



MAN SÜLM

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
SCHLESWIG-HOLSTEIN



Titelbild © L'Ajuntament de Barcelona / Clara Soler Choppo

Jetzt sichern:
Einstiegsmitgliedschaft für nur 19 Euro im
ersten Jahr mit dem Code **70-B18** * unter
adfc.de/einstieg
(*Gültig im Juni / Juli / August)

GUT, BESSER, SUPERBLOCK

Barcelona.
Wie ein Verkehrskonzept die
Stadtplanung revolutioniert.

Rad & Tat: Mit unserer
Postkarte Radwünsche an
Bürgermeister*innen senden.

ADFC-Projekte für die Verkehrs-
wende: Mobilitätskongress und
Mobilitätsmentoren.



SUPERBLOCKS? SUPER IDEE!

Zukunftsfähige Städte, Lebenswerte Innenstädte, Klimaanpassungsmanagement – das sind Begriffe, die mir bei meiner Tätigkeit als Architektin und in der Kommunalpolitik immer häufiger begegnen. Wie man mit einem Verkehrskonzept, das konsequent auf Fuß- und Radverkehr ausgerichtet ist, zu einer innovativen Stadtplanung kommt, zeigt Barcelona.

Dass wir in Schleswig-Holstein noch viele gute Ideen brauchen, zeigen die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests. Kommunen und Kreise müssen bis 2030 30 Prozent Radverkehrsanteil erreichen. Wir hoffen, dass es nach der Kommunalwahl viele radbegeisterte Kommunalpolitiker*innen geben wird! **Und dann ist da auch noch unsere Postkarte - Ihr findet sie auf Seite 5 - mit der sich Eure Radwünsche ganz einfach an die im Mai gewählten Bürgermeister*innen schicken lassen!**

Und **SAVE-THE-DATE**: Am 22. Oktober 2023 findet unsere Landesversammlung statt! Ich freue mich darauf, viele vertraute Gesichter wiederzusehen und noch mehr neue Gesichter kennenzulernen!

Bis dahin wünsche ich Euch einen wunderbaren Radfrühling und -sommer!

Stephanie Meyer, Landesvorsitzende

BAD BRAMSTEDT

Abgefahren!

RADFAHREN IN DER KUR- UND ROLANDSTADT

Besuchen Sie uns im Holsteiner Auenland!

In unserer flachen und malerischen Auenlandschaft erleben Sie unvergessliche Radtouren! Fünf Rad- und Wanderwege freuen sich darauf von Ihnen erkundet zu werden, außerdem kreuzen sich die beiden Fernradwege Ochsen- und Mönchsweg direkt im Herzen unserer schönen Stadt.

Für Stärkung sorgen unsere Cafés und Restaurants und Abkühlung erhalten Sie bei einem Stopp in unserem Garten der Sinne mit seinem Kneipp Becken im Kurpark.

Kartenmaterial, liebevoll gestaltete Souvenirs, eine Zimmervermittlung und wertvolle Tipps erhalten Sie im Amt. Zum Glück.

AMT. Zum Glück
KULTUR- & TOURISMUSBÜRO
Stadt Bad Bramstedt
Bleek 16 | 24576 Bad Bramstedt
T + 49 (0) 4192 506 - 27
zumglueck@badbramstedt.de
www.bad-bramstedt.de

kielregion.de

App laden & einfach günstig losradeln.

Immer flexibel in der KielRegion unterwegs.

SprossenFlotte

Wir fördern Wirtschaft

EU.SH

KielRegion
Regionalbudget

SprossenFlotte
Bikesharing KielRegion

30 TEMPO 30 – WIESO, WESHALB, WARUM

Verkehrssicherheit, Schutz vor Lärm und lebenswerte Städte: Tempo 30 hat viele positive Auswirkungen – nicht nur auf den Radverkehr. Deshalb setzen wir uns als ADFC für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein.

Tempo 30 verbessert die Verkehrssicherheit deutlich und trägt zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei. So wird Radfahren auch für Menschen attraktiv, die das Rad noch nicht für ihre Alltagswege nutzen. Außerdem mindert Tempo 30 die Lärm- und Schadstoffbelastung und erhöht die Lebensqualität. Deshalb ermutigen wir Kommunen, überall

dort Tempo 30 anzuordnen, wo es möglich ist.

Auf Bundesebene setzt sich der ADFC politisch dafür ein, dass Tempo 30 innerorts die Regelgeschwindigkeit wird, damit auf allen Straßen in Städten und Dörfern standardmäßig Tempo 30 gilt. Nur für Hauptverkehrsstraßen kann in begründeten Fällen eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) festgelegt werden. Jedoch nur, wenn eine lückenlose und sichere Radverkehrsführung vorliegt. Damit wäre die bestehende Regel-Ausnahme-Situation umgekehrt: Tempo 30 wäre die Regel, Tempo 50 die Ausnahme.

KÜRZERER ANHALTEWEG



RETTET MENSCHENLEBEN

Tempo 30 macht Straßen sicherer, vor allem für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

SCHAFFT LEBENSWERTE STÄDTE & GEMEINDEN

Werden die Straßen sicherer, langsamer und ruhiger, steigt ihre Aufenthaltsqualität und der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren davon.



