus besteht.

Das Buch von Oswald Wieser „Grundner und Lemisch Bambusräder- in die Zukunft geholt“ wendet sich gleich in zwei Sprachen, Deutsch und Englisch, an diese Leserschaft. Es berichtet über die österreichische Firma Grundner und Lemisch, die von 1896 bis 1914 Bambusräder erfolgreich auf dem industriellen Niveau ihrer Zeit produzierte.

Der Autor Oswald Wieser, eigentlich Soziologe und Informatiker von Beruf, ist einer der leidenschaftlichen Bambusradbauer der Jetztzeit. Im Buch hat er zusammengetragen, was er durch intensive Recherche über die Pioniere noch herausfinden konnte. Daran anknüpfend entwickelt er dann Ideen für eine heutige Fertigung.

Nach der Vorstellung des ersten Bambusrades 1894 auf einer Ausstellung in England begann ein regelrechter Boom dieser Räder. Die Österreicher Franz Grundner, Karl Bräuer und Otto Lemisch- ein Fahrradhändler, ein technikbegeisterter Hutmacher und ein Ingenieur - entwickelten 1896 Patente und begannen in Ferlach bei Klagenfurt mit der Fabrikation. Die Rahmen dieser Räder bestanden aus Bambusrohren, die in Stahlmuffen geklemmt wurden. In diesen Stahlver-

bindungen sind dann auch Lenker, Sattel, Tretlager und die Räder gelagert. Die Rohre konnten bei einem Defekt ausgetauscht werden. Nach diesem einfachen Prinzip entstanden elegante Räder, die einen Nerv ihrer Zeit trafen. Grundner und Lemisch konnten ihre Fabrikation in kurzer Zeit ausweiten. 1898 beschäftigte das Unternehmen bereits 63 Mitarbeiter. Ein großes Händlernetz und neue Vertriebsformen, wie der eben entstehende Versandhandel, brachten die Räder zum Kunden auch im umliegenden Ausland.

Doch die stürmische Entwicklung mündete nicht in einen ruhigen Geschäftsgang. Bereits 1898 trennt sich Franz Grundner vom Unternehmen. Otto Lemisch führt die Fabrik weiter, doch binnen weniger Jahre sinkt und endet die Produktion. Die Ursache lässt sich nicht verlässlich ergründen, da die wirtschaftlichen Daten der Firma nicht mehr vorhanden sind. Nicht einmal die genauen Produktionszahlen liegen vor. War die Produktion zu aufwändig, entgegen den Werbeversprechungen? Oder fand eine Mode ihr Ende? Die Qualität der Räder allerdings ist durch die überlebenden Exemplare, die teilweise Jahrzehnte lang in Gebrauch waren, belegt.

Oswald Wieser folgt im Buch dem Lebensweg der Protagonisten. Er stellt erhaltene Räder mit Fotos und ihre Besitzer vor. Anschließend entwickelt der Autor seine Zukunftsvision einer Verbindung der Bambusrohre mit Muffen aus dem Holzbestandteil Lignin, die EDV-gestützt hergestellt eine hohe Festigkeit erreichen. Eine Technik, die Erinnerungen wachruft an die Bauweise der Pioniere der Bambusräder. So könnte eine industrielle Fertigung auf heutigem industriellem Niveau möglich werden.

Entstanden ist in kleiner Auflage ein gut lesbares und optisch ansprechendes Buch. Wermutstropfen bilden einige „verpixelte“ Abbildungen, die angesichts des Aufwandes, mit dem das Buch ansonsten erstellt wurde, verwundern.

Bodo Bachmann

Oswald Wiesener "Grundner & Lemisch Bambusräder - in die Zukunft geholt" | Verlag Brüder Hollinek 2019 | ISBN: 978-3-85119-380-0

Mehr als Bambus

Inspiziert durch das vorgestellte Buch von Oswald Wieser wandten wir uns mit einigen Fragen an Herrn Felix Habke, Leitung PR-Marketing-Cooperation der my Boo GmbH in Kiel.

Sehr geehrter Herr Habke, die my Boo GmbH lässt die Rahmen für Ihre Bambusfahräder in Ghana fertigen. Warum?

Sehr geehrter Herr Bachmann, vielen Dank für die Möglichkeit, unsere Arbeit darzustellen!

Seit 2012 arbeiten wir mit unserem Partner, dem Yonso Project, auf Augenhöhe zusammen. Dabei ist es für uns essentiell wichtig, dass eine Wertschöpfung direkt in Ghana entsteht. Als my Boo GmbH probieren wir in Ghana und Deutschland soziale, ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit miteinander zu verbinden. Unser ganzer Stolz ist die im Herbst 2019 eröffnete und durch den Verkauf unserer Bambusfahräder eröffnete „Yonso Project Modell School“ in der ländlichen Ashanti Region Ghanas.

