

VeloPost



Früh aufs Rad

Wie Viertklässler für den Verkehr
fit gemacht werden. Und was
Eltern tun können. Seite 12

Vorneweg

Risiko schrumpft

Tempo 30 passt sehr vielen überhaupt nicht – am Lenker eines Autos. Sie werden ihre Meinung ändern, wenn sie gleichenorts auf dem Velo unterwegs sind oder als Fußgänger.

Denn dann macht Tempo 30 viel weniger Stress. Man darf's jetzt in Lörrach ausgiebig ausprobieren. Auf einen Schlag hat die Stadt viele zusätzliche städtische Kilometer auf 30 km/h dämpfen können. Was erlaubt war, weil sich so der Verkehrslärm spürbar verringern lässt. Andere Argumente genügen rechtlich noch immer nicht: dass die Gefahr kleiner wird, dass sich Radfahrer wie Fußgänger sicherer fühlen dürfen.

Woran es ja keinen Zweifel gibt. Denn Autofahrer können das Verkehrsgeschehen bei Tempo 30 viel besser wahrnehmen. Und bringen ihren Wagen schon nach gut 13 Metern zum Stehen und nicht erst – wenn sie 50 gefahren wären – nach 30 Metern.

Für einen Praxistest in der *VeloPost* haben wir die Tempo-30-Strecken durch Haagen und Hauingen ausgewählt. IG Velo-Mitglieder urteilen, Alltagsradler. Lesen Sie davon gleich zu Beginn.

Wolfgang Göckel

IMPRESSUM

VELOPOST: Zeitschrift der IG Velo, erscheint vierteljährlich. Der Preis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

HERAUSGEBER:

IG Velo im Landkreis Lörrach
Postanschrift: IG Velo c/o Wolfram Uhl,
Pestalozzistraße 56, 79540 Lörrach
Telefon & Fax: 07621-44446
E-Mail: info@igvelo.de

ANZEIGEN: Wolfgang Göckel

REDAKTION: Wolfgang Göckel
(wg/verantw./velopost@igvelo.de),
Thomas Hofmaier (th/E-Mail: thomas.hofmaier@gmx.net). Mitarbeiter dieser Ausgabe u. a.: Gerhard Zenke (gz), Wolfram Uhl (wu), Toni Latsch-Gulde (to), Jürgen Wiechert (wie), Sibylle Jung (sj), Klaus Geese (kdg), Daniel Lill (dal), Arne Wintrich (aw)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim

AUFLAGE: 3.000



Auch die Verbindung zwischen den Ortsteilen ist für Radler nun markant angenehmer.

30 im Praxistest

Lörrach hat seit Juli markant mehr 30er-Straßen. Wir fragten IG Velo-Mitglieder nach ihren Erfahrungen auf dem Rad. Und schauen beispielhaft auf Haagen und Hauingen.

„Tempo runter auf 30!“ Das fordert die IG Velo seit mehr als drei Jahrzehnten – weil Autos dann nicht mehr so gefährlich viel schneller unterwegs sind als Radler. Im Juli 2023 hat Lörrach mit der dritten Stufe des Lärmaktionsplans etliche weitere Straßen auf die 30 runtergesetzt, unter anderem Gretherstraße und Tumringer Straße. Toni Latsch-Gulde, Sprecher der IG Velo Lörrach, freut sich über die Neuerungen und urteilt so: „Tempo 30 macht das Miteinander von Kfz- und Radverkehr deutlich sicherer. Dieser große Gewinn rechtfertigt den überschaubaren Zeitverlust für den Autoverkehr allemal.“

Nützt Tempo 30 dem Radfahrer aber tatsächlich? Wir haben für ein genaueres Hinschauen Haagen und Hauingen ausgewählt und IG Velo-Mitglieder dort befragt. Alltagsradler. Sie alle haben aufgetmet, als Anfang Juli in beiden Ortsdurchfahrten 30er-Schilder aufgestellt waren und die 30 auch auf den Asphalt markiert war. Seither ist vom Ortseingang Haagen (bei Röttelnweiler) bis zum Ortsausgang Hauingen Tempo 30 vorgegeben, durchgehend auf rund drei Kilometern Strecke.

Spürbar langsamer ...

„Es macht schon einen enormen Unterschied“, sagt Hilde Biehl-Höchst.

„Die meisten Autos fahren langsam. Schnellfahrer werden von den Langsamfahrern nun ausgebremst.“ So froh und auch erleichtert sind die allermeisten IG Velo-Mitglieder aus Haagen und Hauingen, mit denen wir Kontakt hatten. Franz Schmider ist erstaunt, wie viele Autofahrer wirklich diszipliniert und rücksichtsvoll fahren – das gelte halt leider nicht für alle. Noch etwas skeptisch zeigt sich Jürgen Koppold – aber die Zahl der Raser habe auf jeden Fall abgenommen. Und er merkt noch an: Zu den Stoßzeiten sei Radfahren immer noch sehr unangenehm, weil beim Überholt werden der Abstand nicht eingehalten werde.

... und weniger Verkehr

Aufgefallen ist sehr bald: Dank Tempo 30 ist etwas weniger los, Verkehr ist vermutlich von Haagen und Hauingen weggeschoben auf die B 317. „Insbesondere im Berufsverkehr scheint die ‚Umleitung‘ durch Hauingen nicht mehr so attraktiv zu sein“, meint Bernhard Höchst.

Thomas Erlenkötter ist oft auch zu Fuß in Hauingen unterwegs. „Wenn ich durchs Dorf gehe, ist es wesentlich angenehmer mit den langsameren Fahrzeugen.“ Zudem wesentlich ruhiger zuhause, bei ihm sind das etwa 150 Meter Distanz zur Hauptstraße – die-



Bei Tempo 30 der Autos nicht mehr gefährlich unter Druck: Radfahrer beim wichtigen Abzweig ins Hasenloch, Ortseinfahrt Haagen.

sen „Lärmschutz“, der unter den 30er-Schilder zu lesen ist, kann Erlenkötter klar bestätigen.

Aufatmen an Kreuzungen

Radfahrer fühlen sich jetzt zumeist sicherer und scheinen in Haagen nun vermehrt diese kürzeste Route mitten durch den Ort zu wählen – schließlich genießen sie hier auch Vorfahrt, anders als auf bisher gewohnten Ausweichrouten. Bei drei wichtigen Kreuzungen sind die Risiken kleiner geworden. Erstens am Ortseingang Haagen: Wo Radfahrer beim Hasenloch abbiegen Richtung Wiese und Grüttpark, konnten sie bisher – in der Fahrbahnmittle eingeordnet – übel zwischen schnell gefahrenen Autos eingeeengt werden. „Gerade dort ist es sicherer geworden“, weiß Jürgen Koppold.

Sicherer, zweitens, am anderen Ortsende von Haagen: Die häufig nötige Durchfahrt durch den Kreislauf, auf der Linie Brunnenstraße-Hornbergstraße, sei für Radler doch entspannter heute, urteilt Hermann Rakow. Eine Erleichterung ebenso für Fußgänger, fügt er hinzu. Zuvor seien viele Autofahrer leider mit hohem Tempo auf den Kreislauf gefahren.

Drittens sicherer am Ortseingang von Hauingen: Es fällt jetzt leichter, aus der Gartenstraße heraus in die Hauinger Straße einzubiegen, Richtung Haagen. Franz Schmidts Beobachtung: „Es ist viel entspannter, weil die Autos einfach langsamer fahren, nicht unbedingt 30, aber eben nicht mehr 60 wie früher an dieser Stelle.“

Ortsverbindung angenehmer

Haagen und Hauingen müssten für Radfahrer sicher verknüpft werden, hat die IG Velo wiederholt gefordert. Und jetzt, wo auch zwischen den beiden Orten, auf gut 300 Metern freier Strecke, statt bisher 50 neu Tempo

30 gilt? Bernhard Höchst hält einen Radweg nicht mehr für so dringend; braucht es jetzt nicht mehr, sagt Hilde Biehl-Höchst. An immer mehr Lastenräder, Kinderanhänger, ältere Leute mit E-Bike denkt Franz Schmider bei der Ortsverbindung: Langfristig werde ein Radweg schon wichtig und eine Ermutigung. „Trotz Tempo 30 fände ich einen Radweg toll, vor allem auch für Kinder“, sagt Sabine Ehrentreich. Obwohl sie das Radfahren zwischen Hauingen und Haagen jetzt um Klassen angenehmer findet. „Viele halten sich an Tempo 30. Und selbst wenn sie 40 oder 45 fahren, ist das kein Vergleich zum alten Zustand.“

Art Rechtfertigung – er legitimiert ihre Langsamkeit.“

Nicht ohne Kontrollen!

Zieht's die Stadt wirklich durch, ermahnt sie mit Smileys und ahndet dann auch konsequent zu schnell Fahren? Selbstverständlich, versichert Bettina Gropp im Rathaus. Zunächst einmal allerdings haben sich Autofahrer an die neue Lage gewöhnen dürfen, schnell erinnerten Smileys ans neue Tempolimit. Die Smileys sammelten zudem Daten. „Der Großteil hat sich seit Beginn an die 30 gehalten“, weiß deshalb Bettina Gropp.

Die Daten der Smileys werden vom



Entspannter auch im Kreislauf Brunnenstraße/Hornbergstraße. Die IG Velo empfiehlt Radfahrern im Übrigen, Kreislauf in der Fahrbahnmittle zu passieren – überholt zu werden ausgeschlossen.

Also alles gut?

Gut angelaufen ist Tempo 30 durch Haagen und Hauingen jedenfalls. Kontrolliert werden müsste Tempo 30 allerdings auf jeden Fall, betont Sabine Ehrentreich. Darin sind sich die befragten IG Velo-Mitglieder einig. Auch Smiley-Anzeiger zeigten Wirkung, da ist sich Franz Schmider sicher. „Der dient nicht zuletzt den Autofahrern, die sich an die Tempobeschränkung halten und denen die Drängler an der hinteren Stoßstange kleben, als eine

Gemeindlichen Vollzugsdienst ausgewertet, und der kontrolliert dann – geschehen auch schon in Haagen und Hauingen. Bußgelder beginnen mit 30 Euro, bei einer Überschreitung bis 10 km/h. Und zügig geht's aufwärts: 50 Euro kostet es, mit 10 bis 15 km/h zu viel geblitzt zu werden; 70 Euro bei 16-20 km/h zuviel; 115 Euro bei 21 bis 25 km/h zuviel (und ab hier kostet's auch noch 1 Punkt in Flensburg). Die nächsten Fünfer-Sprünge: 180 und 260 Euro. Müsste doch Wirkung zeigen. (wg)

Überzeugend investiert

Rund 60.000 Euro hat die Stadt Lörrach an der Wiese ausgegeben, und die Investition hat sich gelohnt. Wo die überdachte Holzbrücke auf den Wieseradweg trifft, ist der Radweg markant verbreitert auf 4,50 Meter – endlich geht es nicht mehr so eng zu hier, wo zwei wichtige Radrouten verknüpft sind. Zur Brückeneinfahrt steigt der Wieseradweg nun gleichmäßiger an und damit sieht der Radfahrer besser, was kommt. Gleich anschließend



an die Brücke, flussaufwärts, ist die Fahrbahn erneuert bis zum Abzweig nach Haagen, ist also wieder eben, und

ein halber Meter Breite ist gewonnen. Auch die Auffahrt zum Weg nach Haagen hat einen frischen Belag. (wg)



Alle Trümpfe auf dem Banner

Lörrach macht nochmals klar, welche Vorteile die Fahrradstraße allen Radlern bietet: durchgehend Vorfahrt, überall Tempo 30, und nebeneinander fahren darf man auch! Steht alles groß auf neuen Bannern zu lesen. Dazu noch die Klarstellung, dass Autos lediglich Gäste sind in einer Fahrradstraße. Was für Radfahrer heißen darf: Kinn hoch und sich auf keinen Fall an den Bordstein drücken lassen.