BEEINFLUSST DIE VERKEHRSMITTELWAHL

Niedrige Geschwindigkeiten wirken sich positiv auf das Verkehrsumfeld aus! Mehr Menschen entscheiden sich, das Rad zu nehmen oder zu Fuß zu gehen, weil sie sich sicherer fühlen.

MINDERT DEN VERKEHRLÄRM

Der Straßenverkehr ist die größte Lärmquelle in Deutschland und Lärm kann der Gesundheit schaden. Tempo 30 senkt den Straßenlärm.



VERBESSERT DAS VERKEHRsverhalten

Bei niedrigen Geschwindigkeiten können Autofahrer*innen das Geschehen in der Straße besser wahrnehmen. Sie haben mehr Zeit, Gefahrensituationen zu erfassen und darauf zu reagieren und es erleichtert die Kommunikation.



25 Jahre Fahrkomfort im Norden:

Besuchen Sie uns zu unseren Erlebnis-Veranstaltungen 2023 mit über 30 Test- und Vorführ-Modellen, Probefahrt-Aktionen und vielfältigen Spezialrad-Angeboten für Ihren Alltag, Radreisen, Reha & Sport.



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



Trimobil.net
Spezialfahräder.



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

MEHR TAT FÜRS RAD

Kommunen sind für die Förderung des Radverkehrs zuständig. Doch dieser Verantwortung kommen sie nicht immer und überall nach, und das, obwohl sie viele Möglichkeiten dazu haben. Was also können - und sollten sie - tun?

Ein Radverkehrskonzept, bitte!

Das kommunale Radverkehrskonzept stellt die wesentliche Grundlage für künftige kommunalpolitische Entscheidungen und Handlungsansätze im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung in der Gemeinde dar. Ein solches Konzept verfolgt das Ziel, die Mobilität der Bürger*innen zu verbessern sowie durch Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten. Dabei stehen die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität/Attraktivitätssteigerung von Vierteln (einschließlich der Lärmreduktion) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit (bspw. für Kinder) im Fokus. Zudem ergeben sich positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Des Weiteren wird ein reduzierter Flächenverbrauch bzw. die qualitative Aufwertung der öffentlichen Räume angestrebt.

Sicheres Fahrradparken

Wer im Alltag Rad fährt, der findet zum Parken an Rathäusern, Schulen oder Sportheimen meistens nur die sogenannten "Felgenkiller" vor. Dabei belegt die Auswertung der ADFC-Fahrradklima-Tests der letzten Jahre: Fahrraddiebstahl ist eines der größten Probleme von Radfahrer*innen. Damit ist das sichere Fahrradparken ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik. Zudem trägt gutes Fahrradparken im oder am Wohnhaus oder Fahrtziel zur verstärkten Nutzung des Rads bei. Der Bedarf für Abstell-

anlagen steigt mit der Anzahl der Fahrräder und der zunehmenden Zahl hochwertiger Elektroräder allgemein.

Auch an Bahnhöfen lassen massenhaft „wild“ abgestellte Fahrräder erkennen, dass ein Fahrradparkhaus fehlt. An kleineren Haltepunkten eignen sich Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen für den Bedarf von Pendler*innen. Hilfe bei Planung und Bau sowie finanzielle Förderung bietet die Bike&Ride-Offensive der DB.

Noch immer werden Neubaugebiete geplant und gebaut, ohne dass an den Radverkehr gedacht wird. Bauämter sollten bei Neubauten auf die Qualität der notwendigen Stellplätze achten, besonders auf ihre leichte Erreichbarkeit. Das gilt für Wohngebäude, aber auch für Arbeits- und Einkaufsstätten. Nachträglich lassen sich Fahrradstellplätze oft nur mit großem Aufwand einrichten. Außerdem können Kommunen Genehmigungen für Fahrradständer vor Geschäften leichter machen.

Falschparker*innen kontrollieren

"Ich wollte nur kurz Brötchen holen", "Ich bin gleich wieder weg", "Ich habe keinen anderen Parkplatz gefunden" - es gibt viele vermeintlich gute Gründe, auf dem Radweg zu parken. Doch es gibt einen, es nie zu tun: Falschparken gefährdet Menschenleben! Durch Parken auf Radwegen und Schutzstreifen werden Radfahrende in den oft gefährlichen fließenden Straßenverkehr gedrängt oder

(verbotenerweise) auf den Gehweg. Auch Parken auf Kreuzungen blockiert Sichtachsen, auf die insbesondere Kinder angewiesen sind. Auf dieses gefährliche Ärgernis weisen regelmäßig die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests hin. Die Teilnehmenden der Umfrage geben bei der Frage nach "Kontrollen von Falschparken" regelmäßig die schlechteste Note in den meisten Kommunen. Es ist daher wichtig, dass Falschparker*innen konsequent abgeschleppt werden!

Tempo 30 einrichten

Gründe für Tempo 30 gibt es viele: Tempo 30 macht Straßen sicherer, vor allem für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Denn bei niedrigen Geschwindigkeiten können Autofahrer*innen das Geschehen in der Straße besser wahrnehmen. Sie haben mehr Zeit, Gefahrensituationen zu erfassen und darauf zu reagieren und es erleichtert die Kommunikation. Dadurch gibt es mehr Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen.