Welche Technik nutzen sie und welche Herausforderungen sind damit verbunden?

Gemeinsam mit unserem ghanaischen Rahmenlieferanten, konnten wir eine schon vor Ort genutzte Technik weiterentwickeln. Dabei nutzen wir selbstentwickelte Rahmenlehren, die für eine exakte Geometrie sorgen. Mit Hilfe dieser Rahmenlehren, Naturfasern und Kunstharz fertigen die Mitarbeiter*innen die Verbindungen zwischen den Rohren. Sobald das Harz getrocknet ist, werden die Verbindungen abgeschliffen und poliert. Eine anschließende Lackierung sorgt dafür, dass die Rahmen vor Wind und Wetter geschützt sind. Im letzten Schritt wird der Rahmen dann anhand einer umfangreichen Checkliste sorgfältig geprüft. In jeden Bambusrahmen fließen etwa 80 Stunden Handarbeit.

Herausforderungen sind ein regelmäßiger Check des Arbeitsschutzes der Mitarbeiter*innen unseres Partners, den wir durch regelmäßige Schulungen sicherstellen.

In Spanien konnten wir sogenanntes „High Bio Based“ Kunstharz finden, welches einem Kreislauf wieder hinzugefügt wird. Allgemein spiegelt das unseren Ansatz von nachhaltigem Handeln wider.

Aktuell arbeiten wir an einer Möglichkeit durch Alltagseinflüsse entstandene eventuelle kleine Mängel an den Naturfaser/Harz Verbindungen direkt in Kiel beheben zu können. Oswald Wieser schlägt in seinem Buch als Zukunftsmodell vor, die Bambusrohre in Muffen aus Lignin, einem biologisch abbaubaren Holzderivat, zu klemmen und damit auch einen Austausch bei Defekt zu ermöglichen.

Tatsächlich standen wir schon diverse Male mit Oswald und anderen Forschern im Austausch und finden verschiedene Ansätze interessant. Selbstverständlich können wir uns vorstellen, zukünftig auch andere Techniken zur Produktion unserer Bambusrahmen zu nutzen. Für uns essentiell ist aber die Umsetzung dieser Techniken vor Ort bei unserem Partner in Ghana.

Muffe aus Lignin
Foto: Oswald Wieser

Welche Zukunft sehen Sie für die Bambusradproduktion? Bambusräder sind relativ teuer und werden auch von einer Modewelle getragen. Wie wollen Sie die bisher manufakturmäßige Fertigung weiterentwickeln, um auch mit dem Preis konkurrenzfähiger werden?

Seit April 2014 sind unsere my Boo Bambusfahräder mittlerweile auf dem europäischen Markt vertreten. Jährlich können wir ein konstantes Wachstum verzeichnen. Mehr als 180 Fachhändler in ganz Europa führen unsere Bambusfahräder. Die my Boo GmbH beschäftigt aktuell mehr als 50 Mitarbeiter*innen in Schleswig-Holstein, unser ghanaischer Partner mehr als 40. Ich glaube uns ist es als erstes Unternehmen, vielleicht seit „Grundner & Lemisch“, gelungen Bambusfahräder bei einer breiten Öffentlichkeit bekanntzumachen und mit unserer großen Modellpalette an E-Bikes, City- und Trekkingbikes, wie auch sportlicheren Modellen eine faire und echte Alternative zu klassisch in Taiwan geschweißten Alurädern darzustellen. Des Weiteren bin ich davon überzeugt, dass auch zukünftig Konsument*innen noch genauer darauf achten, wo und wie ihre Produkte produziert werden.

Preislich sind wir an einem Punkt, mit dem wir sehr gut leben können. In den letzten Jahren sind Fahrräder generell teurer geworden, wir hingegen konnten mehrere Saisons auf eine Preiserhöhung verzichten. Nichtsdestotrotz werden unsere handgefertigten Bambusfahräder sicherlich immer einen Tick teurer sein, als industriell gefertigte Aluräder. Aber ein handgefertigter Massivholztisch eines Schreiners wird auch immer teurer sein, als ein, sicherlich auch schöner, Tisch eines schwedischen Möbelhauses – und das ist auch vollkommen ok!

Bodo Bachmann



Seeblick mit Bambusrad, Foto: J. Bruhn

Bambusrad – ein Fahrbericht

Zur Teststrecke: Auf der 60 Kilometer langen Strecke von Kiel zum Westensee und wieder zurück habe ich das Rad auf den unterschiedlichsten Fahrbahnoberflächen und mit wechselndem Steigungsprofil getestet.