Kuchen für die Velopendler

Wer Tag für Tag seine Wege auf dem Fahrrad zurücklegt, umweltschonend, dem gebührt zwischendurch ein Dankeschön. Meint jedenfalls die IG Velo und richtete im September ein Pendlerfrühstück am Wieseweg, vor der Grenze zur Schweiz. Ab 6.30 Uhr offerierte sie gratis Kuchen und Kaffee – und

erhielt Komplimente zurück für diese Aktion und überhaupt fürs Engagement für den Radverkehr.

Nicht jeder Radfahrer und jede Radfahrerinnen hatte fünf Minuten für einen Zwischenstopp, klar – knapp dran waren die meisten, die Abfahrtszeit zu Hause ist sehr genau auf den Arbeits-

oder Schulbeginn ausgerichtet. Aber viele griffen doch zu, wenn ihnen ein Stück Kuchen im Papiertäschchen hingehalten wurde.

Jedes Jahr lädt die IG Velo zu diesem Pendlerfrühstück und jedes Jahr zählt sie auch die Radfahrer: 650 passierten dieses Mal während eineinhalb Stunden die Grenze, noch einmal deutlich mehr als im Vorjahr. (wg)



IG Velo Lörrach wählte ihre neue Spitze

In einer stark besuchten Monats-sitzung hat die IG Velo Lörrach ihre Sprecher neu gewählt: Ein Trio mit Toni Latsch-Gulde (im Bild hinten), Marita Steinebrunner-Dutschke und Karl Kaudela steht jetzt an der Spitze der Ortsgruppe. Toni Latsch-Gulde hatte sie nach dem Tod von Gerd Wernthaler alleine weitergeführt. Jetzt ist die Arbeit wieder auf mehrere Schultern verteilt. (wg/Foto: Daniel Lill)



Kein Durchkommen!

Will man in Lörrach mit dem Lastenrad oder Dreirad oder dem Nachwuchs im Kinderanhänger die alte Rheinfelder Straße hinauf und dann – über die Bundesstraße 316 und die Autobahn hinweg – auf den Dinkelberg wechseln, wird man mit einer kaum überwindbaren Hürde konfrontiert: Die Drängelgitter an der Brücke über die Bundesstraße sind so eng gesetzt, dass man mit einem Kinderanhänger höchstens, mit Mühe, unter den Bügeln hindurch kommt, nachdem man ihn vom Rad getrennt hat. Mit einem Lastenrad hat man keine Chance, seinen Weg fortzusetzen. Muss den ganzen Weg zurückfahren bis zur Salzertstraße und von dort über die ehemalige B 316 (jetzt Kreisstraße) bis auf Höhe der Einfahrt zum Reiterhof, dort links abbiegen zur Unterführung der Autobahn. Ein Umweg von knapp fünf Kilometern und 120 zusätzliche Höhenmeter.



Die Stadt Lörrach – von der IG Velo angefragt – verweist nach Rücksprache ans Regierungspräsidium Freiburg: Das sei für die Brücke zuständig und wisse nun Bescheid. (to)

Ab in die FES-Velowerkstatt

Wenn sich ein Schuljahr dem Ende zuneigt, stehen Projekt-tage an. Die Freie Evangelische Schule bat die IG Velo, eine Velowerkstatt anzubieten.

Zwei Tage wurde dann auf dem Schulhof rege inspiziert, begutachtet, gewartet und repariert. Das Team der IG Velo war in wechselnder Besetzung mit zwei bis drei Fachleuten vor Ort – nicht ganz so einfach, da Ehrenamtliche frei nehmen müssen, wenn sie noch im Arbeitsleben stehen.

Neun Schüler brachten am ersten Tag ihre Räder mit, zum Augenschein und Hand anlegen. Das IG Velo-Team hatte kaputte Schläuche, Räder mit einem Schlag und anderes Übungsmaterial dabei. So konnte erst einmal probiert werden, bevor es ans Fitmachen der eigenen Räder ging. Die Schüler boten auch ihren Mitschülern an, deren Velos zu kontrollieren und zu reparieren.

Eine Challenge als Würze

Nach zwei spannenden Tagen wurde am dritten ein Parcours aufgebaut, um die Projekt-tage mit einer Challenge zu beschließen: Wer kommt am geschicktesten durch den Parcours? Und wer kann am langsamsten fahren, ohne zu kippen?

Und noch ein Dankeschön ans IG Velo-Team mit Gesa Schwerdtfeger, Ursula Marte, Jürgen Koppold, Matthias Ackermann, Michael Jahns und Thomas Erenkötter, zudem an Tabea Gross, die die Velowerkstatt als Lehrerin begleitet hat. (to)



Michael Jahns, einer der IG Velo-Helfer in der Schul-Werkstatt.



Klassenfahrt auf Velos an den Bodensee! Zuvor bat die Freie Waldorfschule Lörrach Matthias Ackermann (IG Velo) auf den Schulhof: einen Fahrrad-Check brauchte es noch und Expertise vom Fachmann.

Demo in Fahrt

In Lörrach, am Tag des Globalen Klimastreiks, führte die IG Velo eine Fahrrad-Demo durch die Stadt an.

An die 250 Radfahrer und Radfahrerinnen waren dafür auf dem Rathausplatz zusammengekommen. Sie bekräftigten lautstark, was Wolfram Uhl zugunsten des umweltfreundlichen Radverkehrs forderte: beim Planen von Verkehrswegen die Prioritäten verschieben hin zu Radwegen, dazu die Genehmigungsverfahren kürzen; den Radschnellweg Wiesental rascher vorantreiben; endlich den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand beim Überholen von Radlern kontrollieren; zudem das Zweirad-Überholverbots-Schild aufstellen, wo Risiken offensichtlich sind. Wolfram Uhl, Co-Vorsitzender der IG Velo, wünscht sich entschieden mehr Radfahrer. „Warum wechseln nicht mehr Menschen aufs Velo? Wo



Die IG Velo vorne: Wolfram Uhl auf dem Vereins-Lastenrad, hinter ihm 250 Radler.

sind im Alltag die ganzen E-Bikes und Pedelecs, die in der Pandemie gekauft wurden?“

Die Fahrrad-Demo führte vom Rathaus bis nach Stetten und zum Alten Marktplatz, wo die Initiatoren von Grandparents for Future ein Mikrofon für die Kundgebung gerichtet hatten. Hauptredner war Ueli Mäder.

Noch angemerkt: Über E-Mail hatte die IG Velo ihre Mitglieder zum Tag des Klimastreiks mit Fahrrad-Demo eingeladen. Mit Erfolg! Allerdings kam per E-Mail sofort eine Handvoll Vereinsaustritte zurück – die IG Velo solle sich besser um Radwege kümmern! Jedoch: Umwelt- und Naturschutz stehen als Ziele mit in der Vereinsatzung.

Neue Regeln für mehr Rad

Angesichts des Klimawandels müssen Verkehrswege künftig anders gestaltet werden – zu Lasten des Autos.

Wie Straßen, Fuß- und Radwege zu planen sind, gibt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vor. Jetzt hat sie neue Regeln vorgelegt, ausgelöst vom Bundesverfassungsgericht: Es sei in Deutschland alles Gebotene zu tun, um den menschengemachten Klimawandel in beherrschbaren Grenzen zu halten, urteilte der 1. Senat in einer grundlegenden Entscheidung vom März 2021.

Gemeinden und Landkreise haben künftig spürbar mehr Spielraum, um Öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV), Fuß- und Radverkehr Vorrang zu geben. „E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Be-

reich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ heißt ganz genau das neue Regelwerk. Einige Kernsätze:

- Fuß- und Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.
- Kfz-Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst gering gehalten werden. Was heißt: Zunächst



sind ausreichend breite und sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr bereitzustellen. Nur wenn dann noch

genügend Platz zur Verfügung steht, können zusätzlich Kfz-Stellplätze vorgesehen werden.

- Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Es sollten besonders auch Maßnahmen ergriffen werden, die eine schnelle Umsetzung ermöglichen, zum Beispiel die Ummarkierung bzw. Umwandlung von Kfz-Fahstreifen zu Anlagen des Radverkehrs.

• Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen Retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.

Das neue Regelwerk „E Klima 2022“ gilt in der Regel für Neu-, Aus- und Umbauten von Verkehrswegen und öffentlichen Räumen. Es ist vom jeweiligen Baulastträger und seinen Planungsbüros zu berücksichtigen. Straßenbaulastträger können die neuen Planungsgrundsätze jedoch – auf freiwilliger Basis –

auch bei bestehenden Verkehrswegen anwenden.

Mehr Information auf www.agfk-bw.de

Tatort Lange Erlen

Betr.: Unsere Leserin wurde ausgeraubt – hier ihre Warnung an alle.

„Ich wohne in Lörrach-Stetten und pendle häufig mit dem Fahrrad durch die Langen Erlen nach Basel zur Arbeit.

Vor ein paar Wochen wurde ich auf meinem Rückweg von Basel nach Lörrach in den Langen Erlen am helllichten Tag ausgeraubt: Ein anderer Radfahrer fuhr hinter mir her und riss mir irgendwann bei voller Fahrt meinen Rucksack aus dem Fahrradkorb hinten. Er flüchtete dann zu Fuß quer durch den Wald. Sein Fahrrad, wahrscheinlich gestohlen, ließ er zurück.

Mein Handy wurde, wie wir wissen, auf schnellstem Weg nach Algerien verkauft, so dass es sich höchstwahrscheinlich um professionelle Banden handelt. Abgesehen von dem Schreck entstand mir ein großer finanzieller Schaden und ich hatte viel Rennerei, um alle Papiere und Handys, Laptop etc. wieder zu organisieren.

Mein Fehler war sicher, dass mein Fahrradkorb hinten offen war und so mein Rucksack rausgerissen werden konnte. Seitdem fahre ich nur noch mit einer Netzbespannung auf dem Korb,



Idyllische Lange Erlen. Aber aufgepasst!

die es ja schon für zehn Euro bei Decathlon gibt. Aber ich sehe jetzt immer wieder Radfahrer, die – wie ich in der Vergangenheit – ungesichert fahren und denen ich am liebsten eine Warnung zurufen würde.