Straßenverkehr ist die größte Lärmquelle in Deutschland. Dabei kann Lärm der Gesundheit schaden. Tempo 30 schafft weniger Verkehrslärm und wirkt sich dadurch positiv auf die Gesundheit aus. Außerdem fördert es den Einzelhandel und die Gastronomie - denn nur wer gerne vor die Tür geht, macht das auch. Niedrige Geschwindigkeiten wirken sich daher insgesamt positiv auf das Verkehrsumfeld aus!

Hier fehlt die Postkarte?
Dann schreibe eine Mail an:

info@adfc-sh.de

**AUSFÜLLEN, ABSCHICKEN,
MITGESTALTEN**

**SCHREIB DEINE*R BÜRGERMEISTER*IN, WAS DU DIR
ALS RADFAHRER*IN FÜR DEINEN ORT WÜNSCHST!**

Sie sind Bürgermeister*in oder Verwaltungsmitarbeiter*in?
Praktische Tipps und Informationen zur Radverkehrsförderung finden Sie auf unserer Website:
www.sh.adfc.de/rad-und-tat

LAMBERTY



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

Große Auswahl und Top Beratung!

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



MOBILITÄTSMENTOREN STARTEN DIE VERKEHRSWENDE AUF DEM DORF

Die Verkehrswende findet auch auf dem Dorf und im sogenannten ländlichen Raum statt. Vernünftige Radwege zu bauen und das Bus- und Bahnangebot auszuweiten, dauert jedoch oft sehr lange. Trotzdem können auch kleine Maßnahmen einen Unterschied machen und nachhaltige Mobilität fördern.

Gemeinden mit bis zu 5.000 Einwohner*innen bei der Suche nach dem richtigen Projekt und berät bei der Umsetzung. Lust bekommen, selbst etwas zu bewegen? Auf der Projekthomepage finden sich alle wichtigen Informationen und Projektleiter Frederik Meißner hilft gerne weiter.

Mobilitaetsmentoren-sh.de

Das Projekt wird gefördert durch "BINGO! Die Umweltlotterie in Schleswig-Holstein" und das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

Die Möglichkeiten sind vielfältig: Ob Fahrradbügel, selbstorganisierte Schulweggemeinschaften, ein Carsharing-Auto, eine bessere, eigene Nahversorgung oder ein Lastenrad für den Sportverein – engagierte Bürger*innen können den Unterschied machen!

Das Projekt "Mobilitätsmentoren Schleswig-Holstein" von ADFC Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem VCD Nord, hilft Menschen in



Foto © Frederick Meissner

MOBILITÄTSKONGRESS 2023 VOM ADFC SCHLESWIG-HOLSTEIN UND MOBILTEAM BY NAH.SH

Gemeinsam mit dem mobilteam by NAH.SH organisiert der ADFC Schleswig-Holstein für September 2023 einen Fachkongress zur nachhaltigen Mobilität.

Bike&Ride und Parkraum. Darüber hinaus wird es Möglichkeiten geben, sich zwischen den Teilnehmer*innen zu vernetzen und tiefer in das Thema nachhaltige Mobilität einzusteigen.

Der Kongress richtet sich gezielt an Bürgermeister*innen schleswig-holsteinischer Kommunen sowie an Mitarbeitende aus Verwaltungen, die sich mit Mobilität befassen.

Unter dem Titel „Starke Kommunen durch moderne Mobilität“ bietet unser Kongress sowohl theoretische Einblicke als auch konkrete Handreichungen. Unsere Referent*innen setzen sich aus Kommunen, Verwaltungen und externen Expert*innen zusammen. In insgesamt zwölf Themenfeldern teilen sie eigene Erfahrungen mit den Teilnehmenden und geben zahlreiche Tipps. Die vorgesehenen Themen bieten eine große Vielfalt: Sie reichen von CoWorking-Spaces und MarktTreffs über Radverkehr und Ladesäulen bis hin zu

Anmeldung und alle Informationen zum Programm unter:
www.mobilitaetskongress-sh.de

MOBILITÄTSKONGRESSSH

IM AUSTAUSCH MIT VERKEHRSTAATSEKRETÄR TOBIAS VON DER HEIDE

Anfang des Jahres waren wir im Gespräch mit Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide rund ums Fahrradfahren in Schleswig-Holstein. Neben dem Austausch über die Pläne der Landesregierung für den Radverkehr in 2023 haben wir über den Fachkräftemangel in den Verwaltungen und mögliche Lösungen dafür gesprochen: Beispielsweise das Einrichten von Professuren für Radverkehrsplanung an unseren Hochschulen sowie die berufliche Fortbildung an der landeseigenen, etablierten KOMMA-Akademie. Auch der Radtourismus war Thema - denn wie kann man Schleswig-Holstein besser kennenlernen als auf dem Fahrrad? Und wie die ADFC-Radreiseanalyse zeigt: Schleswig-Holstein hat noch unausgeschöpftes Potential!

LANDESHAUSHALT 2023: WAS FÜR DEN RADVERKEHR DRIN IST

Gute Nachrichten: 9,30 Euro pro Kopf für den Radverkehr sind im Landeshaushalt Schleswig-Holstein für 2023 vorgesehen. Damit kommt das Land unserer Forderung von mindestens 10 Euro pro Bürger*in so nah wie noch nie.