Das Bambusfahrrad „My Yonso“ von My-Boo ist ein richtiger Hingucker. Der Rahmen des Rades mit seiner sportlichen Diamantform gleicht designtechnisch normalen City-Bikes, obgleich die Rohre des Bambusrades etwas dicker als „normal“ sind. Die Verarbeitung des Bambus wirkt sehr hochwertig und stabil.

Der Rahmen trägt herkömmliche Fahrradkomponenten aus dem höheren Preissegment:

Eine 11-Gang-Nabenschaltung, hydraulische Scheibenbremsen, einen Gepäckträger und qualitativ hochwertige Beleuchtung. Ein kleines Extra bilden Griffe mit integrierter Federung. Auch überraschend: Das Gewicht. Denn bei einem Bambusrad stellt man sich ein leichtes Fahrrad vor. Mit seinen ca. 15 Kilogramm ist es jedoch vergleichbar mit normalen City-Bikes.

Bereits in der Stadt ist mir die Nabenschaltung angenehm aufgefallen, weil sie sich recht schnell schalten ließ. Als ich dann weiter in ländliche Regionen vorgedrungen bin, konnte ich das Fahrrad auch auf unbefestigten Wegen testen. Die federnden Griffe waren sehr angenehm. Da keine Federung

vorhanden und der Sattel nicht sonderlich gemütlich war, verspürte ich Erleichterung beim Erreichen der nächsten Strecke mit befestigtem Untergrund. Allerdings ist das Rad ja auch kein Mountainbike und somit kann man darüber hinwegsehen. Die Kraftübertragung von den Pedalen auf die Straße war top. Nur schade, dass man das Gewicht des Rades spürte. Die gesamte Strecke über wirkte das Bambusrad sehr stabil, was meine anfängliche Skepsis bezüglich Material und Stabilität unbegründet ließ. Es hat großen Spaß gemacht mit dem Rad auf Tour zu gehen. Für die Stadt ist das Fahrrad sehr gut geeignet, wenn man sich jedoch auf eine längere Strecke begibt, die auch unbefestigte Wege enthält, dann sollte einem bewusst sein, dass das Rad keine Federung hat.

Zusammenfassend kann man sagen: Das My-Boo-Bambusfahrrad ist vergleichbar mit „normalen“ City-Bikes – aber mit dem besonderen Extra der Optik.

Julius Bruhn

Preis: 2.899 EUR
Aussehen: Ein Hingucker
Komfort: In der Stadt top; im Gelände mittel

FAHRRADHAUS
SCHAWO



E-Bike erfahren

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

individuell • kompetent • persönlich



Ditzum an der Ems, Foto: Ellen Pahling

Unterwegs mit Boot und Bike – trotz Pandemie

Auch im Corona-Sommer 2020 haben PMS Redakteurin Ellen Pahling und ihr Mann Harald eine Segelreise unternommen, was viele sich nicht getraut haben. Ihr Ziel: die Deutsche Bucht. Dort wo Ebbe und Flut den Takt angeben. Wo die Menschen nicht hallo, sondern Moin sagen und erstmal Teetrinken, wenn sie zusammenkommen – alles ganz sachte an. Der Törn ging von Leer an der Ems bis nach Wyk auf Föhr mit vielen Zwischenstopps auf den Inseln. Umsichtige Menschen, ungewöhnlich viel Platz und gute Fahrradwege haben sie besonders auf den ostfriesischen Inseln erlebt.

Die „rasende Entschleunigung“ war für uns kein Problem. Wir planten, ohnehin längere Hafenaufenthalte einzulegen. Ausflugsziele wollten wir mit unseren Klapprädern ansteuern, die fast jeder Segler an Bord hat. Und wer kein Rad dabei hat, kann überall eines ausleihen. Die schönsten Radtouren dieser Reise habe ich aus unserem Logbuch herausgesucht.

Jever – inoffiziell die Marienstadt

Unsere erste Radtour in Friesland führte von Hooksiel zum Schloss Jever, ein Stück entlang auf der Tour de Fries. Im Schlossmuseum wurden leider keine Führungen angeboten. Dennoch haben wir viel mitgenommen, über das Leben von Fräulein Maria „Herrscherin von Jever“ und dem kriegerischen Treiben der ostfriesischen Häuptlinge. Auch die Stadt Jever ist einzigartig mit ihren historischen Backsteinbauten und Denkmälern, überall treffen wir auf Spuren von Fräulein Maria.