Vielleicht können Sie das an andere weitergeben. Die Schweizer Polizei in Riehen sagte, dass sich solchen Fällen gehäuft haben in der letzten Zeit.“ *Julia Unterbrink, Lörrach*

Schmerzvolle Erfahrung

Betr.: Wieseradweg beim Bauhaus

„Die durchgängige Tempo-30-Strecke in und zwischen Haagen und Hauingen ist eine sinnvolle Maßnahme zur Sicherheit der Radfahrenden. Aber der Blick sollte weiterhin auch auf den alternativen und hoch frequentierten Radweg entlang der Wiese gerichtet werden. Er birgt aus meiner Sicht noch große Mängel, gerade auch auf Höhe Haagen. Ich halte vor allem die Unterführung gegenüber vom Haagener Bahnhof (und nahe Bauhaus) nach wie vor für unfallträchtig. Es sind immer mehr Radfahrer mit Kinderanhänger unterwegs, auch schnelle E-Bikes und Rennräder. Wenn die sich unter der Brücke begegnen, wird es sehr eng. Da sie von beiden

Seiten mit dem Schwung der kurzen Abfahrt kommen, könnte ein Unfall doch folgeschwer sein – ich habe selbst schmerzvolle Erfahrung. Eine Verbreiterung dieses kurzen Streckenabschnittes und zusätzlich ein Mittelstreifen wären hilfreich.“

Hermann Rakow, Lörrach



Unterführung braucht Korrekturen.

Schon Mitglied?

Füllen Sie diese **Beitrittserklärung** aus und unterstützen künftig auch Sie als Mitglied die erfolgreiche Arbeit der IG Velo für attraktive Radrouten.

Als **Mitglied** erhalten Sie unsere Zeitschrift VeloPost kostenlos zugeschickt und sind eingeladen zu unseren Treffen, unseren Touren – und, sehr gerne, zur Mitarbeit.

Name

Straße

PLZ Ort

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Einzelmitgliedschaft € 15,-/Jahr

Familienmitgliedschaft € 24,-/Jahr mit den Familienmitgliedern:

Name Geburtsdatum

Kollektivmitgliedschaft ab € 50,-/Jahr

Bitte ausschneiden + senden an:

IG Velo c/o Wolfram Uhl,
Pestalozzistraße 56, 79540 Lörrach
Bankverbindung: Volksbank Lörrach
IBAN: DE74 6839 0000 0000 1554 11
BIC: VOLODE66

Die IG Velo ist gemeinnützig und als Verein eingetragen. Ihre Anschrift wird für die vereinsinternen Zwecke auf einem Datenträger gespeichert, aber nicht an Dritte weitergegeben.

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige die IG Velo widerruflich, den Mitgliedsbeitrag zu Lasten des Kontoinhabers:

Bank:

IBAN:

mittels Lastschrift einzuziehen.

Ort, Datum:

Unterschrift Kontoinhaber:

Garage jetzt perfekt für Pendler

Die Fahrradgarage in Weils Dreiländergalerie ist wieder offen – jetzt mit Rampe.

Bei der Eröffnung hatte die Fahrradgarage in der Dreiländergalerie noch ausschließlich Kopfschütteln bei Radlern ausgelöst – am hintersten Ende des Gebäudes gelegen, der Weg dorthin noch unbefestigt und vor allem: Die Abstellplätze nur über eine steile Treppe oder eine Hebebühne erreichbar. Das Centermanagement zeigte sich der Kritik der IG Velo gegenüber offen und bemühte sich um Abhilfe. Nach wochenlangem Umbau sind die Doppelparker nun über eine breite Rampe erreichbar, auf der man sein Rad recht bequem in den Keller schieben kann. Mit einem Schild bittet der Betreiber um das Absteigen vom Rad.

Problem hochwertig gelöst

Obschon mit der Rampe die kürzeste der diskutierten Optionen realisiert wurde, ist die Steigung im erträglichen Rahmen, ihre Breite erlaubt auch die Begegnung zweier Radler oder die Nutzung mit Lastenrad, Anhänger oder



Die Dreiländergalerie in Weil am Rhein hat ihre Fahrradgarage aufgewertet mit einer breiten und bequemen Rampe. Rund um die Uhr kostenlos zu nutzen.

Dreirad. Die Geländer wurden anstelle von Streben mit einer glatten Blechoberfläche versehen, um ein Hängenbleiben mit den Pedalen zu verhindern.

Dass der Centermanager, wie er gegenüber der IG Velo äußerte, sich jetzt erst einmal von den deutlich höheren Kosten erholen muss, scheint bei all dem Aufwand nachvollziehbar. Hätte er früher ein Ohr für die Anmerkungen und Vorschläge des früheren Ortsgruppen-Vorsitzenden Jürgen Wiechert gehabt, wäre ihm möglicherweise einiges erspart geblieben.

Aber wer sind die Nutzer?

Ein Problem der Garage ist nachträglich nicht mehr lösbar: der Zugang am Bahnhofsende des Gebäudes, der recht lange doppelte Wege erfordert. Aber genau diese Lage macht sie für eine andere Nutzergruppe höchst at-

traktiv: Radler, die am Bahnhof auf Bahn oder Tram umsteigen, haben hier die Möglichkeit, ihre Räder rund um die Uhr und an jedem Tag trocken und unter den Augen des Center-Sicherheitsdienstes unterzubringen.

Gutes Angebot für Pendler

Da auf dem Bahnhofsvorplatz keine geeigneten Veloabstellanlagen vorhanden sind und mittlerweile auch die mehrfach umgezogenen und zuletzt auf den Parkplätzen vor dem alten Zollhaus installierten Fahrradständer abgebaut wurden, hatte die IG Velo Centermanagement und Stadtverwaltung gebeten, doch deutlicher auf die Möglichkeit des Fahrradparkens in der Dreiländergalerie hinzuweisen.

Verbot statt Einladung

Aber statt eines einladenden Hinweises auf die besseren Abstellgelegenheit nebenan, gibt es von der Stadt Verbotsschilder auf dem Bahnhofsvorplatz. Am Geländer angeschlossene Räder haben eine Aufforderung, bis zu einem Stichtag umzuparken – sonst werden sie entfernt.

Die IG Velo hat gleich mal eine freundliche, informative Alternative formuliert. (kdg)



Bahnhofsvorplatz in Weil, die Stadt verbietet per Schild (rechts) das Abstellen. Das hätte man auch ganz anders formulieren können (Grafik links), meint die IG Velo.



Einstieg mit Radtour

Für die IG Velo Weil organisierte Jürgen Wiechert zum Auftakt des Stadtradelns eine Tour durchs Markgräflerland: 56 Kilometer und 500 Höhenmeter im welligen Gelände, mit herrlichen Ausblicken – und der obligatorischen Pause im Café Hummel in Schliengen (unser Foto).



In die Lücke eine Brücke

Radfahrer sollen endlich auch am rechten Rheinufer von Weil am Rhein nach Basel gelangen. Wozu es im Hafen Kleinhüningen eine Brücke braucht.

Links des Rheins ist alles klar: Entlang des Ufers kommen Radfahrer von der Dreiländerbrücke (bzw. von Weil am Rhein her) nach Basel, direkt am französischen Ufer entlang und ohne Umweg. Rechts des Rheins aber nicht, der Hafen Kleinhüningen liegt im Weg. Weshalb Basel im Hafen für Radfahrer und Fußgänger eine Brücke bauen will.

Aber wo soll die Brücke liegen? Das Basler Bau- und Verkehrsdepartement hat in einer Machbarkeitsstudie seinen Favoriten ausgewählt. Und das ist nicht eine Brücke parallel zum Rhein, mit der eine direkte Route am Ufer entlang zu schaffen wäre, also zwischen Wiesemündung und Dreiländerbrücke. Eine Brücke hier, über die Hafeneinfahrt hinweg, müsste sehr hoch werden und würde lange Rampen erfordern. Nicht machbar, lautet deshalb das Urteil in der Studie.

Stattdessen konzentriert Basel alles weitere Planen auf eine Brücke, die quer über dem Hafenbecken 1 liegt: vom Dreiländereck (nahe des Pylon)

Der Plan: Das Hafenbecken 1 mit dem Dreiländereck, links das Rheincenter und die Dreiländerbrücke. Eine Hafenbrücke mit direkter Verbindung (blau) scheint nicht machbar. Verworfen ist auch die gelbe Variante. Gebaut werden soll die Hafenbrücke irgendwo zwischen den roten Linien.

übers Wasser hinweg bis zur Hiltalingerbrücke nahe beim Zoll Kleinhüningen. Wie das ganz genau zu machen wäre, soll ein Projektwettbewerb ergeben. Der seine Zeit kostet. Einen Baubeginn hält das Departement frühestens ab 2030 für möglich. (wg)

Hafenbrücke – und wie weiter in Weil am Rhein?

Die IG Velo begrüßt eine neue, durchgehende, sichere und schnelle Radroute rechts des Rheins – attraktiv als touristische Route und für viele Velopendler eine interessante Alternative. Die IG Velo hat das Basler Projekt mit der Schwesterorganisation Pro Velo beider Basel besprochen (die das Vorhaben so gutheißt) sowie mit Christian Renner diskutiert, dem Leiter des Stadtbauamts im Weiler Rathaus.

Klar ist: Die Radroute über die neue Hafenbrücke wird direkt zum Zoll nahe des Rheincenters führen, darf aber nicht dort im Verkehrs-Chaos enden. Die touristische Radroute soll entlang des Hafenbeckens zurück zum Rhein geführt werden und dann dem Ufer entlang zur Dreiländerbrücke. Für ein Weiterfahren nördlich der Dreiländerbrücke, rechts des Rheins, gibt es Überlegungen, das Areal für den Radverkehr zu öffnen.

Wer von der neuen Hafenbrücke aus weiter Richtung Weiler Innenstadt fahren will, könnte auf Höhe Zoll die Straße auf einer etwa fünf Meter breiten Furt queren. Nach Christian Renners Überlegungen könnte die Pendlerroute dann auf dem bestehenden Fuß- und Radweg entlang der Grenze in Richtung Küchenacker und weiter nach Weil am Rhein führen. Den heutigen Ausbau sieht die IG Velo als nicht ge-

eignet an; die Route müsste wesentlich verbessert werden. Zumal es sich um einen kombinierten Fuß- und Radweg handelt, wie er bei Neuplanungen möglichst vermieden werden sollte.

Die IG Velo wird die Vorschläge des Stadtbauamts intern diskutieren. In jedem Fall soll das Verflechten der Hafenbrücke mit dem Radnetz auf deutscher Seite rechtzeitig zum Brückenbau vorbereitet sein. (wu/wg)

 <p>Velo Shop Weil Meisterbetrieb / Inh. Marcus Mehlh</p> <p>79576 Weil am Rhein Hauptstr. 65 Tel. 07621 78915</p> <p>Reparaturen aller Marken Bitte Termin vereinbaren</p>	<p>Wir führen</p> <p>Stevens Velo de Ville Puky BBF Checker Pic Dahon Feldmeier Viva Wulfhorst</p> <p>Verschiedene Marken auf Bestellung</p>
<p>Like a Bike Roller City Scooter Kinderanhänger Burley Chariot Dolphin etc.</p> <p>Internet www.veloshopweil.de</p>	<p>Anhängerrad Elektro-Fahrrad Anhänger</p> <p>Noch einzelne reduzierte Modelle vorrätig</p> <p>E - mail veloshopweil@t-online.de</p>



Zwei Lücken schließen – passt

Radwege sind geplant neben den Kreisstraßen Nordschwaben-Wiechs (oben links) und Minseln-Adelhausen (rechts, hier am Ortseingang Minseln). Gerhard Zenke (rechts) und Wolfram Uhl schauten sich beide Strecken und die Baupläne (auf dem Laptop) an Ort und Stelle an.