20 Millionen Euro zusätzlich wird es für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen geben - und das jährlich bis zum Ende der Legislatur. Das, zusammen mit weiteren Fördergeldern, wäre eine Verzehnfachung der Mittel im Vergleich zur letzten Regierung. Die werden allerdings auch gebraucht, denn 90 Prozent der Radwege an Landesstraßen sind sanierungsbedürftig.

Deshalb hat der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr im Bereich Radverkehr von drei auf 13 Stellen aufgestockt. Doch auch hier zeigt sich der Fachkräftemangel.

Das Land, ebenso wie auch Kreise und Kommunen, finden schwer neue Mitarbeiter*innen für Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur.

Wir begrüßen deshalb die Einrichtung einer Verkehrsplanungsprofessur in Schleswig-Holstein! Wer Fachkräfte möchte, muss diese selbst ausbilden. Wichtig ist jetzt, dass die Professur mit einem multimodalen Forschungsansatz mit Schwerpunkt Fahrrad zügig ausgeschrieben wird. Zusätzlich brauchen wir weitere Ausbildungskapazitäten für Ingenieur*innen im Land.

Die nächste Radtour ist immer die schönste!

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

Reiseräder · Rennräder · Mountainbikes und Ihr Traumrad

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

NORWID
Räder für Velosophen

Sonntag 18. Juni 2023

Fahrrad Sternfahrt

Rad fahren – Klima schützen!
Bundesweite Aktion: Mobil ohne Auto

Routenplan, Startzeiten, Infos:
www.fahrradsternfahrt.hamburg



Die Rakotzbrücke ein Wahrzeichen im Kromlauer Park. Erbaut von Friedrich Hermann Röttschke.

BILDERREISE ODER-NEIßE, UCKERMARK

Das Leben ist so viel besser, wenn man eine Reise vor sich hat, auf die man sich freuen kann. Und selbst wenn gerade kein Urlaub in Aussicht ist, können wir von all den schönen Orten träumen, die wir schon gefunden haben. Pett Man Sülm-Redakteurin Ellen Pahling und ihr Mann Harald haben auf dem Oder-Neiße-Radweg und dem Uckermärkischen Radrundweg viele Sehenswürdigkeiten entdeckt und die wollen sie mit Euch teilen – denn Urlaub beginnt im Kopf.

Fotos © Ellen Pahling



1

Kurort Oybin im Zittauer Gebirge.
Ohne jegliche Eile dampft die Schmalspurbahn durch das Gebirge zur Burg- und Klosteranlage Berg Oybin.



2

Die Stadt Görlitz ist heute ein Ensemble aus ca. 4000 Baudenkmalern. Hier der Blick auf die polnische Schwesternstadt Zgorzelec.



3

Die Evangelische Stadtkirche St. Peter und Paul zu Görlitz. Sie beherbergt die Sonnenorgel, erbaut 1703 vom damals hochberühmten, italienischen Orgelbauer Eugenio Casparini.



4

Alte Wirtschaft in Ziltendorf. Blumige Wachtischdecken und Holzklappstühle erinnern an DDR-Zeiten.



5

Indian Summer und tagelang **Blätterkonfetti.**



6

Der Fürst Pückler Park mit dem Neuen Schloss. Stimmt! Pückler? Einfach nicht zu fassen. So schön.



7

Auf dem Deich an der Oderaue, mal rauf, mal runter und ringsherum nur Natur und Weite. Herrlich!



8

Originell, **die Pension im Mittelorturm in Prenzlau.** Schönes Quartier.



Foto © L'Ajuntament de Barcelona / Óscar Giralt

SUPERBLOCKS DIE STRASSEN MIT LEBEN FÜLLEN

Lebenswerte Oasen auf Asphalt: Barcelona sperrt ganze Viertel für den PKW-Durchgangsverkehr und gibt seinen Bürger*innen das zurück, was ihnen zusteht: Eine lebenswerte Stadt.

Superblocks - das sind verkehrsberuhigte Inseln im Großstadtdschungel, in denen Autos nur zu Gast sind und Rad- und Fußverkehr Vorrang haben. Mit diesem Konzept ist Barcelona ein wegweisendes Vorbild für innovative Städteplanung. Die Idee mag zwar einfach klingen, aber die Auswirkungen, die sie auf die katalanische Metropole haben, sind geradezu revolutionär.

**Die Ausgangslage: zu viel Beton und zu wenig Grün.
Die Folge: der „Wärmeineffekt“.
Die Lösung: Superblocks.**

Neben den auch bei uns bekannten Problemen, wie einer enormen Verkehrsdichte, Lärm und Luftverschmutzung, leiden die Barceloneser*innen an einem besonders star-

ken Wärmeineffekt. Verursacht durch viel Beton, hohe Wohnbebauung und zu wenig Grünflächen - also durch die Aufheizung von Gebäuden und Straßen - sind die Temperaturen in der Innenstadt teils bis zu acht Grad wärmer als im Umland. Mit den sogenannten "Superblocks" können diese Probleme spürbar abgemildert werden.

Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, haben höchste Priorität. Autos sind nur zu Gast.

