

VeloPost

IG Velo macht Inventur

Vor zehn Jahren erhielten Städte und Gemeinden frei Haus Empfehlungen für den Radverkehr – die Steckbriefe. Wir haben nachgeschaut, was daraus geworden ist. Ab Seite 2



Chance vertan

Was für eine Gelegenheit! Da schickt das Landratsamt den renommierten deutschen Verkehrsplaner Uwe Petry bis in die hintersten Winkel des Landkreises. Der liefert Städten und Gemeinden in seinen Steckbriefen viele Hundert konkrete Empfehlungen für einen besseren Radverkehr. Und die allermeisten Bürgermeister vertun die Chance.

Auf sieben Seiten *VeloPost* berichten wir, wieviel während zehn Jahren geschehen oder eben: nicht geschehen ist. Unsere Inventur zeigt, dass manche Gemeinde ihren Steckbrief offenbar sofort in einer Schublade ihres Rathauses versenkt hat – nicht ein einziger Vorschlag Petrys wurde dort verwirklicht. Andere griffen sich ganz Weniges nur heraus. Kaum jemand hat sich auf den Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune gemacht.

Was ist da schiefgelaufen? Jedenfalls ist klar: In diesem Schnecken-tempo schaffen wir unmöglich die notwendigen Veränderungen. Bürgermeister und Gemeinderäte müssen dringend mitarbeiten an einer Mobilitätswende fürs Klima und sichere Radfahren. Sie sind es uns Bürgern schuldig.

Madlee Disch, Wolfram Uhl

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: 07621-44446
E-Mail: info@igvelo.de

ANZEIGEN: Wolfgang Göckel

REDAKTION: Wolfgang Göckel
(wg/verantw./velopost@igvelo.de).
Mitarbeiter dieser Ausgabe u. a.: Ger-
hard Zenke (gz), Wolfram Uhl (wu), Toni
Latsch-Gulde (to), Jürgen Wiechert (wie),
Claudia Foljanty (cj), Klaus Geese (kdg),
Arne Wintrich (aw), Harald Schöne (hs),
Ute Henkel (uh), Daniel Lill (dal), Sibylle
Jung (sj)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim
AUFLAGE: 3.000

Die Steckbriefe – was hat's gebracht?

Zehn Jahre alt ist das Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach. Jede Kommune bekam Vorschläge an die Hand – die „Gemeinde-Steckbriefe“. Haben sie gefruchtet? Die IG Velo zieht Bilanz.

In Kürze ein Rückblick. Im Jahr 2012 machte sich der renommierte Verkehrsplaner Uwe Petry (Büro VAR, Darmstadt) an die Arbeit für ein Radverkehrskonzept. Er schaute sich im Landkreis Lörrach um, oft begleitet von ortskundigen Mitgliedern der IG Velo. In sechs Regionalkonferenzen stellte Petry sein Konzept vor, diskutierte, sammelte Anregungen: in Lörrach, Rheinfelden, Schönau, Schopfheim, Kandern und Weil am Rhein. Im November 2013 beschloss der Kreistag das Radverkehrskonzept für den Landkreis Lörrach. Erstes Projekt war die Ausschilderung von 600 Kilometern Radwegen.

Was der Landkreis Lörrach selbst bis heute fürs Radfahren geschafft hat, überall dort, wo er selbst entscheiden kann – das wird die IG Velo im Sommer in der *VeloPost* berichten. Jetzt im Frühling richtet sich der Blick zunächst auf die Städte und Gemeinden. Sie alle haben vor zehn Jahren individuelle „Gemeinde-Steckbriefe“ erhalten: ei-

nen Ausschnitt aus dem Gesamtplan, markiert darin Pendler Routen und Basisrouten, gut beschrieben die nötigen Verbesserungen samt Prioritäten und Kosten.

All das waren Vorschläge an die Kommunen. Reinreden kann ihnen der Landkreis beim Thema Radverkehr im Grunde nicht – Radverkehr zählt zu den freiwilligen Aufgaben. Allerdings machte sich die Radverkehrsbeauftragte des Landratsamts, damals Leonie Wiesiollek, auf den Weg in die Rathäuser, informierte, motivierte und bot weiteren Rat an.