Die Planfeststellungsverfahren für zwei künftige Radverbindungen auf dem Dinkelberg wurden eröffnet: für den rund einen Kilometer langen Radweg zwischen Nordschwaben und Wiechs, entlang der Kreisstraße 6336; und für den Radweg zwischen Minseln und Adelhausen im Zuge der Kreisstraße 6333, ebenfalls ein Kilometer lang. Beides sind Projekte des Landkreises.

Für die IG Velo haben Vertreter des Kreisvorstands sowie der Ortgruppen Rheinfelden und Mittleres Wiesental die Strecken abgefahren. Gerhard Zenke hat die Anmerkungen der IG Velo zu den Planungen kurz zusammengefasst für die *VeloPost*:

Die ausgewählten Varianten werden befürwortet. In unseren Stellungnahmen werden wir Vorschläge für verbesserte und ergänzende Radwegführungen an den Ortseingängen von Wiechs und Minseln machen. In Minseln sollte der Radweg mit Vorfahrtsberechtigung über die Schloßstraße weitergeführt werden. Die Markierung des „Linksabbiegeaufstellbereiches“ sehen wir als sehr problematisch. Eine Mittelinsel als Querungshilfe wurde wegen der niedrigen Verkehrsbelastung, einem hohen Flächenverbrauch, den notwendigen Stützbauwerken und zusätzlichen Kosten verworfen. Wir schlagen vor, in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorzuschreiben und mit dem neuen Verkehrszeichen 277.1 das Überholen von Radfahrern zu verbieten.

Insgesamt begrüßt die IG Velo sehr, dass die Lücken in den wichtigen Pendler Routen über den Dinkelberg geschlossen werden.

veloziped

...ALLES RUND UM 'S RAD.

WEIL-HALTINGEN, GROSSE GASS 13, T: 07621-61154, MONDAY CLOSED

E-BIKES, MTB, CITY- & GRAVEL-BIKES

Cube, Stevens, Veloheld, vsf Fahrradmanufaktur, Corratec...



www.veloziped.com

Verbessern statt verbieten

Die IG Velo Grenzach-Wyhlen stellt sich Baustellen-Regelung anders vor.

In Grenzach-Wyhlen nimmt das Bauen im Zuge der B34 neu Fahrt auf. Zurzeit wird an der Ruschbach-Querung gearbeitet, südlich der Hardtstraße am Ortsausgang von Wyhlen. Damit einhergehend wird der Radverkehr vom Gehweg auf die Straße umgeleitet, damit Baustellen-Fahrzeuge sich nicht um die Sicherheit des Radverkehrs kümmern müssen (Radwegfrei-Schild durchgestrichen / Fußgänger?). Mit dem Ferienende wurde es auf dem Abschnitt der Hardtstraße bis zur Kreuzung Südtrasse wieder eng. Pendler und Schüler, die mit dem Rad unterwegs sind, müssen sich die schmale Straße mit dem Autoverkehr teilen.

Deshalb unterbreitete die IG Velo folgenden Vorschlag: Die Absperrung mit den Baken sollte erst kurz vor der Baustelle stehen. Und die Zone 30 soll-

te bis zur Baustellenausfahrt verlängert werden. Auf diese Weise wird für den Radverkehr und Autoverkehr klarer, worum es eigentlich geht. Denn an der Kreuzung Südtrasse erkennt man die Baustelle nicht. Auf diese Weise wird auch den Autofahrern verdeutlicht, dass hier andere Spielregeln gelten und ihre Aufmerksamkeit wird erhöht.

Der Vorschlag wurde Anfang September per E-Mail der Gemeinde zugesandt – in der Hoffnung, dass er im



Aus Westen kommend muss der Fahrradfahrer, ab der Südstraße, nun auf der engen Hardtstraße fahren.

Sinne eines sicheren Miteinanders von Velo- und Autoverkehr von der Gemeinde geprüft wird. (aw)

Straßenbau behindert: Am Ende der Bebauung in der Hardtstraße (Höhe Ruschbachbrücke) darf der Radfahrer, von Osten her, nicht mehr auf den südlich gelegenen Radweg wechseln. Er muss auf der engen Hardtstraße weiterfahren.

Jetzt neu bei uns:
STEVEN'S BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

www.followmestore.de Bahnhofstraße 1, 79539 Lörrach +49 (0)7621-165551

Alles klar im Feuerbachtal

Der lange vermisste Radweg zwischen Egringen und Holzen soll neben der Kreisstraße gebaut werden – und zwar, von Egringen aus gesehen, rechts der Straße. Er wird 3 Meter breit und 3,2 Kilometer lang sein und ist unter all den untersuchten Routen-Varianten die direkteste und kürzeste Verbindung.

Nach jahrzehntelanger und fruchtloser Diskussion um diese Radverbindung im Feuerbachtal ist nun recht rasch diese Vorzugstrasse gefunden worden. Der Landkreis hatte das Planungsbüro PGV-Alrutz (Hannover) mit dem Sondieren beauftragt. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der



Rechts der Kreisstraße, getrennt von ihr, wird der Radweg von Egringen nach Holzen führen. So schnell allerdings nicht.

berührten Gemeinden haben der Route bereits zugestimmt.

Bis zum Bau werden allerdings noch Jahre vergehen. Jetzt wird im Detail geplant, werden Untersuchungen zu Naturschutz und Landschaftspflege folgen. Rund 2,7 Millionen Euro dürfte der Radweg kosten. Das Land wird den Großteil übernehmen. (wg)

bemerkt & notiert



Kirschen auf dem Radweg

In Schliengen fotografierte Peter Schladt einen Verkaufsstand für Kirschen – auf dem Radweg! Also ein Mail ans Landratsamt und die erwartbare Antwort: „Grundsätzlich nicht möglich ...“. Mit der weiteren Anmerkung: Eigentlich wäre es Sache der Polizei, so etwas abzustellen. Die Fahrradbeauftragte des Landkreises wandte sich direkt an die Gemeinde. Ob das wenigstens für die Kirschen-Saison 2024 Erfolg zeigt, wird man sehen.



Stopp muss sein

Ein sinnvoller Stopp ist in Binzen markiert, bei der Einmündung der (von Radfahrern stark genutzten) Webergasse in die Koppengasse – auf der einiger Verkehr herrscht. Und auf den Verkehr gibt es keine freie Sicht aus der Webergasse heraus. Also anhalten, bitte. (HpB)



„Poller beschädigt und entwendet!!“

So stand's im Mitteilungsblatt des Vorderen Kandertals zu lesen, und dieser Poller hatte plötzlich (abgesägt??) in Rümringen gefehlt, beim Verbindungsweg zwischen Blauenstraße und Friedrich-Neff-Straße. Genau dieser Weg wird mehr und mehr genutzt von Radlern, die lieber (etwa auf dem Weg zur Lucke) durchs Wohngebiet fahren als auf der Lörracher Straße, der Hauptachse. Der „entwendete“ Pfosten war grau, bei Dämmerlicht schlecht zu sehen – kein Verlust. Ein neu installierter ist rot-weiß, fällt besser ins Auge und hält zuverlässig Autofahrer fern. Allerdings, und darauf hat die IG Velo die Gemeindeverwaltung hingewiesen: Weiterhin macht der Pfosten die Durchfahrt eng, gerade für Lastenräder oder Velos mit Anhänger. Um zwei Meter zurückversetzen? Oder nicht genau in der Mitte platzieren, sondern auf einer Seite zwei Drittel Wegbreite lassen? (HpB/wg)



Starker Service

Auf der Hohen Möhr bewirbt der Schwarzwaldverein an Sonn- und Feiertagen die Wanderer und Biker. Für ein Lagerfeuer zum Grillen ist auch gesorgt. Zusätzlich gibt es jetzt noch eine Standpumpe für Velos. Wenn das nicht mal ein toller Service ist! (sj)



Nachdenken über die Grenze hinweg

Immer wieder tauschen sich Pro Velo beider Basel und die IG Velo Landkreis Lörrach aus. Ein Thema sind Radpendlerströme aus Deutschland nach Basel, aber auch durch die Schweiz hindurch: zwischen Lörrach und Weil am Rhein oder aus beiden Städten nach Grenzach-Wyhlen.

Beim jüngsten Treffen informierte Wolfram Uhl den Pro Velo-Geschäftsführer Roland Chrétien über den Radschnellweg RS 7 im Wiesental. Diese Achse ist nicht zuletzt für Berufspendler aus dem Wiesental nach Grenzach, Birsfelden, Pratteln, Muttenz und selbstverständlich Basel von großem Interesse.

Auf einer Route der Pendler gibt es eine problematische Querung der Grenzacherstraße beim Kraftwerk Birsfelden. Dort wäre eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende wünschenswert. Auch der schlechte Belag des Weges zum Kraftwerk wurde bemängelt. In der Weiterführung entlang der Birs ist die Unterführung auf Höhe Stadion St. Jakob sehr schlecht befahrbar. Es geht nur um ca. 50 Meter und eine sichere Querung der stark befahrenen Kreuzung.



Roland Chrétien (Pro Velo, links) und Wolfram Uhl (IG Velo).

Der Veloweg zwischen Grenzach-Wyhlen und Lörrach hinter dem Hörnli-Friedhof ist unbefestigt und teilweise in einem schlechten Zustand. Auf deutscher Seite endet das Naturschutzgebiet direkt an den angrenzenden Gärten am Hörnli, was einen Ausbau bislang behindert. Zu bedenken ist, dass der umweltfreundliche Verkehr auf diesem Weg einen wichtigen Beitrag zum Natur- und Umweltschutz leistet.

Da der Radverkehr nach und durch Riehen von großer Bedeutung ist, planen Pro Velo und IG Velo dazu eine gemeinsame Sitzung. (wu)

Mit kurzen Armen am LKW-Steuer



Immer wieder kommt es zu schweren, mitunter tödlichen Verkehrsunfällen, weil Bus- oder LKW-Fahrer beim Abbiegen einen Fußgänger oder Radfahrer übersehen – weil der sich im toten Winkel befunden hat. Besonders häufig betroffen sind Schulkinder. Sie sind kleiner und werden weniger gesehen. Und sind sich der Gefahren oft noch nicht bewusst.

Yvonne Porzelt, Elternbeiratsvorsitzende der Rheinschule in Weil am Rhein-Friedlingen, schob im Juni die Aktion tote Winkel an. Dazu gab es für die Klassen 3a und 3b einen theoretischen und praktischen Unterricht.