Barcelona ist ziemlich quadratisch, wie ein Schachbrettmuster, aufgebaut. Größere Mehrfamilienhaus-Blöcke sind als Rechteck beziehungsweise Quadrat gebaut und von Straßen umschlossen. Idealerweise werden



Foto © L'Ajuntament de Barcelona / Mariona Gil

deshalb neun dieser Blöcke zu einem sogenannten "Superblock" zusammengefasst. Die Straßen zwischen den Blocks werden in Haupt- und Wohnstraßen klassifiziert. Damit wird der KFZ-Verkehr neu organisiert.

„Superblocks“ mit Grün und Radverkehr statt „Wärmeinseln“ mit Autolärm und Abgasen

Die Hauptstraßen werden für den Autoverkehr ausgebaut, die Wohnstraßen dagegen um verkehrsberuhigte Zonen erweitert. Die einzelnen Wohnblöcke sind durch verkehrsarme Straßen miteinander verbunden und bilden so den sogenannten Superblock. Als Anwohner*in ist es weiterhin möglich, mit dem Auto in das Gebiet zu fahren und dort zu parken. Allerdings gibt es keine Möglichkeit mehr, das Gebiet zu durchfahren und als Abkürzung zu benutzen. Ziel ist es, dass Kfz-Fahrten in diesen Straßen nur dann erlaubt sind, wenn sich dort ihr Start oder Ziel befindet. Dadurch verringert sich der motorisierte Verkehr insgesamt erheblich, besonders aber der Durchgangsverkehr. Wesentlich ist ebenfalls die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h. Durch die Reduzierung der Routen für den Kfz-Verkehr werden rund 70 Prozent der Flächen für den Fuß- und Radverkehr frei.

Bald auch bei uns? Superblocks sind in Deutschland umsetzbar - rechtlich und technisch

Auch in Deutschland liegen erste Ansätze zur Umsetzung derartiger Lösungen vor: In Berlin, Leipzig, Wiesbaden, Hamburg oder München inspiriert das Superblock-Konzept die Planenden dazu, neu zu denken. Alle Elemente, die in Barcelona zum Umsetzen der Superblocks verwendet werden, sind auch in Deutschland bekannt. Und noch viel wichtiger: Sie sind auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts hierzulande ebenfalls umsetzbar. Zum Teil sind es gestal-

Standard-Modell



Grafiken © Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona

Superblocks-Modell



Foto © L'Ajuntament de Barcelona / Curro Palacios

terische Maßnahmen, die sich ohne rechtliche Vorgaben übertragen lassen. Neu ist ihre Kombination innerhalb eines Gesamtkonzepts. Zu diesen Maßnahmen gehören beispielsweise die Einrichtung von Einbahnstraßen in Wohnquartieren, geschützte Radwege an Hauptstraßen, aber auch das "Filtern" von Autoverkehr mit Pollern. Ein wichtiger Faktor zur Regulierung des verbleibenden Parkrau-

mes nur für Anwohner*innen ist durch die Ausweisung von Bewohner*innen-Parkzonen und konsequenter Parkraumbewirtschaftung für Externe umsetzbar. Der freiwerdende Raum kann rechtlich simpel entwidmet und den Bürger*innen zurückgegeben werden.

Gut, besser, Superblock – das Wichtigste auf einen Blick

Die Idee zu den Superblocks hatte Salvador Rueda, ehemaliger Direktor der Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, die sich mit nachhaltiger Stadtentwicklung beschäftigt.

Die Superilla (spanisch für "Superinsel") im Stadtteil Poblenou war das erste Pilot-Projekt.

Als Superblock wird ein Straßenblock von etwa 400 mal 400 Meter beziehungsweise drei mal drei Häuserblocks definiert, in dem der Kfz-Verkehr neu organisiert wird.

Ein ausgeklügeltes System von Diagonalsperren und Einbahnstraßen führt dazu, dass der Kfz-Verkehr das Wohnviertel nicht mehr durchqueren kann. Der Fuß- und Radverkehr hat Vorrang, die Höchstgeschwindigkeit ist 10 km/h, der neu gewonnene Raum wird neu gestaltet.

In anderen Städten gibt es ähnliche Initiativen: „Kiezblocks“ (Berlin), „Superbüttel“ (Hamburg), „Heinerblocks“ (Darmstadt) oder „Supergrätzl“ (Wien).

Barcelonas Ziel sind 500 Superblocks.

Das Verkehrskonzept ist auch in Deutschland umsetzbar. Technisch wie rechtlich.

50 Prozent weniger Autoverkehr, 90 Prozent mehr Bäume, Anstieg der Lebenserwartung um 200 Tage und kaum Verkehrsunfälle: der Erfolg des Konzepts wird in konkreten Zahlen deutlich.

Ein Blick ins Reallabor: Geht das Konzept in Barcelona auf?

Zu den häufigsten Gegenargumenten zählen längere Wege zum Arbeitsplatz und zu den Parkplätzen, Umsatzeinbußen bei Geschäften und die Verlagerung des Verkehrs. All diese Effekte ließen sich in Barcelona aber nicht beobachten! Das Gegenteil war der Fall: Mit weniger Autoverkehr bewegten sich Menschen mehr zu Fuß und fahren Rad.