Zehn Jahre später haben die Ortsgruppen der IG Velo diese Steckbriefe hervorgeholt und geprüft, ob aus den vielen Hundert Empfehlungen konkrete Verbesserungen für Radfahrer geworden sind. (wg)



Was uns die nackten Zahlen sagen

In den Steckbriefen sind den Städten und Gemeinden insgesamt 945 Ideen zur Verbesserung der Radinfrastruktur unterbreitet worden. Davon hat die IG Velo 710 überprüft, das sind 75 Prozent. Wir haben das Ergebnis genauer angeschaut.

Von den überprüften 710 Vorschlägen wurden genau 148 (21 Prozent) vollständig oder teilweise umgesetzt; 47 (7 Prozent) sind heute nicht mehr relevant. Das bedeutet: 515 Vorschläge (72 Prozent) sind nicht realisiert.

Lörrach noch am besten

Wenn man betrachtet, wie viele Vorschläge je Gemeinde verwirklicht wur-

den, sind die Spitzenreiter Lörrach (30 von 68 ausgewerteten Vorschlägen), Schopfheim (21 von 80) und Grenzach (17 von 41). Am unteren Ende der Skala stehen Schwörstadt, Hasel und Todtnau: Dort wurde kein einziger Vorschlag genutzt, es sind lediglich einige der Maßnahmen inzwischen obsolet.

An den Kosten lag's nicht

Die geschätzten Kosten der Maßnahmen hatten wenig Einfluss auf eine Umsetzung. Es machte keinen Unterschied, ob eine Maßnahme weniger als 1.000 Euro oder zwischen 1.000 und 10.000 Euro kosten würde – die Quote der Umsetzung lag konstant bei etwa



Für viele (versäumte) Verbesserungen hätten bloße Markierungen gereicht.

20 Prozent. Wäre man die günstigen Maßnahmen konsequent angegangen, hätte man mit relativ wenig Geld vieles verbessern können.

Von 90 Projekten mit geschätzten Kosten über 100.000 Euro wurden nur drei verwirklicht; allerdings befinden sich einige weitere in Planung oder würden bei Umsetzung des Rad-schnellwegs unnötig. Die beste Quote von 27 Prozent Umsetzung hatten übrigens Maßnahmen mit Kosten zwischen 10.000 und 100.000 Euro.

Gefährlich? Spielt keine Rolle

Wie gefährlich es dort ist, wo die Steckbriefe Maßnahmen vorschlagen – das hatte auch keinen großen Einfluss auf die Umsetzung: Von 120 Maßnahmen, bei denen die Gefahr als hoch eingestuft wurde, wurden 28 Prozent erledigt oder sind inzwischen überflüssig. Das sind kaum mehr als die 25 Prozent Umsetzung von Maßnahmen bei keiner oder geringer Gefahr. Und auch von den Vorschlägen für Orte,

an denen sich Unfälle häufen, wurden nur 8 von 23 Maßnahmen (34 Prozent) verwirklicht.

Unterm Strich ernüchternd

Die Steckbriefe und der Grad ihrer Umsetzung ergeben nicht das ganze Bild, was Städte und Gemeinden für den Radverkehr tun. Und selbstverständlich sind nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen gleichwertig – zum Beispiel sind eine Fahrradstraße und eine bessere Beschilderung schwer miteinander zu vergleichen. Trotzdem ist die Gesamtbilanz ernüchternd. In einigen Gemeinden war die Erstellung der Steckbriefe vergebliche Liebesmüh. Im gesamten Landkreis wurden viele konkrete Verbesserungsvorschläge über zehn Jahre hinweg ignoriert, unabhängig von den Kosten. Mit größerem Engagement der Städte und Gemeinden, vielleicht auch bei besserer Koordination mit dem Landkreis, hätte entschieden mehr erreicht werden können.

Daniel Lill

Dem Alphabet nach – unser Blick auf 16 Städte und Gemeinden

Binzen

Auf gutem Weg

Binzen beschäftigt sich schon länger mit der Förderung des Radverkehrs. Die Hauptstraße wurde auf Tempo 30 gebremst, einige Straßen sind mit Fahrrad-Piktogrammen versehen und nicht befestigte Teilstücke asphaltiert. Bilanz: 35 Prozent (9 von 29) der vorgeschlagenen Maßnahmen im Gemeinde-Steckbrief sind erledigt.

Erfreulicherweise gibt es seit vorigem Jahr eine Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept mit externem Planungsbüro. Ein Mitglied der IG Velo (Ortsgruppe Kandern) ist dabei.



Binzen hat Radfahrer im Auge. Auch Tempo 30 (hier Mühlenstraße) nützt.