Vormittags stellten Jürgen Wiechert, IG Velo, und der Transportunternehmer Reinhold Utke mit LKW-Modellen die besonderen Gefahren im Straßenverkehr dar. Und sie zeigten, wie man sich verhält, wenn man an Kreuzungen in die Nähe von Lastwagen kommt.

Nachmittags war ein 18-Tonner der Firma Reinhold Utke zur Demonstration vorgefahren. Jedes Kind durfte am Lenkrad mal Fahrer spielen. Eindrücklich erklärte ihnen Markus Schaufler, Polizeibeamter der Verkehrsprävention, den gefährlichen Bereich des toten Winkels. (wie)

Im toten Winkel

Im toten Winkel liegen jene Bereiche außerhalb des Fahrzeugs, die der Fahrer trotz Spiegel nicht einsehen kann. Ein toter Winkel ist je nach Anzahl der Scheiben und Spiegel unterschiedlich groß. Und er ist nicht vollständig zu vermeiden. Was also tun als Radfahrer?

- Abstand zu Fahrzeugen halten, die neben oder vor einem unterwegs sind. Das gilt vor allem bei Bus und LKW, die aufgrund ihrer Länge beim Abbiegen die Kurve schneiden oder ausscheren können.



fahrer nicht auf der Vorfahrt beharren. (wie)

- Sich nicht darauf verlassen, dass der Fahrer blinkt, bevor er die Spur wechselt oder abbiegt.
- Bei Warteschlangen an der Ampel nicht im toten Winkel des Fahrzeugs stehen.
- Wenn möglich Blickkontakt zum Fahrer suchen, um sicherzugehen, dass er Radfahrer oder Fußgänger sieht.
- Im Zweifel als Radfahrer nicht auf der Vorfahrt beharren. (wie)



Markus Schaufler und Anja Schaffhauer sind zwei von vier Polizeibeamten, die Viertklässler aufs Radeln im Verkehr vorbereiten.

Mangelhaft

Ende des Schuljahrs sollen Viertklässler auf dem Velo im Verkehr bestehen. Die Übungsplätze sind aber nicht gut genug.

Jedes Jahr werden im Landkreis Lörrach rund 2.200 Viertklässler geschult fürs Radfahren. Ihre Lehrer erläutern ihnen von den Verkehrsschildern bis zu den Regeln an Kreuzungen, was sie über den Straßenverkehr wissen müssen, ebenso übers Fahrrad, übers Abstand halten und vieles mehr. Den praktischen Teil der Schulung übernimmt die Polizei auf acht Übungsplätzen im Landkreis.

Doch kein Platz genügt den Anforderungen: nicht der beim Schulhaus

Liel, nicht bei der Feuerwehr Binzen, der Tschamberschule Weil, der Wintersbuckhalle Lörrach; nicht beim Schulzentrum Grenzach-Wyhlen, dem Tutti Kiesi Rheinfelden, dem Haus der Sicherheit Steinen, der Max-Metzger-Schule Schopfheim. „Tutti Kiesi in Rheinfelden ist noch der beste“, urteilt Siegfried Eichin.

Eichin ist bei der Kreisverkehrswacht Lörrach der stellvertretende Vorsitzende. Die Verkehrswacht nimmt sich energisch der Radfahr-Ausbildung an, finanziert Velos (auch die Verkehrswacht Schopfheim). Und sie fordert seit Jahren bessere Übungsplätze. Siegfried Eichin hat den Überblick. Denn er steht viele Wochen im Jahr auf diesen Plätzen und schult die Viertklässler auf den Fahrrädern: Eichin ist einer

von vier Polizeibeamten, die mit dieser Aufgabe betraut sind. Seine Kollegen bei der Verkehrsprävention sind Markus Schaufler, Anja Schaffhauer und Roland Kiy.

Keiner der acht Übungsplätze ist annähernd groß genug, um Straßenverkehr ausreichend abzubilden. Ein Kreisverkehr, zum Beispiel, ist lediglich in Rheinfelden markiert. Es finden sich auf keinem Platz Radfahr-Schutzstreifen und es fehlen Ampeln. Verkehrszeichen sind lediglich in Grenzach-Wyhlen fest installiert – andernorts drückt kräftiger Wind sie einfach um.

Statt der acht zu kleinen und ungenügenden, zumeist auch für vieles andere genutzten Plätzen, dringt die Verkehrswacht auf zwei große Jugendverkehrsschulen im Landkreis.

Sollte man wissen

Fahrradführerschein. Am Ende des Schuljahres wartet auf Viertklässler eine theoretische Fahrradprüfung in der Schule und eine praktische auf dem Übungsplatz. Wer besteht, hat den „Fahrradführerschein“. Der aber nicht bedeutet, dass ein Kind nun jeder Herausforderung im Straßenverkehr gewachsen ist. Eltern sollten mit ihren Kindern üben, auf kurzen Radtouren und auf dem Schulweg.

Erst auf den Gehweg. Die Polizei empfiehlt, Kinder erst mit dem Fahrradführerschein auf dem Velo in die Schule zu lassen. Rechtlich hat er allerdings keine Bedeutung. Es gilt: Ein Kind bis 8 Jahre darf mit seinem Rad nur auf dem Gehweg (oder auf dem Radweg) fahren; Mutter, Vater oder Geschwister (ab 16 Jahre) dürfen es dort begleiten, wenn es sich unsicher fühlt. Ein Kind bis 10 Jahre darf auf dem Gehweg und ebenso auf der Straße fahren. Danach muss es mit dem Rad auf die Straße.

Durchgefallen. Für die Verkehrswende braucht es junge Leute, die Rad fahren wollen – und können. Wer darauf schwer hofft, wird diesen leichten Dämpfer verkraften: Eine wachsende Zahl der Viertklässler im Landkreis Lörrach,

inzwischen rund ein Viertel, besteht die praktische Prüfung auf dem Übungsplatz nicht. Die Polizeibeamten können den Anstieg nicht genau erklären. Anderes könnte mehr Spaß machen als Radfahren oder als Bewegung überhaupt. Und es sitzen in der Schule mehr Kinder aus Kulturen, in denen das Rad geringere Bedeutung hat.

Früher Üben. Je mehr die Grundschulen fürs Radfahren tun können, desto besser. Sinnvoll auch schon in der 3. Klasse. Wie zum Beispiel an der Rheinschule in Weil-Friedlingen, wo Jürgen Wiechert (IG Velo Weil) Schülerinnen und Schüler trainiert.

Fünfter Trainingstag. Das praktische Üben in der 4. Klasse wird bald ausgebaut. Bisher sind für die Verkehrserziehung an Grundschulen vier Tage mit jeweils 90 Minuten Training auf einem der Übungsplätze vorgegeben (woraus die Polizei im Landkreis Lörrach zwei Tage mit jeweils drei Stunden gemacht hat, aus praktischen Gründen). Ab dem Schuljahr 2024/25 kommt ein fünfter Tag mit 90 Minuten hinzu – für die Beamten der Prävention personell wie organisatorisch eine große Herausforderung.



Wir schauen zu auf dem Übungsplatz neben der Wintersbuck-Sporthalle in Lörrach – der auch als Parkplatz genutzt wird und zu klein ist, um für die Kinder die wichtigsten Verkehrssituationen darzustellen.

Bestmöglich angeschlossen an den Öffentlichen Nahverkehr. Gut 4.000 Quadratmeter groß, auf denen Straßenverkehr komplett abgebildet werden kann; mit Schulungs- und Aufenthaltsraum. Die Jugendverkehrsschule Emmendingen gilt als Vorbild.

Verkehrserziehung steht im Lehrplan der Grundschulen, also stehen die Städte und Gemeinden als Schulträger

in der Pflicht. Weil eine gemeinsame Lösung am besten scheint, wünschen Verkehrswacht und Polizei das Engagement des Landkreises. Der hat dann auch die Initiative ergriffen und mit Städten und Gemeinden diskutiert. Verbesserungen seien erreicht, zum Beispiel in Rheinfelden, berichtet Doris Munzig, Leiterin des Fachbereichs Verkehr im Landratsamt. An ande-

ren Lösungen werde noch gearbeitet. „Der Ball liegt bei den Kommunen, der Landkreis ist aber koordinierend tätig.“

Wie eine Lösung aussehen könnte? Wo Platz wäre für eine stationäre Jugendverkehrsschule? Wieder ist die Verkehrswacht aktiv. Siegfried Eichin will noch nichts sagen. Aber die Verkehrswacht hat einen ersten Ort ins Auge gefasst. (wg)

Und was können Eltern tun?

Immer wieder kleine Ausflüge auf Velos machen – und üben, wo sich ein geeigneter Platz findet.

Immer weniger Kinder können richtig Radfahren – so steht es in Studien des ADFC und der Landesverkehrswacht Niedersachsen. Bewegungsmangel scheint der hauptsächliche Grund und wirkt sich auch auf die Verkehrssicherheit aus: Untrainierte Kinder haben beispielsweise Probleme, Balance zu halten und zeigen Koordinationsschwächen.

Der pressedienst-fahrrad hat einfache Übungen vorgestellt, mit denen Kinder ihre Koordination auf dem Fahrrad verbessern und mit Spaß für den Straßenverkehr fit gemacht werden können. Wir greifen einige heraus.

„Falsche“ Seite: Was banal klingt, ist in der Praxis eine Herausforderung. „Alle Radfahrenden haben unbewusst zum Auf- und Absteigen eine Schokoladenseite. Das Training der ungeübten Seite verbessert die Koordinations- und Reaktionsfähigkeit, was im Straßenverkehr äußerst wichtig ist“, erklärt Guido Meitler vom Kinderfahrzeugspezialisten Puky.

Zielfahren: Die Kinder müssen kleine Gegenstände (zum Beispiel Bierdeckel) mit dem Vorder- und/oder Hinterrad überfahren oder direkt auf dem Hindernis bremsen. Eine Variante ist, das Rad ohne Hilfe der Bremse durch Ausrollen auf dem Hindernis zum Stehen zu bekommen.

Anhalten ohne Absteigen: Die Kinder sollen auf einen festen Gegenstand wie eine Laterne oder einen Baum langsam zufahren, abbremsen und sich mit einer Hand daran festhalten. In dieser Position sitzend auf dem Rad verharren, ohne dass die Füße den Boden berühren. Und weiterfahren.

Turmbau per Fahrrad: Eine Übung, die etwas mehr Hilfsmittel benötigt, dafür aber auch viel Spaß bereitet: Die Kinder sollen während der Fahrt einen Karton oder eine

Dose von einem Tisch nehmen und sie auf einem anderen Tisch abstellen, bei weiteren Fahrten stapeln.

Langsame gewinnen: Für diese Übung reicht eine kurze Fahrstrecke aus: Auf rund 20 Metern sollen die Kinder möglichst langsam fahren – wer zuletzt ankommt, gewinnt. Die Fahrbahn kann dabei seitlich begrenzt werden, damit die Kinder nicht Schlangenlinien fahren. Die Füße dürfen dabei nicht abgesetzt werden.

Rollern: Das Fahrrad als Roller nutzen: für Kinder ein ungewohnter, aber großer Spaß. Dafür steigt man mit einem Fuß auf ein Pedal (entweder mit dem rechten Fuß auf das linke Pedal oder umgekehrt), stößt sich ab und rollert los.