Emden – Stadt am Dollard

Auch die Tour durch Emden war schön und lehrreich. Der Radweg führt auf der alten Verteidigungsanlage „dem Emdener Wall“ entlang. Er besteht aus fünfeckigen Bastionen, den sogenannten Zwickern. Unser Ziel: die Kesselschleuse. Sie ist eine Rundkammerschleuse, die gleich vier Wasserstraßen für die Schifffahrt miteinander verbindet. Freizeitkapitäne aufgepasst, hier kann man schnell mal falsch abbiegen. Typisch für

die Stadt Emden sind die Backsteinbauten, die kleinen Delften und ihr „bekanntester Sohn“ Comedian Otto Waalkes. Raus aus Emden entlang der Dollardroute nach Petkum und dort mit der nostalgischen Emsfähre übersetzen zum idyllischen Fischerort Ditzum. Die Überfahrt dauert 20 Minuten und kostet für eine Person plus Fahrrad 3,00 €. Im Fischerhaus gibt es leckere Fischgerichte. Die Außenterrasse bietet einen wunderschönen Blick auf den Hafen mit den malerischen Krabbenkuttern.

Langeoog - Ruhe, Platz und Weite

Von den ostfriesischen Inseln hat uns die Insel Langeoog am besten gefallen. Im Frühsommer durften Pandemie-bedingt noch keine Tagestouristen das Eiland besuchen, dadurch hatten die wenigen Gäste die Insel für sich. Die Radtour allein durchs Pirothal war ein Traum. Der Radweg führt vom Inselort mitten durch eine hügelige Dünenlandschaft mit blühender Wildnis. Fast die Hälfte Langeoogs gehört zum Unesco-Weltkulturerbe Wattenmeer.

Unser Fazit: Zugegeben es war eine Reise, geprägt von Hygiene- und Sicherheitsvorschriften, aber wir haben uns genauso sicher gefühlt wie zu Hause. Kein Gedränge, kein Gewusel. Alle tragen den „obligatorischen Schnuttenpulli“ und halten Abstand. Vor allem die Insulaner nehmen die Corona-Regeln sehr ernst. Wir würden diese Reise wieder unternehmen.

Tipp: Die Tour de Fries. Sie ist ein sieben Tage Rundkurs und führt durch Urwald, Geest-, Marsch-Moorlandschaften. Start- und Endpunkt ist Wilhelmshaven. <https://www.friesland-touristik.de>

Tipp: Die Dollardroute. Ein 300 Kilometer deutsch-niederländische Radwander-Rundkurs am Weltnaturerbe Wattenmeer. <https://www.dollard-route.de>

Ellen Pahling

Erfolgsspur in Geesthacht

Die ADFC Ortsgruppe wurde 2015 gegründet. Unterstützt vom Leiter des Bauamtes der Stadt, selbst ADFC Mitglied. Die Voraussetzungen für eine gute Zusammenarbeit mit der Verwaltung waren also gegeben. Auf unserer ersten Mitglieder-Versammlung zeigten sich Unterschiede. Einige wollten ihr Augenmerk auf Radtouren legen, andere sich der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur widmen. Wir fanden aber zusammen, wählten einen ersten Vorstand. Nach motiviertem Start trat jedoch der Vorsitzende zurück. Birgit Renk übernahm und schaffte es in kurzer Zeit, die Ortsgruppe weiter mit Leben zu füllen. Ein Radtouren-Programm umfaßte jeden Mittwoch eine Tagestour, auch Wochenend- und Mehrtagestouren fanden guten Zuspruch. Neue Mitglieder stießen dazu.

Das Wichtigste war aber die Radwege-Infrastruktur zu verbessern. Wir boten uns Verwaltung und Politik an, wurden zu den Fraktionssitzungen der Parteien in der Ratsversammlung eingeladen. Auch in der Verwaltung führten wir im kleinen Kreis Gespräche. Wir mussten lernen, dass unsere Vorschläge nicht immer gleich umgesetzt wurden. Erkanteten aber schnell, dass ein Miteinander auf sachlicher Basis der beste Weg zum Ziel ist. Unsere Pressearbeit fand bei der örtlichen Presse viel Unterstützung. Erste Erfolge stellten sich ein: Wir wurden eingebunden bei der Planung des Rad-schnellweges Hamburg-Geesthacht, einige unserer inner-städtischen Vorschläge wurden umgesetzt. Der Durchbruch kam aber mit der Installation eines Runden Tisches Radver-kehr. Unsere Vorsitzende Birgit Renk nutzte das Rederecht im Planungs- und Verkehrsausschuss, diesen Runden Tisch vorzuschlagen. Von den Ausschussmitgliedern einstimmig gebilligt, war schon das erste Treffen ein voller Erfolg. Der Elberadweg im Raum Geesthacht und die Anbindung in die Innenstadt wurden ausgebaut. Nach einem gemeinsamen Radwegweisungskonzept werden an 147 Stationen auf dem Geesthachter Stadtgebiet ab November 2020 Hinweisschilder aufgestellt. Die Verwaltung lobte unsere Arbeit in