In den Augen der IG Velo ist Binzen auf einem guten Weg. Auch wenn – bis Redaktionsschluss – der neue Kreisel für Radfahrer noch nicht markiert ist; erst danach kann der Bauzaun entfernt werden. Hoffen wir auf gutes, trockenes Wetter zum Markieren. Ute Henkel

Eimeldingen

Hätte deutlich mehr sein können

Wie ein roter Faden zieht sich die Pendlerroute durch Eimeldingen: Von Efringen kommend durch den Ort und weiter an der B 3 nach Binzen bzw. an der Bahn nach Haltingen. Genau so zieht sie sich durch den Gemeinde-Steckbrief. Beinahe alle der 28 Einzelmaßnahmen haben damit zu tun – leider wurde fast keine davon in den vergangenen Jahren verwirklicht.

Das heißt aber nicht, dass sich in Eimeldingen nichts getan hätte. Für den Lärmschutz wurde die Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße auf 30 km/h herabgesetzt. Und so konnte an der B 3 immerhin in Richtung Süden die Benutzungspflicht des linksseitigen Radwegs aufgehoben werden, ohne dass Radfahren auf der Straße zu



Tat gut: Tempo 30 durch Eimeldingen – weshalb nach Süden der linksseitige Rad-/Fußweg nicht mehr zwingend befahren werden muss.

einem übermäßig gefährlichen Abenteuer wird. Leider fehlen die erhofften Piktogramme auf der Fahrbahn. In Richtung Markt erhielt die K 6326 einen Radschutzstreifen.

Der Haltinger Weg wurde voriges Jahr zur Fahrradstraße, was in der ruhigen Anwohnerstraße selbst so gut wie nichts veränderte. Ein Entschärfen der Verkehrsknoten entlang der B 3 ist ein Wunsch geblieben. Kreuzungen der Durchgangsstraßen B 3 und K 6326 radfreundlich zu gestalten, mahnt der Steckbrief in mindestens vier zentralen Maßnahmen an. Keine ist umgesetzt, und so bleiben diese Knotenpunkte bis



Die Kreisstraße von Eimeldingen nach Märkt hat in Richtung Märkt einen Schutzstreifen bekommen.

auf Weiteres unübersichtlich und gefährlich.

Viel Mühe hat Eimeldingen aber in die Infrastruktur am Bahnhof investiert: Auf beiden Seiten der Gleise gibt es überdachte Fahrradabstellplätze. An der Hauptstraße wurden Veloboxen errichtet, die von der IG Velo an Radpendler vermietet werden. Auch eine Ladestation für Fahrrad-Akkus fehlt nicht am zentralen Omnibus-Bahnhof.

Viele kleine und einfache Verbesserungen hätten sich mit kleinem Budget und ein wenig Farbe realisieren lassen. Aber auf das Markieren von Begrenzungstreifen an Radwegen oder von Fahrradpiktogrammen bei Führung im Mischverkehr wartet der Velofahrer noch vergeblich. *Klaus Geese*

Grenzach-Wyhlen

Erst war Hoffnung – dann die B 34neu

Vor zehn Jahren dieser Gemeindesteckbrief. Und wir dachten: Endlich ist da jemand, der Fahrrad-Verkehr ernst nimmt. Und das sogar in Grenzach-Wyhlen. Nicht nur ein seinen Radweg verteidigender Selberfahrer oder ein Ordnung verteidigender Gemeinde-Bediensteter – nein, ein ganzes Radwe-



Beim Planen und Bauen der B 34neu in Grenzach-Wyhlen (hier die Bahnunterführung) fand die IG Velo wenig Gehör.

ge sortierendes und Gemeindesteckbrief verfassendes Planungsbüro! Jetzt konnte Velopolitik starten in der Doppelgemeinde! So war unsere Hoffnung.

Dass Verwirklichen dauert, damit hatten wir in der Ortsgruppe Erfahrung und Geduld. Es entstanden ja auch Neuigkeiten wie Radschutzstreifen, gefährliche Sperrstangen wurden durch gut abstandsgesetzte Sperrgitter ersetzt und so weiter.