Alle durcheinander: Forder viel Koordination und Aufmerksamkeit: Auf einer abgetrennten Fläche fahren mehrere Kinder nach Lust und Laune durcheinander. „Die Kinder lernen, andere Verkehrsteilnehmende und deren Geschwindigkeiten spielerisch wahrzunehmen. Rücksichtnahme wird dabei geschult“, erklärt Volker Dohrmann von Stevens Bikes den Trainingseffekt. (www.pd-f.de)



Foto: pd-f.de



Die IG Velo hatte viel zu tun – hier in Lörrach.

Codieren wird zum Renner

Die IG Velo hat über Monate die Fahrrad-Codierung getestet – ein großer Erfolg war's, das schrie nach Verstärkung.

Mit der Fahrrad-Codierung erhält jedes Velo einen individuellen Code aus Buchstaben und Zahlen. Er ordnet das Velo klar seinem Eigentümer zu. Diebe kann das abschrecken, denn der Verkaufswert sinkt. Wird ein besitzerloses Velo mit Code gefunden, findet sich leicht der Eigentümer.

Lange ging die IG Velo mit der Idee schwanger, im Landkreis Lörrach Fahrrad-Codierungen anzubieten. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) macht das seit langem in der ganzen Bundesrepublik. Die Region südlich von Freiburg war bislang ein weißer Fleck, der nur sporadisch und auf Anfrage vom Freiburger ADFC-Kreisverband bedient wurde.

Im ersten Schritt geleast

Im Juni beschloss der Vorstand der IG Velo, für drei Monate ein Codiergerät über den ADFC zu leasen. Die

Handhabung des Geräts, die Praktikabilität und die Nachfrage nach einer Fahrrad-Codierung sollten getestet werden. Noch im selben Monat kam ein Nadelmarkiergerät in Lörrach an. Bei früheren Codiergeräten wurde mit Einspannvorrichtung und Lettern der Code in den Rahmen gefräst. Mit Nadelmarkierern ist Codieren erheblich einfacher geworden.

Getestet beim Stadtradeln

In den drei Wochen des Stadtradelns boten einige Gemeinden, darunter Maulburg, Lörrach, Schopfheim und Hausen, eine für Fahrradbesitzer kostenlose Codierung an – alle ausgeführt von der IG Velo. Weil am Rhein hatte für sein Codierangebot frühzeitig die Dienste des ADFC bestellt. Die IG Velo kam mit dazu und unterstützte die Aktion durch ihr Markiergerät und einen Fahrradcheck mit Reparaturservice.

Bei vier Terminen im Juli und einem in der ersten Augushälfte haben Teams der IG Velo fast 300 Fahrräder codiert. Bei E-Bikes wurde häufig der Akku mitcodiert. Einige Kinder- und Lastenanhänger erhielten den sogenannten EIN-Code, der den codierten

Gegenstand ebenfalls seinem Besitzer eindeutig zuordnet.

Nach dem Test der Kauf

Nach der guten Resonanz und besten Erfahrungen hat der IG Velo-Vorstand beschlossen, das Gerät zu kaufen und dauerhaft Codierungen anzubieten. Bei der hohen Zahl der Fahrraddiebstähle im Landkreis Lörrach – 2022 entstand 1,1 Millionen Euro Schaden – eine fast auch notwendige Entscheidung.

Künftig werden IG Velo-Ortsgruppen immer wieder Codiertermine anbieten. Der nächste ist am 7. Oktober beim Mobilitätstag Kandern.

Die geplanten Termine sind auf www.igvelo.de abrufbar; sie können auch für den eigenen digitalen Kalender abonniert werden.

Unbedingt mitbringen

Für die Codierung ist die Vorlage eines Kaufbelegs oder Eigentumsnachweises sowie des Personalausweises zwingend erforderlich. Die Codierung kostet – sofern sie nicht durch Dritte übernommen wird – 15 Euro je Fahrrad. Für IG Velo-Mitglieder ist die Codierung kostenlos. (to)



Toni Latsch-Gulde hielt bei den Codier-Aktionen die Fäden in der Hand.



Ein Nadelmarkierer überträgt den Code auf den Fahrradrahmen.

Stadtradeln wie noch nie

Starke Bilanz dank noch mehr Gemeinden, mehr Mitradlern, mehr Kilometern und mehr mitmachenden Schulen.

Wieder hatte das Team Radverkehr im Landratsamt organisiert und gewonnen – mit Erfolg: 2023 machten 16 Städte und Gemeinden des Landkreises beim Stadtradeln mit, so viel wie nie zuvor. Ein Neuling schoss den Vogel ab: Nirgends sonst fand die Kampagne mehr Resonanz als in Maulburg, wo mit knapp 400 Mitmachenden fast zehn Prozent der Einwohner fürs Alltagsradeln und den aktiven Klimaschutz begeistert werden konnten.

Unterm Strich beteiligten sich über 3.600 Menschen beim Stadtradeln – 2022 waren es lediglich 1.500, allerdings pausierte da die Stadt Lör-

rach. Sie sammelten 843.000 Velo-Kilometer. Besonders erfreulich war das Engagement von Schulen, für die der Sonderwettbewerb „Schulradeln“ ausgeschrieben war: In den Top 10 der insgesamt 259 gemeldeten Stadtradeln-Teams finden sich sechs Schulen. Das Theodor-Heuss-Gymnasium Schopfheim stellte mit 189 Radelnden sogar das größte Team überhaupt.

Auch die IG Velo brachte einige Teams an den Start. Ihr Mitglied Wilhelm Schnell (Lörrach) meldete mit 1.616 gefahrenen Kilometern so viel wie niemand

anderes. Die IG Velo steuerte zudem eine Codier-Aktion bei, bereicherte das Stadtradeln-Programm mit Ausfahrten und engagierte sich bei der Kampagne Sicherer Schulweg.

Die Radverkehrsbeauftragte des Landkreises, Alexandra Bühler, zeigt sich zufrieden darüber, wie stark hier diese internationalen Kampagne für mehr Radverkehr, bessere Luft und Klimaschutz angenommen wurde. „Wir hoffen, dass der Trend, Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen, anhält.“ (wg)

Elterntaxis ausgebremst

Ein gelungener Test in Brombach zeigt, dass Schulbeginn und Schulende auch ohne Autoauftrieb möglich sind.

Kindern einen sicheren Schulweg ermöglichen: Dafür setzten sich IG Velo und einige Partner an der Hellbergsschule in Brombach ein, an einem Freitag des Stadtradelns. Zu diesem Zweck wurden die Hellbergstraße und die Wilhelm-Wagner-Straße zu den Schulstoßzeiten für Elterntaxis gesperrt. Die letzten hundert Meter zum Schulgebäude wurden von den Kindern zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurückgelegt.

Für einmal ganz entspannt

Wie erwartet sorgte das für merkliche Entspannung: Vom üblichen Verkehrschaos inklusive Parken in zweiter Reihe war an diesem Tag wenig zu spüren. Durch die frühzeitige Information im Elternbrief wurde der Verkehr deutlich verringert. Und obwohl der ausgewiesene Ausweich-Parkplatz bei der katholischen Kirche kaum genutzt wurde (die verbliebenen Elterntaxis fahren, so nah es ging, an die Schule heran), gab es auch jenseits der Absperrungen keine Verkehrsknäuel.

Schüler und Eltern, die zu Fuß oder

mit Rad unterwegs waren, begrüßten die Verkehrsberuhigung. Die Vorbereitungsklasse der Hellbergsschule nutzte die Gelegenheit und bemalte die freie Straße mit Kreide zum Spielen. Auch Eltern, die ihre Kinder im Auto abholten, sagten, dass sie die Aktion im Prinzip gut fänden. Ein Anwohner merkte an, dass auch der Kindergarten gegenüber von der Beruhigung profitiere und freute sich über die Ruhe im Vergleich zu „normalen“ Tagen.

Das Team Radverkehr im Landratsamt und die IG Velo hatten „Sicherer Schulweg“ als begleitende Kampagne beim Stadtradeln 2023 gewählt. Die Stadt Lörrach griff das auf, Lukas Riesterer bereitete die Aktion an der Hellbergsschule vor und vereinte etliche Helfer – neben der IG Velo auch Mitarbeiter von Stadt und Landkreis sowie die Polizei.

Gleich dran bleiben!

Die IG Velo wünscht sich – nicht nur von der Stadt Lörrach –, dass „Sicherer Schulweg“ wirklich ein Ziel wird. In Deutschland verunglückten 28.000



Hellbergsschule Brombach im Juli: Zufahrt gesperrt, nur zu Fuß oder mit Velo kommen Eltern und Kinder zur Schule.

Kinder im Jahr 2022 im Straßenverkehr, und der Großteil der Unfälle passierte auf dem Schulweg. Straßen wie in Lörrach die Kreuzstraße beim Rosenfelscampus zu Schulbeginn und Schulende für Autos zu sperren: Das sollte nicht trotz, sondern wegen des starken Verkehrs in Betracht gezogen werden. Aktionen wie die an der Hellbergsschule zeigen, dass Sperrungen eben nicht zwingend zum Verkehrskollaps führen. Und dass die Kinder die Schule trotzdem erreichen. (dal)



Der Radschnellweg Das blaue Band verbindet zwei Radbrücken.

Auf der Neckarbrücke gehören Radfahrern mittendrin zwei Fahrspuren.

Mit Elias durch Tübingen

Tübingen hat Radfahrern Vorbildliches zu bieten. Davon das Beste zeigte Elias, zehn Jahre alter Tübinger, seinem zu Besuch gekommenen Opa aus Lörrach. Der Opa ist unser IG Velo-Mitglied Herbert Sitterle. Wir lassen ihn in der VeloPost erzählen.

Unser 10-jähriger Enkel Elias hat sich immer für den Busverkehr in Tübingen interessiert, er wusste jedes Detail. Aber nicht über das Radfahren. Doch gerade hat er in der 4. Klasse die Fahrradprüfung absolviert und ist nun von dieser Art der Fortbewegung angefressen. Er radelt auf allen Radwegen und Fahrradstraßen Tübingens, studiert die Informationen der Stadt zu diesem Thema im Rathaus-Foyer, und er kann sich auch alles gut merken.



Start zur Inspektion: Opa Herbert und Enkel Elias.

Kürzlich machte ich einen Besuch bei meiner Tochter

mit Familie. Elias bot an, mit mir am Morgen eine Radtour durch Tübingen zu starten: Er wollte zeigen, was Tübingen in Sachen Radverkehr zu bieten hat. Zunächst fuhr er mit mir zum

Rathaus, wo im Foyer die Stadt berichtet, was sie alles schon getan hat und was noch geplant ist. Alle konnten hier Vorschläge fürs Radverkehrskonzept 2030 machen. „Wir machen Blau“ heißt übrigens in Tübingen das Motto fürs Engagement für das Klima.



Waschanlage bei der Radstation.