Aktive Geesthachter, Foto: ADFC SH

der Presse. Weitere Beschlüsse sind auf dem Weg. So ist ein wesentlicher Punkt, dass bei innerstädtischen Bauvorhaben in Zukunft nicht nur die Anzahl der Pkw Parkplätze vorgegeben wird, sondern auch sichere und leicht zugängliche Fahrradabstellplätze aufgenommen werden. Bei Mehrfamilienhäusern ein absolutes Muss. Ein weiterer Vorteil war, dass ich, Hans-Hermann Wulff, in den Umweltbeirat der Stadt Geesthacht gewählt wurde und seit Anfang 2020 auch der Vorsitzende des Beirates für Umwelt und Natur bin. Dadurch bekamen wir Antrags- und Rederecht in den Ausschüssen der Stadt Geesthacht. Unser Antrag, Bordsteinkanten auf Fuß- und Radwegen abzufachen, wurde einstimmig im Bauausschuss angenommen.

Aus unseren Erfahrungen ein Fazit: es ist wichtig, bei Gesprächen mit Entscheidungsträgern sehr gut fachlich vorbereitet zu sein und stets diese Gespräche zu suchen. Und auch den Kontakt zur Presse zu pflegen. Nicht weniger wichtig ist ein menschliches Miteinander: Politiker und wir Fahrradlobbyisten machen die Arbeit ehrenamtlich und die Verwaltungsmitarbeiter sind in viele andere Prozesse eingebunden. Wir müssen unsere Anliegen aber immer wieder vorbringen, wir brauchen die Verkehrswende. Unsere Enkel werden es uns danken.

Hans-Hermann Wulff und ADFC Ortsgruppe Geesthacht

Helmholtz-Zentrum Geesthacht ist „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber

Seit 2017 vergibt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die neue EU-weite Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Nun hat das Helmholtz-Zentrum Geesthacht - Zentrum für Material- und Küstenforschung GmbH das begehrte Siegel in „Silber“ erhalten.

Unternehmen, die den Radverkehr systematisch fördern und sich zertifizieren lassen, sind Gewinner: Es stärkt die Mitar-

beiterbindung sowie das Teamgefühl. Zugleich kann ein Arbeitgeber beim betrieblichen Gesundheits-, Umwelt- und Mobilitätsmanagement punkten.

Jan Voß

Info unter: www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



Schulprojekt, Foto: ADFC SH

EU-Projekt:

Mobil mit dem Fahrrad zur Grundschule – und Spaß dabei

Radfahrende Grundschulkindern sind fit, haben Spaß – und sind eigenständig mobil!

Der ADFC Schleswig-Holstein möchte im EU-Projekt „cities multimodal“ unter Beweis stellen, dass Kinder auch ohne Elterntaxi den Schulweg absolvieren können. Deshalb hat das Projektteam den Grundschulen im Land nach den Sommerferien die „Mobilitätstage“ angeboten – und nach kurzer Zeit hatten schon 15 Schulen für insgesamt 30 Klassen ihr Interesse angemeldet. Davon wurden fünf Schulen mit zusammen neun vierten Klassen ausgewählt.

Verkehrsanalyse aus Kindersicht

Im Oktober starteten die Mobilitätstage an der Schule Marli in Lübeck – und sie begeisterten sofort Schüler*innen und Lehrkräfte. Es brachten sich alle mit voller Motivation und Einsatz ein. Im Theorieteil wurden alltägliche Verkehrssituationen aus Sicht der Kinder besprochen. Mit Hilfe einer „Helm-galerie“ wurde der richtige Sitz des Fahrradhelms von den Schülerinnen und Schülern untersucht. Anschließend bot

der Fahrradparcours den Kindern mit viel oder wenig praktischer Erfahrung vielfältige Herausforderungen der Fahrsicherheit. Und doch leuchteten am Ende alle Kinderaugen, als auch das letzte Kind die herausfordernde Fahrradwippe erfolgreich meisterte! Ein Hindernis, das auf jeden Fall viel Überwindung kostet, da kann man schon stolz auf sich sein. Ende Oktober ging es dann nach Hemmingstedt bei Heide in Dithmarschen. Dort absolvierten zwei vierte Klassen erfolgreich und mit Spaß und Freude den Mobilitätstag. Leider verhinderte die Corona-Pandemie die für November noch geplanten Aktionstage, sie mussten aufgrund der erlassenen Schutzmaßnahmen abgesagt werden.

Die Zwangspause wird jedoch für eine ausführliche Projektauswertung genutzt. Und auch wenn das Projekt im März 2021 endet, steht für die Mitarbeiter*innen auf jeden Fall fest: Die Mobilitätstage waren ein voller Erfolg – und ein Nachfolgeangebot durch den ADFC ist unbedingt erwünscht!