Umfahrung macht Ärger

Dann kam die Änderung in Form der Freigabe des Baus der B 34neu (Umgehungsstraße Grenzach-Wyhlen). Neue Planung für einen zügigen Autoverkehr mit dem Hinweis, dass auch für den Radverkehr hinterher alles besser werde. Dass dabei bislang geplante Routen (Pendler-/Touristenrouten) über den Haufen geworfen wurden und die Fragen und Erfahrungen der IG Velo-Ortsgruppe nicht wahrgenommen wurden, war schon am Anfang der Bauphase sichtbar: Radfahrerführung beim Abbau des Bahnübergangs alte B 34 und Neubau in Unterführung neue B 34. Zwar wurde eine Fußweg-Unterführung/Fahrrad frei gebaut, sie lässt aber ein zügiges Pendlerfahren nur schwer zu. Dafür darf an der B 34neu trotz Verbotes mit Autos gefährlich geparkt werden, ohne dass dies nachhaltig geahndet wird.

Bitte einfach und klar lösen!

Während der jahrelangen Bauphase der B 34neu werden viele Sperrungen (Vollsperrung Solvaystraße) und Umwege für den Langsamverkehr (Umleitung über Thomasbodenweg/Ritterstraße) nötig sein und noch werden. Es werden vielerorts Änderungen gemacht werden müssen. Dies ist der Ortsgruppe Grenzach-Wyhlen bewusst, jedoch muss auch kein Rad neu erfunden werden. Einfache aber klare Anpassungen für den Radverkehr würden reichen. (Baustelle Brückenbau Ruschbach Ritter-/Hardstraße).

Positives hingegen gibt es leider nur wenig zu berichten. Mal Pictos auf der Straße, hier und da neue Veloständer, Verbreiterung eines Fuß- und Radweges usw.. Jedenfalls müssen wir dranbleiben in Grenzach-Wyhlen, auf dass Fahrradfahren attraktiv wird.

Arne Wintrich

Hausen

Vorreiter im Tal

Hausen ist oder besser: wird ein Lieblingsort der Radfahrenden! Hier wird gerade eine Fahrradstraße gebaut. Daher sind viele Empfehlungen aus dem Gemeinde-Steckbrief obsolet. Hausen ist ein Vorreiter und wir wünschen uns eine hoch ansteckende Wirkung auf die Nachbargemeinden in Hinblick auf den RS 7 und eine durchgehende Asphaltierung des Todtnauerlis für Alltags-, Berufsradler und natürlich auch den Radtourismus!

Auch Tempo 30 im Ort trägt zu einem sicheren Fahrgefühl bei. Wermutstropfen bleibt die Situation beim Bahnhof Hausen/Raitbach, und Verbesserungsbedarf gibt es bei den Zufahrten zum Sportplatz. *Claudia Foljanty*



Vieles läuft in Hausen richtig gut für Radfahrer. Aber die Zufahrten zum Sportplatz könnten erheblich besser werden.

Kandern

Zu wenig ums Velo gekümmert

In Kandern wurde lediglich 17 Prozent (9 von 53) aller Empfehlungen des Gemeinde-Steckbriefs gefolgt. Dabei gibt es in Kandern mit seinen vielen Teilorten und seiner großen Gemarckung viel zu tun.



Es gibt noch zu tun im Kandertal. Zum Beispiel bei dieser Brücke in Höhe Wollbach, wo Pfosten ungeschickt und gefährlich im Weg stehen.



Etwas von dem Wenigen, das im Kandertal erledigt ist: eine Asphaltdecke auf dem Weg Hammerstein-Kandern.

Die Ortsgruppe Kandern hat seit ihrer Neugründung (November 2022) einige Stellen gefunden, an denen es eine Verbesserung bräuchte. Zum Beispiel eine Holzbrücke in Wollbach, bei der ein Poller in der Mitte des Wegs eine größere Gefahr darstellt als die Kreuzung in diesem Bereich.

Nur wenig aus dem Steckbrief ist geschafft. So wurde der Radweg Kandern-Hammerstein asphaltiert. Auf einigen Radwegen wurden Seitenlinien markiert, leider nicht auf allen.

Aber die IG Velo ist dran und führte bereits drei Gespräche im Rathaus.

Ute Henkel

Lörrach

Wenig umgesetzt, aber viel gelernt

... so könnte man für die Stadt Lörrach die Bilanz ein Jahrzehnt nach dem Gemeinde-Steckbrief überschreiben. Verglichen mit anderen Städten und Gemeinden im Landkreis, wo in punkto Radverkehr so gut wie gar nichts ging, steht Lörrach aber gut da.