Die Entschleunigung im Bezirk und das entspannte Flanieren haben sich auch wirtschaftlich positiv ausgewirkt. Die Anzahl der kleinen Läden und Geschäfte in den zu "Begegnungsbereichen" umgenutzten Straßen stieg um 30 Prozent. Jedoch muss auch eine mögliche Gentrifizierung bei der Planung berücksichtigt werden: Zahlungskräftige Menschen könnten sich durch die Aufwertung der Viertel angezogen fühlen, höhere Mieten zahlen und dadurch die dort ansässigen einkommensschwächeren Haushalte vertreiben.

Deshalb sei es wichtig, dass solche Superblocks großflächig eingesetzt werden, damit "möglichst viele Viertel vom Umbau profitieren und nicht nur einige wenige", so Melissa Gómez vom ADFC InnoRad-Projekt, das die Übertragbarkeit von internationalen Verkehrskonzepten auf Deutschland untersucht hat. Barcelona hat jedenfalls vor, 500 dieser Superblocks zu schaffen.

In den Superblocks findet Leben nun wieder vor der Haustür statt – auf der ehemaligen Fahrbahn gibt es jetzt Freiraum für Parks, Flächen für Sport, Spiel und Bewegung. Oder für Fuß- und Radverkehr. Unter dem Slogan „Omplim de vida els carrers“ (auf Deutsch:

"Lasst uns Straßen mit Leben füllen") startete Ada Colau, Umweltaktivistin und 2015 zur Bürgermeisterin von Barcelona gewählt, das Superblock-Programm. Nur zwei Jahre später wurde der Superblock im ehemaligen Arbeiterviertel Poblenou geschaffen.

2.483 m² Kinderspielplätze, 50 Prozent weniger Autoverkehr, 90 Prozent mehr Bäume, Anstieg der Lebenserwartung um 200 Tage und kaum Verkehrsunfälle: der Erfolg des Konzepts wird in konkreten Zahlen deutlich

Dort zahlte sich der Mut aus: Der öffentliche Raum in dem Viertel wurde verdoppelt, es gibt 349 neue Sitzbereiche und 2.483 m² Kinderspielplätze, der motorisierte Verkehr sank um mehr als die Hälfte, der Anteil der Bäume im Viertel stieg um fast 90 Prozent - und es gibt so gut wie keine Verkehrsunfälle mehr. Und auch die gesundheitlichen Belastungen der Barceloneser*innen haben sich reduziert. Laut Barcelona Global Health Institute sanken die NO2 Werte in der Umgebung der grünen Oasen um 24 Prozent, die Lebenserwartung stieg um fast 200 Tage und fast 670 Todesfälle können jährlich verhindert werden. Also, worauf warten wir noch? Machen wir unsere Städte super!

Ellen Pahling



Foto © L'Ajuntament de Barcelona

RADREISEANALYSE – DIE WICHTIGSTEN ZAHLEN IM ÜBERBLICK

67,9 Prozent der Menschen in Deutschland nutzen das Rad für **Ausflüge und Reisen**.

Auf **38 Millionen Ausflügler*innen** kommen insgesamt **445 Millionen Tagesausflüge** – das sind im Schnitt fast zwölf Ausflüge pro Person.

Der Anteil der **E-Bikes bei Fahrradreisen** hat sich in den letzten fünf Jahren verdoppelt und beträgt nun **28 Prozent**.

Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei Fahrradreisen eine immer größere Rolle: **71 Prozent** der Befragten gaben an, dass sie auf umweltfreundliche Verkehrsmittel achten.

Im **Durchschnitt** legen Radreisende während einer Tour **420 Kilometer** zurück.

Schleswig-Holstein konnte im Vergleich zu 2022 einen Platz gut machen und landet nun im bundesweiten Vergleich auf **Platz 7 der beliebtesten Bundesländer**.

Die **beliebtesten Unterkunftsarten** bei Fahrradreisen sind nach wie vor **Hotels und Pensionen** (56 Prozent), auf Platz 3 folgt das Camping.

Der **Anteil der weiblichen Radreisenden steigt** - von 34,9 Prozent auf **40,9 Prozent**.

Die Hälfte der Radreisenden ist mit der An- und Abreise mit ÖV **unzufrieden**.

Unter den **10 beliebtesten Radregionen** finden sich neben der **Ostsee auf Platz 4** und neu die Schleswig-Holsteinische **Nordseeküste auf Platz 9**.

„Die Radreiseanalyse zeigt wieder einmal, unser schönes Bundesland hat sich als touristisches Ziel auch bei Radfahrer*innen etabliert. Ein Drittel der Befragten gaben jedoch kein bevorzugtes Bundesland an – das zeigt uns wiederum, dass Radreisende in erster Linie ansprechende Radrouten und Radregionen besuchen. Hier hat Schleswig-Holstein sich zwar auf den Weg gemacht, hat aber in vielen Bereichen noch Nachholbedarf!“

Stephanie Meyer, Landesvorsitzende



Fotos © ADFC SH

SCHLESWIG-HOLSTEIN, WIE FAHRRADFREUNDLICH SIND DEINE BAHNHÖFE?

Der ADFC Schleswig-Holstein hat die Fahrradfreundlichkeit von 179 Bahnhöfen im Bundesland getestet. Das Ergebnis ist ernüchternd: Mehr als die Hälfte der Bahnhöfe fällt durch, weil sie keine sicheren und komfortablen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bieten. Nur 18 Bahnhöfe erhielten die Bestnote "sehr gut". Für ein "Gut" war, neben einer großen Anzahl an guten Radabstellanlagen, auch die Sicherung vor Wind und Wetter durch Überdachung erforderlich. Für ein "Sehr Gut" noch die Bereitstellung von gesicherten Abstellanlagen wie Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen.