Jan Voß

Radstrategie:

ADFC Lübeck schlägt Einrichtung weiterer Fahrradstraßen vor

Der Landesverband des ADFC hat seine kommunalen Gliederungen aufgefordert, Vorschläge für mögliche Fahrradstraßen auf der Plattform „Verkehrswende selber machen“ einzureichen. Der Kreisverband Lübeck ist dieser Aufforderung gefolgt und hat insgesamt 11 mögliche Verläufe für die Hansestadt Lübeck dargestellt. Ein Teil dieser Vorschläge entspricht Plänen aus dem Programm „Fahrradfreundliches Lübeck“ aus dem Jahr 2013, einige Vorschläge sind neu. Lübeck

soll dem Beispiel aus Kiel folgen. Die Landeshauptstadt verfügt über 23 Fahrradstraßen, Lübeck hingegen hat nur zwei Fahrradstraßen in der östlichen Altstadt und in der Dorfstraße. Fahrradstraßen sind viel schneller zu realisieren, weit kostengünstiger, und auch deutlich konfliktärmer.

Die Anschreiben an die Stadt Lübeck können im genauen Wortlaut unter PMSplus nachgelesen werden.

Bodo Bachmann



Da war das neue Rad noch ganz frisch, Foto: A. Bachmann

Augen auf beim Kinderfahrradkauf

Seitdem Kinder mit Laufrädern aufwachsen, ist der Wechsel auf das erste eigene Fahrrad im wahrsten Sinne des Wortes ein Kinderspiel. Stützräder werden nur noch selten gesehen. Also musste im Alter von etwa dreieinhalb Jahren das erste Fahrrad für die Tochter gekauft werden. Ein Blick in den Gebrauchtmarkt und ein schickes rosa, pinkes 16" Mountainbike einer renommierten Marke zu einem erschwinglichen Preis war schnell gefunden, die Farbe ein Volltreffer. Doch schnell war die Anfangseuphorie verfliegen. Die Rücktrittsbremse störte, verhinderte einen unkomplizierten Start mit der richtigen Pedalstellung. Das insgesamt klobige und schwere Rad war für das kleine Mädchen viel zu unhandlich. Aller Anfang ist schwer, so dachten wir, doch wirkliche Freude stellte sich auch später nicht ein, sondern schlug zügig in Frust und Resignation um. Gefolgt von der Weigerung weitere Versuche zu unternehmen. Selbst der fahrradverrückte Großvater konnte nichts ausrichten. Daher fing ich an, mich intensiver mit dem Thema Kinderfahrräder zu befassen. Im Speziellen weckten die Marken Woom und Kubikes mein Interesse. Auch Freunde berichteten nur Positives über diese Räder. Zum Kauf eines knapp 400 Euro teuren Kinderfahrrads konnte ich mich zunächst nicht durchringen. Als zehn Monate später keinerlei Besserung in Sicht war, entschieden wir uns, ein kleines schwarzes 16" Kubikes zu erstehen. Die Begeisterung ein neues Fahrrad zu bekommen, hielt sich bei der Tochter in Grenzen. Die Fahrt zum Händler wurde sogar von Tränen begleitet. Doch als sie das Rad in den Händen hielt, stellte sich pure Freude ein. Sie stieg aufs Rad – und fuhr los, als hätte sie nie etwas anderes gemacht. Auch das Bremsen mit den Händen funktionierte im Gegensatz zu vorher sofort, als sie den Hebel nicht ansatzweise bedienen konnte. Unglaublich. Das geringe Gewicht, der freie Rücktritt, ich kann nicht genau sagen, was den Ausschlag gab. Aber es war die richtige Entscheidung. Es ist fantastisch das zuvor verzweifelte Mädchen jetzt mit viel Freude fahren zu sehen. Auch der Opa war höchst erstaunt und motivierte mich, diese Erfahrungen aufzuschreiben.

Alexander Bachmann

Der ADFC Bundesverband stellt umfassende Informationen zum Kauf von Kinderfahrrädern und Zubehör bereit. Unter: www.adfc.de/themen/im-alltag/familie-und-kinder/kinderfahrradkauf



Foto: Petra Moritz

Abenteuerliche Ostsee Schöne Orte auf Deiner Radtour

Wir sagen Danke für die schönen Bilder und wundern uns, was so alles passieren kann an der abenteuerlichen Ostsee: Nicole Repp versendet im Sturm auf Fischland, Petra Moritz begegnet einem zu Holz erstarrten Drachen auf der Insel Poel und Volker Marohn wundert sich über eine Verwerfung im Raum-Zeit-Kontinuum. Es führen viele Wege nach Rom und es gibt genauso viele Wege zu Abenteuern mit dem Rad.