Von 229 im Steckbrief vorgeschlagenen Maßnahmen hat die IG Velo-Ortsgruppe 68 genauer angeschaut und mit der Realität abgeglichen. Es sind 33 Maßnahmen, also knapp 50 Prozent nicht umgesetzt worden und 5 Maßnahmen waren überflüssig geworden.

Verwunderlich ist, dass unter den nicht umgesetzten Vorschlägen etliche waren, bei denen mit einfachen und kostengünstigen Markierungen oder Schildern die Sicherheit der Radfah-



Lörrach machte sich eigene Gedanken und richtete zum Beispiel eine erste Fahrradstraße ein.

renden deutlich hätte erhöht werden können. Zwölf Vorschläge wurden teilweise, 18 Maßnahmen komplett verwirklicht.

Auf eigenem Kurs

Legt man den zehn Jahre alten Gemeinde-Steckbrief beiseite, gilt festzuhalten: Lörrach machte sich – auch ohne diese durchdachten Ratschläge – auf den Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt und schrieb sich zudem als Mitglied ein bei der sehr nützlichen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK). Lörrach schaute hin und wieder in den Steckbrief, setzte Prioritäten aber auch anders, etwa so: statt einer empfohlenen Fahrradstraße auf der Linie Bergstraße-Kreuzstraße-Pestalozzistraße zunächst eine Fahrradstraße auf der Linie Spitalstraße-Weinbrennerstraße (die im Steckbrief nicht vorgesehen war).

Gute Perspektive

Vor zehn Jahren war Tempo 30 viel weniger verbreitet, es gab noch keine Fahrradstraße und kaum E-Bikes. Vieles hat sich verändert und verbessert, und im Vergleich können sich Radfahrende heute schon etwas sicherer fühlen. Sollte Lörrach sein hohes Ziel erreichen, den Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 33 Prozent zu steigern, also seit 2017 zu verdoppeln – dann werden Radelnde sichtbarer sein und als gleichwertige Verkehrsteilnehmer wahrgenommen. Mit weniger Autos wird der Lebensraum Stadt wertvoller.

Bis dahin muss Lörrach noch viel tun für den Radverkehr. Die IG Velo wird

die Anstrengungen kritisch begleiten, mit eigenen Ideen. Und wird dazu auch in Zukunft immer wieder im Gemeinde-Steckbrief blättern.

Marita Steinebrunner-Dutschke, Karl Kaudela, Toni Latsch-Gulde

Oberes Wiesental

Jahre ungenutzt verstreichen lassen

Schon immer war der Tourismus wichtig für die Kommunen im Großen Wiesental zwischen Zell und Feldberg. Und da schon lange klar ist, dass die Klimaerwärmung eine Verlagerung vom Ski- zum Wander- und Radtourismus notwendig macht, hätte man durchaus erwarten können, dass das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach im Oberen Wiesental besonders schnell umgesetzt würde. Das Gegenteil ist der Fall.

Bereits im Jahr 2019 hat die IG-Velo der Gemeinde Zell ein Dokument mit



Die Querung der B 316 in Zell-Atzenbach: Für die Sicherheit der Radfahrer ist zu wenig getan.

den aus ihrer Sicht zwölf wichtigsten Maßnahmen des Gemeinde-Steckbriefs vorgelegt. Davon wurde genau jene Maßnahme umgesetzt, die wir mit der niedrigsten Priorität versehen hatten. Sicherheitsrelevante Maßnahmen aus dem Steckbrief, wie die hochgradig gefährlichen Querungen der Schönauer Straße oder der B 317 am Ortseingang Atzenbach, sind auch zehn Jahre nach Erscheinen der Steckbriefe völlig unverändert. Immerhin wurde der Bahnhof im Zuge der Neugestaltung mit Veloboxen ausgerüstet. Ein verbesserter Schutz des Schülerradverkehrs: Fehlanzeige.

Rollt nicht überall rund

Weiter flussaufwärts werden positive Veränderungen immer seltener. Unsere Co-Ortsgruppensprecherin Claudia Foljanty hat sich die Mühe gemacht und ist bei frostigen Temperaturen die gesamte Strecke an der Wiese von Schopfheim bis Todtnau abgefahren, um sich den Status der Maßnahmen anzuschauen. Positiv sind die Neuasphaltierungen zwischen Atzenbach und Mambach sowie bei Schönenbu-



Der Wiese-Radweg ist noch nicht überall ausreichend ausgebaut. Hier in Zell zum Beispiel (Richtung Hausen) ist es mit Asphalt zu Ende.