Dann zeigte Elias mir die verschiedenen Varianten der Fahrradstraßen. Die blaumarkierte Strecke ist ein Radschnellweg, das sogenannte Blaue Band. Wenn der ganz fertig ist, führt er ohne Ampel von Ost nach West durch die Stadt. Und vier neue Fahrradbrücken werden über den Neckar führen. Im Juli wurde die zweite fertig („Ost“). Ein Rad-Kreisel gehört dazu.

Ebenfalls ganz neu ist die Radstation beim Bahnhof mit einer Tiefgarage für Radfahrer und insgesamt 1.080 Stellplätzen, Schließfächern, Werkstatt für Kleinreparaturen, mit einer hochmodernen Waschanlage für Velos und mit Leih-Bikes. Die BruderhausDiakonie betreibt diese Radstation mit Café.

Just am Nachmittag unserer kleinen Inspektionsfahrt radelte OB Boris Palmer zur Radstation, sein Anzug selbstverständlich in Motto-Blau. Und weihte die Radstation mit 2.000 Gästen ein – darunter waren auch wir beide.



Mehr als 1.000 Plätze bietet die Radstation beim Bahnhof. Rechts im Bild eine Radbrücke, beheizt.



Boris Palmer eröffnete die Radstation, Herbert Sitterle und Enkel hörten zu.

Ehrgeizig zur Verkehrswende

Die Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Kommunen stecken sich noch höhere Ziele. Warum nutzen in der Grenzecke lediglich Stadt und Landkreis Lörrach das Knowhow der AGFK-BW?

Selbstverständlich zählt Tübingen (siehe die linke Seite) zur Arbeitsgemeinschaft der Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Kommunen in Baden-Württemberg. Tübingens Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck arbeitet mit im fünfköpfigen Vorstand der AGFK-BW und sitzt dort am Tisch mit Monika Neuhöfer-Avdic, Lörrachs Bürgermeisterin.

Die Arbeitsgemeinschaft wächst zügig. Bereits 114 Städte, Gemeinden und Landkreise sind Mitglieder – aber hier in der Grenzecke lediglich Lörrach und der Landkreis Lörrach. Nicht Weil am Rhein, nicht Rheinfelden und auch keine der kleineren Städte. Wo doch der Nutzen groß wäre und sicher spürbar für Radfahrer, für Fußgänger. Was auch ein Blick über die Kreisgrenze hinweg zeigt, ins fahrradfreundliche Bad Säckingen – ein überzeugtes Mitglied der AGFK-BW.

Dieses Netzwerk der 114 Kommunen ist noch einmal über die Bücher gegangen und hat ihre Vision so formuliert: Bis 2030 sollen Gehen und Radfahren so einfach, sicher und bequem sein, dass

es im Alltag ganz selbstverständlich zur ersten Wahl wird. Das Ziel heißt, dass in AGFK-Kommunen bis 2030 mindestens die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Damit diese Qualitätsstufe erreicht

wird, damit Fuß und Rad den Vorrang erhalten, sollen sie mehr Platz bekommen und soll – ein Beispiel – innerorts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und außerorts Tempo 70 gelten. Die AGFK-BW hat Ziele in sechs Handlungsfeldern festgelegt. Für jede Mitglieds-Kommune soll ein Konzept mit maßgeschneiderter Unterstützung erarbeitet werden, mit dem sie die Qualitätsstufe innerhalb von fünf Jahren erreichen könnten. (wg)



AGFK neu aufgestellt. Genau zum Start ihrer Offensive hat die Arbeitsgemeinschaft der Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Kommunen in Baden-Württemberg neue Geschäftsführer bestellt: ein Tandem mit Anna Hussinger und Markus Belz, im Foto mit dem AFGK-Vorsitzenden Günter Riemer (Mitte). Beide begleiten und beraten seit vielen Jahren Kommunen

zur Fuß- und Radmobilität. Markus Belz ist seit 2019 bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) als Experte für Radinfrastruktur sowie als Projektleiter in der AGFK-Geschäftsstelle tätig. Anna Hussinger hat die AGFK mit aufgebaut. In den letzten zehn Jahren hat sie bei der NVBW die Themenfelder Fuß- und Radverkehr entwickelt.

Verkehrsberuhigung klappt ohne Kollaps

Beruhigen Kommunen den Verkehr, haben sie zwar meist merklichen Erfolg. Aber sie spüren rasch heftigen Gegenwind: Der Autoverkehr werde doch nur verlagert und belaste zusätzlich das benachbarte Straßennetz!

Stimmt nicht, betont das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu). Das Institut hat Befunde aus zahlreichen nationalen und internationalen Projekten ausgewertet. Fazit: Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Kommunen zähmen, wirken im erwünschten Sinn – mehr Lebensqualität und zugleich Mobilität. Was nicht stimmt: Der nach Intervention und Straßenumgestaltung

ausgesperrte Verkehr fließt nicht wie eine Flüssigkeit eins zu eins an anderer Stelle ab. Vielmehr verringert er sich in aller Regel. Weil danach mehr Rad gefahren und zu Fuß gegangen wird.

Entlastung klar spürbar

Die Größenordnung der Verringerung liegt in den analysierten Verkehrsberuhigungs-Projekten in der Fläche zwischen 15 und 28 Prozent, bei Innenstädten zwischen 25 und 69 Prozent und im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen 4 und 52 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen.

Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat, der befürchtete Verkehrskollaps bleibt fast immer aus. „Die Difu-Analyse zeigt, dass die durch Verkehrsberuhigung befürchteten Auswirkungen in der Regel nicht eintreten“, so Projektleiterin Uta Bauer.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ist das größte Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum. Ihre Analysen sind im Rahmen des von der EU und dem Bundesforschungsministerium geförderten Forschungsprojekts „TuneOurBlock“ entstanden.



Von Salzburg an die Adria

„Absolut empfehlenswert“: Irmie Eckert (im Bild rechts, mit Freundin Monique) berichtet von sieben Tagen auf dem Alpe Adria Radweg.



Von oben: Chi-usaforte, dieser Zwischenstopp ist Kult. Brücke über die Salzach; einer von 22 Tunnels; kurzes Stück in der Bahn auf Etappe drei; herzlich willkommen in Villach; durch die Lagune nach Grado.



Meine kanadische Freundin Monique fliegt jeden Sommer von Montreal nach Deutschland, um mit

mir eine Radtour zu unternehmen. Dieses Jahr entschieden wir uns für die Alpe Adria Tour, von Salzburg nach Grado an der Adria. Wir waren wieder unterwegs mit E-Bikes, im Juni – und wir haben keinen einzigen Regentropfen abbekommen.

Wir haben die Strecke auf sieben Etappen verteilt. Gestartet sind wir in Salzburg und haben gleich einen Abstecher zu Schloss Hellbrunn mit den berühmten Wasserspielen gemacht. Die 1. Etappe führt durch das idyllische Salzachtal. In Hallstein haben wir den vier Kilometer langen, sehr steilen Anstieg zum ältesten Salzbergwerk der Welt auf uns genommen – kann man nur empfehlen. Neunzig Minuten für die Führung einplanen. In Bischofshofen war die Etappe geschafft.

Auf der 2. Etappe heißt das Ziel Bad Gastein. Das ist der anstrengendste Teil der Tour (von Salzburg bis zur Tauernschleuse sind es um die 700 Höhenmeter). Eine tolle Fahrt und trotz E-Bike (mit Gepäck) ein bisschen anstrengend. Ein gutes Gefühl, wenn man oben in Bad Gastein ankommt. Wir sind jetzt in Kärnten.

Tauernschleuse – umsteigen!

Vor der 3. Etappe noch mit der Seilbahn auf den Stubnerkogel. Dann aufs Velo und hinauf zur Tauernschleuse: Das ist ein Pendelzug ab Bahnhof Böckstein, in dem wir in zwölf Minuten das Tauernmassiv unterqueren. Auf der anderen Seite gibt es erst mal eine acht Kilometer lange rasante und steile Abfahrt. Jetzt sind wir im sonnigen Süden Österreichs – das Drautal, traumhaft. Wir übernachten in Paternion, etwa 30 Kilometer vor Villach.

Auf der 4. Etappe fahren wir im wunderschönen Drautal über Villach Richtung Italien. Nach dem Grenzübertritt – wir sind in

Friaul-Julisch Venetien angekommen – führt der Radweg auf der Trasse der stillgelegten Pontebbana-Bahn durch ein Canyon-artiges Tal. Wir radeln durch 22 Tunnels und über ungezählte spektakuläre Brücken – eigentlich der schönste Teil des ganzen Radwegs. Wir übernachten in Tarvisio.

Palmanova – spektakulär

Auf der 5. Etappe begleiten uns zwei Flüsse bis Gemona, wieder genießen wir die Landschaft. Die 6. Etappe führt uns nach Udine, auf unserer Tour hinter Salzburg die zweitgrößte Stadt, mit riesiger Piazza, ihr Herzstück. Die Fahrt geht heute weiter bis Palmanova, angelegt einst spektakulär mit sternenförmigem Grundriss – eine Stadt als Festung.

Auf der 7. Etappe werden wir unser Ziel erreichen – wir glauben schon früh, das Meer riechen zu können. Wir können es gemütlich angehen lassen und legen eine lange Kaffeepause in Aquileia ein: einst eine bedeutende Stadt im Römischen Reich, heute berühmt durch den Mosaikboden seiner Basilika. Dann, nach insgesamt ca. 480 Kilometern, fahren wir über die sensationelle, vier Kilometer lange Dammsstraße durch die Lagune nach Grado, ans äußerste Ende des Golfs von Venedig. Ziel erreicht!

Infos + Tipps

Anreise: mit dem Zug von Basel nach Salzburg (rechtzeitig reservieren, da nur begrenzte Fahrradplätze). Ist so oder so ein Abenteuer: Zug und E-Bike ...

Unterkünfte: außer Salzburg und Grado (beides im Voraus reserviert) alle Unterkünfte ohne Probleme erst am Nachmittag für den Abend gebucht.

Zurück: Von Grado nach Salzburg mit Shuttlebus (es gibt mehrere Anbieter in Grado).

Reiseführer: Alpe Adria Radweg von bikeline.

Youtube: Film des WDR über Alpe Adria Radweg. Interessant und informativ.

Hoteltipp: Hotel Mozart in Bad Gastein.

Mit dem Velo auf Tour durchs Dreiland – gerne zu besonderen Zielen, und warum nicht zu mythischen Orten? Zu denen auch St. Margarethen zählt (Foto), eine von drei Kirchen der drei Jungfrauen.



Aufs Rad mit sagenhaften Geschichten

Es gibt im Dreiland eine Vielzahl sagenumwobener Stätten – es sind mythische Orte, die Edith Schweitzer-Völker und Martin Schulte-Kellinghaus bereits vor über 30 Jahren zu erforschen begannen. Was sie an Geschichten, Brauchtum und Kultur im Dreiland erkundeten, füllten sie in zwei Bücher mit jeweils 40 Ausflügen in die Grenzregionen von Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Diese erfolgreichen Bände „Mythische Orte am Oberrhein“ erschienen im Christoph-Merian-Verlag Basel, sie sind erhältlich in jeder Buchhandlung.