Die Ergebnisse zeigen: Es braucht ein Umdenken bei der Planung und Gestaltung von Bahnhöfen, um den Fahrradverkehr zu fördern und eine umweltfreundlichere Mobilität zu ermöglichen. Der Test zeigt bei vielen Kommunen Aufholbedarf. Natürlich müssen besonders die großen Kommunen wie Kiel, Lübeck und Neumünster aufgrund der hohen Fahrgastzahlen noch weitere Radabstellanlagen schaffen. Aber auch regionale Zentren wie

Husum, Itzehoe, Rendsburg oder Pinneberg müssen dringend in eine gute Fahrradabstellanlage investieren.

„Negatives Beispiel ist leider Flensburg. Hier wird seit über 20 Jahren an einer Fahrradstation im Hauptbahnhof geplant, doch der Umsetzung ist man bisher kaum einen Schritt näher gekommen“, kritisiert Landesvorsitzende Stephanie Meyer: „Andere Kommunen haben gezeigt, dass es schneller gehen muss – und dass es möglich ist!“

Meyer verweist hier ausdrücklich auf die Förder- und Beratungsangebote von NAH.SH und der Deutschen Bahn: „Wir möchten jede Bürgermeister*in ermutigen, unseren Test als Weckruf wahrzunehmen. So gut wie aktuell waren die Bedingungen für Planung und Förderung von zukunftsweisender Bike+Ride-Anlagen noch nie!“

Alle Ergebnisse der Erhebung und Fördermöglichkeiten gibt es unter: sh.adfc.de/bike-and-ride



DER ADFC-FAHRRAD-KLIMATEST 2022 - DIE ERGEBNISSE

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hatte im Herbst 2022 zur Bewertung der Städte anhand eines Fragebogens mit 27 Fragen aufgefordert. Da an haben sich deutschlandweit 245.000 Menschen beteiligt, in Schleswig-Holstein haben über 10.000 Menschen an der Umfrage teilgenommen.

In Schleswig-Holstein: Plön fahrradfreundlichste Kommune, Kiel sichert sich Platz 2

Plön war in den letzten Tests bereits auf den vorderen Plätzen und darf sich mit einer 3,2 nun über Platz 1 freuen. In Plön wurden der Ausbau des Fahrradverleihsystems Sprottenflotte, aber auch die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums gelobt. Wichtig war und ist aber auch, dass die Verwaltung und der ehemalige Bürgermeister öffentlich für das Radfahren geworben haben. Gleiches Engagement hat wohl dazu geführt, dass Kiel seinen Platz 2 für Schleswig-Holstein mit einer 3,4 gehalten hat. Auch im bundesweiten Vergleich sicherte die Landeshauptstadt erneut Platz 4 in ihrer Stadtgröße.

Siegerkommunen punkten mit Aufbruchsstimmung fürs Fahrrad

Die Schleswig-Holsteinische Siegerkommune Geesthacht (3,46) konnte sich im Vergleich noch Platz 3 sichern, Platz 4 ging an Großhansdorf (3,57) und Platz 5 an Norderstedt (3,61). „Allen Siegerkommunen ist gleich, dass die Bürger*innen hier eine Aufbruchsstimmung für das Radfahren wahrnehmen. Wichtig für dieses Gefühl ist auch, dass erste sichtbare Maßnahmen zur Verbesserung der



Hier fährt es sich in Schleswig-Holstein am Besten

Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt wurden“, betont Stephanie Meyer.

Erreichbarkeit und Sicherheitsgefühl sorgen für gute Noten

Bei den Einzelfragen vergaben die Schleswig-Holsteiner*innen für die Erreichbarkeit der Ortszentren (Durchschnitt 2,61) die beste Note, gefolgt von einem Gefühl, dass Radfahren für Jung und Alt möglich sei (Durchschnitt 2,91), gute Noten erhielten Kommunen auch für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (Durchschnitt 3,14).

Schlechte Noten für Radwegebreiten und -Oberflächen

Abgestraft wurden die Kommunen jedoch für wenig befriedigende bis mangelhafte Radwege. Im Durchschnitt erhielten die Kommunen für die Breite ihrer Radwege nur eine 4,96, dicht gefolgt von der mangelhaften Oberfläche (4,85). Auch würden die Fahrradfahrer*innen bei der Einrichtung von Baustellen nicht umfassend mitgedacht (4,75).

Schwerpunkt „Ländlicher Raum“: Noch viel Luft nach oben

Nachholbedarf gibt es auch im ländlichen Raum. In kleinen Orten und Gemeinden sind zwar die Grundbedingungen zum Radfahren besser, es gibt mehr Platz und innerhalb der Orte kurze Wege. Dennoch ist das Fahrradklima dort nicht gut (Note 3,8). Weniger als die Hälfte der Teilnehmenden gab an, dass Nachbarorte direkt und komfortabel zu erreichen sind (44 Prozent). Nur rund ein Drittel der Befragten fühlt sich zwischen Orten vor Unfällen sicher (36 Prozent).