Zeigt her Eure Fotos

Kommt gesund ins Neue, dann hoffentlich bald Corona-freie Jahr. Die nächsten Fotos werden in der Februar 2021 PMS Ausgabe veröffentlicht.

Wir freuen uns auf Eure tollen Fotos.

Zusendungen gerne an: pms-redaktion@adfc-sh.de



Foto: Nicole Repp



Foto: Volker Marohn

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.

NORWID
Räder für Velosophen

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes
und Ihr Traumrad

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

Touren: Radfahren mit Enkelkindern, PMS 2.2020

Frau Dorit-Lorenz-Heinrich hat uns einen sehr schönen Beitrag geschickt:

Wir brauchen für unseren Alltag kein Auto mehr. Wir haben es vor 11 Jahren verkauft. Dies macht unser Kinderfahrradanhängen möglich. Unsere Kinder sind jetzt 10 und 13 Jahre alt, und sie sind ihr Leben lang mit dem Fahrrad Anhänger transportiert worden. Weil sie nun beide zu groß sind dafür, haben wir vor ein paar Wochen ein e-Lastenrad angeschafft. Es gibt eines, es heißt Urban Arrow Family, mit dem man sogar Erwachsene transportieren kann. Zurzeit wünschen sie sich häufig eine Spritztour im Lastenbike, gerne auch mit der Freundin. Das ist super cool! Unsere Kinder haben sehr oft im Anhänger geschlafen, weil sie es so gemütlich fanden und es so toll schaukelte. Sie haben sehr oft im Anhänger gegessen und sie sagen sie fühlten sich darin wie in einem fahrenden Zelt. Besonders schön war es darin im Regen. Im Winter gaben wir ihnen eine Wärmflasche mit auf den Weg. Beide haben ihren Anhänger geliebt. Sie haben sich darin sicher gefühlt, weil die Mama nah war, und doch selbständiger als im Auto, weil sie darin ihr eigenes Reich hatten. Ich habe sie nochmals gefragt: Angst vor Unfällen hatten sie nicht.

Technik: Brauche ich ein Gravel-Bike? PMS 2.2020

Gerald Heiß hat unseren Chef-Redakteur direkt angesprochen: Bodo, ich denke du brauchst ein Schotter-Rad. Deine Konversation mit Deinem Kollegen Andreas liest sich gut. Ich denke auch gerade darüber nach, nicht dass ich eins bräuchte. Aber es macht doch immer wieder Spaß ein neues Rad aufzubauen. Soeben war ich 3 Tage mit meinem Surly im Wendland und der Heide unterwegs. Die 35 mm Reifen waren für die sandigen Strecken zu schmal und so habe ich kurzerhand in Bleckede 47er Billig-Hollandrad-Reifen gekauft. Damit bin ich fast überall durchgekommen. In meinen Crosser hätte ich die nicht reinbekommen und es war sogar noch Platz für mehr. Mit den Cantis komme ich gut klar. Auf eine STI-Schaltung möchte ich nicht verzichten, ehrlich gesagt. Im Gelände hat man doch viel mehr Schaltvorgänge als auf der Straße. Die Taschenfrage wäre noch interessant. Ja, ich habe mir nun auch in Russland eine "Arschrakete" nähen lassen. An diesem Wochenende bin ich allerdings ganz klassisch mit Gepäcktasche am Gepäckträger gefahren. Eine Sattelstütztasche (Randonneurchen) komplettierte das "Set-up", wie es neudeutsch heißt. Der Nachteil ist sicherlich das Gewicht aber es ist so viel praktischer! Öffnen, Verschließen der Taschen ist im Hand-um-drehen geschehen. Ich komme

Auch Frau Freebohm hat uns mit einem Tipp bereichert:

Dass die Kleinen manchmal nölen, könnte auch daran liegen, dass sie trotz Netz den aufgewirbelten Schmutz vom Hinterrad in die Augen bekommen. Außer einer Verlängerung des Schutzblechs haben wir dagegen auch noch kein wirksames Mittel gefunden. Man möchte sie ja nicht immer hinter einer Plastikplane von der Frischluft abschirmen.

Die PMS Redaktion freut sich immer über Leserpost.

Wir wollen mit unseren Lesern ins Gespräch kommen. Es darf auch fachgesprächelt werden. Nur zu!