Die Bücher wurden Grundlage für

ein INTERREG-Projekt zur Förderung des grenzüberschreitenden Tourismus. Mit finanzieller Unterstützung der EU arbeiteten 20 Gemeinden in den drei Ländern daran, mythische Orte vor allem für Wanderer und Fahrradfahrer zu erschließen. Auf der Website www.mythische-orte.eu werden zurzeit 120 spannende Orte vorgestellt – eine Einladung zu Entdeckungen zwischen Schwarzwald, Jura und Vogesen.

So gibt es manch einsamen See, über den geheimnisvolle Legenden erzählt werden, manche Quellen werden schon seit langer Zeit als Heil bringend verehrt. Viele Kraftorte werden von Men-

schen seit Jahrhunderten aufgesucht, um Hoffnung und Heilung zu erfahren.

Und rätselhafte Geschichten über „drei Jungfrauen“ sind überliefert. Auch jene der Schwestern Margarete, Christina und Odilia, deren Bruder die Liebhaber der Schwestern enthaupten ließ. Worauf die sich auf drei Hügel in Einsiedeleien zurückzogen – heute St. Odilien in Obertüllingen, St. Chrischona und St. Margarethen in Binningen. Von dort oben – so geht die Sage – grüßten sie einander täglich, frühmorgens mit dem Läuten der Einsiedler-Glocke, spätabends mit dem Licht ihrer Öllampen.

Und los!

Bei einer Fahrradtour im Rheinknie kann man einige der mythischen Orte erkunden – eine Tour, die Martin Schulte-Kellinghaus den *VeloPost*-Lesern vorschlägt:

Start in Lörrach oder an der Wiese beim Naturschwimmbad Riehen, von dort durch Riehen hinauf zur Chrischona. Durch Bettingen abwärts, am Hörnli-Friedhof vorbei zum Rheinübergang am Kraftwerk Birsfelden. An der Birs entlang zum Jakobspark, von dort ins Basler Gundeli-Quartier, hinauf nach St. Margarethen. Weiter nach Allschwil, dann Hagenthal les Bas, dann die D16 Richtung Folgensbourg bis zur Abzweigung eines Waldwegs „Aux trois vierges“ – die Kapelle ist nach wenigen Metern erreicht. Diesem Weg weiter leicht abwärts folgen bis Wentzwiller,



über Buschwiler und Helsingue bis zur Dreiländerbrücke in Hunningue. Durch Friedlingen bis nach Altweil, ein letzter Anstieg nach Obertüllingen – mit einer grandiosen Sicht über fast den ganzen Tourverlauf: 50 bis 60 Kilometer, je nach Variante.

Infos und weitere Tourenvorschläge auf www.mythische-orte.eu.



Höchstens noch zweite Wahl. Die Zeit vergeht, nichts bleibt jung und frisch. Schon gar nicht Fahrräder. Das Foto hat uns Irmgard Stöcklin aus Apulien geschickt.

Schluss mit Klauen. Brunhilde Trickes durchquerte auf einer Radtour Rückholz (bei Nesselwang) – und diese diebstahlsichere Abstellanlage musste für die *VeloPost* fotografiert werden!



Velobrücke. Ariane Linde hat in Freiburg an einem Bächle dieses Schmuckstück fotografiert – Hingucker und Wegweiser in einen Laden nebenan.

Pardon ...
 ... wir haben auch dieses Mal nicht genügend Platz für alle Mitbringsel, die Leser uns geschickt haben! Aber wir bewahren alle Bilder auf für die nächste *VeloPost*. Und freuen uns weiter sehr über diese herrliche Vielfalt an Motiven, die Monat für Monat bei uns hereinkommt. Hier, auf diesen zwei Seiten, haben unsere geschätzten Mitarbeiter fotografiert zwischen Apulien im Süden und Kopenhagen im Norden.
 Bitte unbedingt weitermachen! Die Redaktion freut sich sehr über aufmerksame Radfahrer, die durch die nahe Region oder ferne Länder streifen und für unsere Zeitschrift mitbringen, was ihnen als bemerkenswert ins Auge fällt. Also: Kamera oder Smartphone zücken und bitte gleich schicken an die Adresse velopost@igvelo.de



Lustmacher. Irmgard Stöcklin spazierte in Nardò (Apulien) an einer Eisdielen vorbei. Und dachte an Eis und die *VeloPost*.



Außer Betrieb. Schon Moos angesetzt hat dieses Velo (links) in Elzach. Doris Schäfer fotografierte es vor dem Café Sattler.

Ausgetrunken. Aus leeren Getränkedosen ist dieses Fahrrad geformt. Es hängt im Schaufenster des Secondhand-Kleiderladens/der Velowerkstatt „Zweifach“ in Basel, Sempacherstraße 17 beim SBB. „Zweifach“ bietet Menschen mit Behinderung Arbeit. Yvonne Siemann fotografierte.





Verliebt. Nahe beim Ferienhaus von Irmgard Stöcklin lehnte dieses Rad an der Wand, in Villanova in der Provinz Brindisi (Süditalien). Gleich daneben ein Satz des schwedischen Schriftstellers Jan Myrdal, übersetzt: „Reisen ist wie verliebt sein: die Welt wird neu“.



Welch Service unterwegs.

Ute Henkel radelte nach Karlsruhe und wünschte sich auf der Rückfahrt, in Sasbach um morgens neun, ein nettes Frühstück. Und fand, was ihr sehr imponierte, ganz nahe beim Café diese Ladestation des örtlichen Stromanbieters Süwag: ein Schrank mit vier Fächern, jedes mit Platz für einen Akku und mit einer Steckdose. Eine Euro-Münze einwerfen, abschließen. Und weiter an den Frühstückstisch.



Geht alles! Was man so alles aus einem Velo machen kann, oder: Upcycling auf Französisch, hat Christiane Cyperrek zu ihrem Foto geschrieben. Hier: Radruine + langes Bambusrohr = schwenkbare Absperrung eines Privatwegs. Irgendwo in den Cevennen.



Hä??? Eine Albernheit? Eine Spitze gegen Radfahrer? Ratlos hat Fritz Kaufmann für die *VeloPost* dieses Schild bei Margrutt-Eschwald fotografiert, auf seiner Tour von Titisee nach Furtwangen.



Gedeiht gut. Kleinstgarten im Anhänger, Velo vielleicht gerade noch fahrbereit. Fotografiert von Ulrike Bothur im Alternativ-Quartier Christiana in Kopenhagen – „die Fahrradstadt überhaupt“, betont sie.



Heiraten? Heidelberg, ein Rad als Augenschmauß und mit dieser Frage am Rahmen: Willst Du mich heiraten? Richtige Antwort, angekreuzt: „Nur mit ringissimo di bello bene“ (und das ist: ein Trauring-Juwelier). Christiane Cyperrek sah's.

Treff im Quartier.

Das „Café zum goldige Velo“ in Basel hatte leider nicht auf, als Yvonne Siemann mit dem Fotoapparat vorbeifuhr. Wer neugierig ist: Muespacher Straße 76, nahe Kannenfeldpark. Ein Quartierstreff und Human-Gardening-Projekt (und zuvor: Freddy's Veloladen).



Wie geht's zur IG Velo?

- www.igvelo.de
- **E-Mail:** info@igvelo.de
- **Telefon und Fax:**
07621-44446
- **Postadresse:**
IG Velo c/o Wolfram Uhl
Pestalozzistr. 56, 79540 Lörrach

- Sollte die
• Versandanschrift
• NICHT stimmen,
• bitte Nachricht an die
• IG Velo mit diesen Infos
- Unbekannt verzogen
- Neue Adresse:

Versandanschrift

Foto: AdobeStock

Gewonnen!

Es kann sich lohnen, der IG Velo die Mailadresse schnell zur Verfügung zu stellen. Denn unter allen Mitgliedern, deren Mailadresse zum 15. November 2023 in unserem System erfasst ist, verlosen wir einen Gutschein für ein Essen zu zweit im Wert von 100 Euro, einen Gutschein für Fahrradzubehör oder Wartung im Wert von 50 Euro und das Spiel „Schwarzwald, fertig, los!“

Mit „Ruf doch mal an“ pries die Post einst ihre gelben Telefonzellen an. Die IG Velo wirbt heute bei ihren Mitgliedern für den Kontakt per E-Mail.

Rund 1.500 Mitglieder zählt die IG Velo im Landkreis Lörrach. Von rund einem Viertel unserer Mitglieder haben wir eine Mailadresse. Die anderen Mitglieder erreicht der Verein nur über Anschreiben oder Telefonate – eine aufwändige und mittlerweile recht teure Form der Kommunikation.

Daher möchten wir unsere Mitglieder bitten, uns ihre Mailadresse mitzuteilen – einfach ein Mail schicken an mailaktion@igvelo.de! Mit E-Mail haben wir neben der vielgelobten Velo-Post einen weiteren Informations- und Kommunikationskanal zur Verfügung, um unsere Mitglieder aktuell und einfach auf dem Laufenden zu halten.

In Kombination mit der neuen Vereinsverwaltungs-Software ist es damit möglich, Informationen und Anfragen genau an die Mitglieder zu bringen, die es betrifft bzw. die gezielt Informationen wünschen.

Auch andere Veränderungen können

im Rahmen dieser Aktion oder jederzeit per Mail an info@igvelo.de gemeldet werden: zum Beispiel Adressänderungen oder der Wegzug von als Familienmitglied gemeldeten Personen aus der gemeinsamen Wohnung.

Zu dieser Familienmitgliedschaft ist anzumerken: Ein Familienmitglied muss mit dem Hauptmitglied unter einem Dach leben. Kinder, die seit Jahren auf eigenen Füßen stehen und nicht mehr zuhause wohnen, sind im eigentlichen Sinn genauso wenig als Familienmitglied zu führen wie getrennt lebende oder geschiedene Partner.

Toni Latsch-Gulde

Nach Schliengen braucht's Jahre

Mal wieder eine gute Nachricht, was das Regierungspräsidium Freiburg angeht: Eine neue Planerin für den Bereich Mobilität, Verkehr, Straßen ist gefunden. Sie soll sich vor allem kümmern um den arg vermissten und lange schon zugesagten Radweg zwischen Welmlingen und Schliengen, an der Bundesstraße 3. Wolfram Uhl fragte für die IG Velo nach bei Oliver Gassenmeier, der in Bad Säckingen die Planungsabteilung des Baureferats Süd leitet. Fazit: Trotz dieser personellen Verstärkung ist wohl frühestens in fünf Jahren ein Baubeginn möglich. (wg)

IG Velo will zur Verkehrsschau

Wenn der Landkreis, wenn Städte und Gemeinden ein Problem auf ihren Straßen lösen wollen, laden sie zu einer Verkehrsschau – und mit dabei dann die Zuständigen von Kommune, Straßenlastträger und Polizei. Die IG Velo nicht, obwohl bei ihr großes Wissen, lange Erfahrung und Ortskenntnis versammelt sind. Nun hat Wolfram Uhl an Landrätin Marion Dammann geschrieben und darum gebeten, die IG Velo als Sachkundige mit einzuladen. Weil ja gerade Radfahrer größtes Interesse an einer sicheren (und attraktiven) Verkehrsführung haben. (wg)