Alle Ergebnisse zum Fahrradklima-Test im Detail finden Sie unter <https://fahrradklima-test.adfc.de/>



Diese Orte wurden am Schlechtesten bewertet

WIR TRAUERN UM EWALD HOHMANN

Am 22. Februar 2023 ist unser langjähriges Mitglied Ewald Hohmann nach kurzer, schwerer Krankheit verstorben. Seit 2015 war Ewald aktiv beim ADFC Kiel und sorgte dafür, dass die Pett Man Sülm tausendfach im Großraum Kiel, zeitweise auch in Eckernförde, öffentlich auslag. So stand er Gewehr bei Fuß, oftmals direkt nach Posteingang, in der Landesgeschäftsstelle. Ewald vermissen wir jedoch auch für seine Ideen, das stets offene Ohr, und als „letzter Mann“ bei Radtouren, damit jede*r mitkommt!

IMPRESSUM

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

Herausgeber

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

Der ADFC ist als gemeinnützig anerkannt. Landesvorsitzende des ADFC Schleswig-Holstein e.V.: Stephanie Meyer (V.I.S.D.P.) Vereinsregister Kiel: VR 3153 KI Steuernummer: 20/290/70212

Redaktion

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

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

Anzeigenverwaltung

Ansprechpartnerin: Meike Roggenkamp Tel.: 0431-631 90 meike.roggenkamp@adfc-sh.de Informationen zu Formaten und Preisen unter www.sh.adfc.de/pett-man-suelm Redaktions- und Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/2023 ist der 23. Oktober 2023.

Gestaltung und Satz

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

Druck

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

ADFC SCHLESWIG-HOLSTEIN: EINLADUNG ZUR LANDESMITGLIEDERVERSAMMLUNG

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

Sonntag, den 22. Oktober 2023, um 12:00 Uhr ins „Kiek In“, Gartenstraße 32, 24534 Neumünster.

Die Landesversammlung tagt öffentlich und Gäste sind herzlich willkommen! Antrags- und stimmberechtigt sind die Mitglieder des ADFC Schleswig-Holstein e.V.; Anträge müssen bis zum 01. Oktober 2023 schriftlich bei der Landesgeschäftsstelle eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Formalia (inkl. Wahl einer Versammlungsleitung)
3. Bericht des Landesvorstandes (inkl. Jahresabschluss 2022)
4. Bericht der Rechnungsprüfer*innen
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
 - a. Landesvorsitzende*r
 - b. Stellvertretende*r Landesvorsitzende*r
 - c. BHV-Delegierte
 - d. Stellv. BHV-Delegierte
 - e. Rechnungsprüfer*innen

7. Anträge
8. Beschluss über den Haushalt 2024
9. Verschiedenes

Alle Anträge und Unterlagen sind zeitnah nach Antragsfrist unter sh.adfc.de/artikel/landesversammlung-adfc-sh-2023 abrufbar und können während der Öffnungszeiten in der Landesgeschäftsstelle eingesehen werden.

Der Landesvorstand

ADFC STORMARN: EINLADUNG ZUR KREISMITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der ADFC Kreisverband Stormarn e.V. lädt seine Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2023 recht herzlich ein:

Ort: Peter-Rantzau-Haus Ahrensburg, Manfred-Samusch-Straße 9, 22926 Ahrensburg. Zeitpunkt: Dienstag, den 24.10.2023 um 19.00 Uhr

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

- Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden
- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Wahl eines Tagungspräsidiums
- Genehmigung der Tagesordnung
- Geschäfts- und Kassenbericht des Vorstandes
- Bericht der Rechnungsprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Haushalt für das Jahr 2023
- Wahlen (Vorstand, Beisitzer, Kassenprüfer)
- Anträge
- Verschiedenes

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

Reiner Hinsch, 1. Vorsitzender

ADFC LÜBECK: EINLADUNG ZUR KREISMITGLIEDERVERSAMMLUNG

Einladung zur Mitgliederversammlung 2023 des ADFC-Kreisverbandes Lübeck e.V. Die Mitgliederversammlung findet statt:

Am Donnerstag, 12. Oktober 2023 um 19 Uhr in der Jugendherberge vor dem Burgtor Am Gertrudenkirchhof 4, 23568 Lübeck

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung
2. Wahl des Tagungspräsidiums
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Geschäftsbericht des Kreisvorstands
5. Kassenbericht 2021
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstands
8. Wahlen
9. Beschluss über den Haushalt 2023
10. Anträge
11. Verschiedenes

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich. Stimmberechtigt sind nur die Mitglieder des Kreisverbandes Lübeck. Anträge müssen spätestens drei Wochen vor der Versammlung in der Geschäftsstelle eingegangen sein. Etwaige Änderungen von Ort oder Zeit der Versammlung aufgrund der Covid 19-Pandemie würden in der lokalen Presse und im Newsletter des Kreisverbandes veröffentlicht werden. Die zu diesem Zeitpunkt geltenden Anmelde- und Hygieneregeln sind zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Wolfgang Raabe
Vorsitzender

nah.sh/deutschlandticket



Deutschland-
ticket

Ich bringe die

Mobilitätswelle

ins Rollen: mit meinem

Deutschlandticket

von NAH.SH



Jetzt Deutschlandticket
bei NAH.SH abonnieren.



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.