Mit Surly in der Heide, Foto: Gerald Heiß

überall leicht ran und muss nicht kramen und suchen bis ich einen Riegel gefunden habe. Und die Packtasche, die ja ohne Inhalt schon schwer ist und deutlich an der Seite im Wind steht, merke ich dennoch nach wenigen Kilometern nicht mehr. Meine neue maßgeschneiderte "Arschrakete" soll dennoch bald zum Einsatz kommen, wenn es bei einem langen Brevet in den Bergen auf jedes Gramm ankommt. Für Touren allerdings bevorzuge ich weiterhin die klassische Variante. Noch grüßen mich die entgegenkommenden Bikepacker und Graveler.

Anmerkung der Redaktion: „Arschrakete“ ist ein Synonym für eine besondere Satteltasche. Gerald Heiß unterhält einen Blog für Langstreckenradler, schaut rein: <http://randonneurostholsstein.blogspot.com/>

Das ist das Schöne an der Redaktionsarbeit, man lernt tüchtig dazu! So habe ich erfahren, dass Friesisch nicht einfach Friesisch ist. Es gibt das Festlandfriesisch, das Friesisch der Inseln und der Artikel ist im Mooringer Friesisch verfasst. Unsere Reihe mit den einheimischen Fremdsprachen

wollen wir auch gerne fortsetzen. Also Autoren auf Platt, Dänisch oder Friesisch, poliert Eure Sprache! Schreibt uns einen Beitrag! Bodo Bachmann

Sü gung et ouers ai!

Tir wus et ouers sü: Wan en iinjfächen schandarm huugere ap kaame wälj, sü köö'r dät bloot, wan´r hunert manschne malded häi. Wat wus et duch en truuri spal ma di schandarm Hansen önj Boorlem! Hi häi je wälj nüügenännägenti stroofsäädle ütschriwe kööt. Ouers dät wus ä! määsttu fiw iir sunt. Hi drääwed än drääwed nänen mansche, wat wat ütfrin häi, än südänji köö Hansen ai tu san hunerste stroofsäädle kaame. Fergingen saandi wus´t ouers sü wid: Hansen wus wi aw e wächt. Hi lüp jüst forbai e schörk önj Boorlem, as di preester ma sin fiilj e hord dilköm. „Moin, preester, hüng gung et?“ grööted di schandarm ham. „Oo, foole tunk“, miinjdi di preester, „ik hääw hoow hülen - dü wjarst je natörlik wi ai deer -, e san schint, än nü wal ik tu hüs. Me gung et fäli gödji!“ „An wat as ma din fiilj? Hääst et uk aw e ra?“ friääged di schandarm. Jää, was duch! Weeram fräägest du? Ik käär ältens ma üusen hiiregood.“ „Ma twaar moon awt filj? Dät gung ai, dät as ferbin! Ik mötj de malde!“ Sü luked et duch nuch, dät di schandarm Hansen üt Boortlem en lait widere eefter boowne köm.

Ferteeld foon Maike an Hayo Andresen

So geht es aber nicht!

Früher aber war es so: Wenn ein einfacher Polizist befördert werden wollte, konnte er das nur, wenn er hundert Menschen angezeigt hatte. Was war das doch für ein trauriges Spiel mit dem Polizisten Hansen in Bordelum! Er hatte ja wohl neunundneunzig Strafzettel schreiben gekonnt, aber das war nun beinahe schon fünf Jahre her. Er traf und traf auf keinen Menschen, der eine Straftat begangen hatte, weswegen Hansen nicht zu seinem hundertsten Strafzettel kommen konnte. Am letzten Sonntag war es aber so weit: Hansen war wieder unterwegs auf Streife. Er ging gerade an der Kirche in Bordelum vorbei, als der Pastor auf seinem Rad von der Kirchwarft runtergefahren kam. „Moin, Pastor, wie geht es dir?“ grüßte der Polizist ihn. "Oh, vielen Dank", meinte der Pastor, "ich habe Gottesdienst gehalten - du warst ja natürlich wieder nicht da - die Sonne scheint, und nun will ich nach Hause. Mir geht es wirklich gut!" "Und was ist mit deinem Rad? Ist alles in Ordnung?" fragte der Polizist. „Ja, aber natürlich! Warum fragst du? Ich fahr immer mit unserem Herrgott.“ „Mit zwei Mann auf dem Rad? Das geht nicht. Das ist verboten! Ich muss dir einen Strafzettel ausstellen.“ So glückte es doch noch, dass der Polizist Hansen aus Bordelum befördert wurde.

Erzählt von Maike und Hayo Andresen

S+V Kronshagen Manufaktur
Stellen Sie IHR S+V Manufaktur-Fahrrad in Größe, Form, Antriebsart und Farbe zusammen.

s+v fahrräder · eckernförder str. 256 · 24119 kronshagen
tel. 0431 549280 · s.u.v.fahrraeder@t-online.de · www.suv-kronshagen.de

Fahrräder

(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.