Es gibt immer noch keine sichere Querung der B 34 bei Riedmatt. Die IG Velo Rheinfelden plädiert für eine Lösung hier im Bereich der Einmündung Kraftwerkstraße mit Bushaltestellen auf beiden Seiten der Bundesstraße.

chen auf der gegenüberliegenden Seite der Wiese. Außerdem wurde in Schönau-Brand eine gefährliche Werkzufahrt rot markiert.

Das war's dann aber auch schon. Besonders negativ: Weder wurde der Radverkehr bei der Neugestaltung des Parkplatzes der Firma Hella in Wembach berücksichtigt, noch eine Quermöglichkeit der B 317 hinüber zum Radweg auf der östlichen Wiese geschaffen.

In Todtnau liegt die Anzahl der umgesetzten Maßnahmen bei Null. Hoffnung machen uns Ideen des neuen Bürgermeisters, der in Zeiten immer größeren Schneemangels große Chancen in alternativen Tourismusformen sieht. Zu denen dann auch das Radfahren gehört.

Harald Schöne



Kleiner Lichtblick in Schönau: Über die Querstraße ist eine rote Furt für den Radverkehr markiert.

Rheinfelden & Schwörstadt Viel geplant, sehr wenig getan

Das Fazit der IG Velo Rheinfelden ist ernüchternd. Es wird viel geplant, aber wenig umgesetzt. Von den 124 im Gemeinde-Steckbrief vorgeschlagenen Maßnahmen für Rheinfelden wurden 80 Prozent nicht umgesetzt; von den 30 Empfehlungen für Schwörstadt

wurde keine einzige verwirklicht.

Umsetzungsmängel bestehen in Rheinfelden nicht nur für die Vorschläge aus dem Gemeinde-Steckbrief von 2014, sondern auch für nachfolgende Pläne und Studien wie den Mobilitätsplan der Stadt Rheinfelden (2016), die Machbarkeitsstudie Schutzstreifen (2020) und die Vorschläge des Klimabeirats (2023), obwohl mehrfach Controlling-Konzepte vorgeschlagen wurden.

Noch keine Fahrradstraße

In der Regionalkonferenz am 23. Januar 2013 in Rheinfelden und in der Gemeinderatssitzung am 13. Juni 2013 wurden als Priorität für Rheinfelden die Schaffung einer sicheren, möglichst kreuzungsfreien Radwegverbindung zwischen Wyhlen und Schwörstadt als Bestandteil der Hochrhein-Radwegroute hervorgehoben, die von großer Bedeutung für Pendler und Touristen ist. Schon damals wurde vorgeschlagen, die Eichbergstraße und die Karl-Fürstenberg-Straße als bevorrechtigte Fahrradstraße auszuweisen (mit Kosten von 660 bzw. 4.400 Euro!). Stand zehn Jahre später: Auf Vorschlag des Klimabeirats wurden Haushaltsmittel für eine Planung eingestellt.

Auch eine Radwegverbindung zwischen Wyhlen und Warmbach entlang der B 34 existiert immer noch nicht. Gleiches gilt für einen Radweg entlang der B 316 zwischen Degerfelden und Rheinfelden, für den schon vor zehn Jahren Genehmigungsplanung und Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurden.

Tote Hose bei Riedmatt

Für eine sichere Querung der B 34 bei Riedmatt (im Zuge des Hochrhein-Radwegs) wurden in den vergangenen 16 Jahren sechsstelligen Summen in Planungen investiert, ohne jegliche Umsetzung. Eine erneute Initiative der IG Velo, wie im Radverkehrskonzept von 2014 vorgeschlagen eine Querung

weiter östlich an der Kraftwerkstraße zu verwirklichen, wird jetzt zwischen Regierungspräsidium und Stadt Rheinfelden hin und her geschoben.



Eines von Wenigen, was für Radfahrer in Rheinfelden geschaffen wurde: ein Radweg beim neuen Feuerwehrgarage an der Römerstraße.

Hohe Priorität als Pendlerroute zur Schweiz haben auch die Nollinger Straße und die Rheinbrückstraße mit der gefährlichen Bahnunterführung. Mehrfach vorgeschlagene Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit wurden nicht Realität – lediglich eine 30er-Zone und Berliner Kissen in der Rheinbrückstraße (um eine Autoposer-Szene zu vertreiben!).

Sibylle Jung, Uli Kremper, Gerhard Zenke

Rümmingen Überall Tempo 30

Vorab die Bilanz: Im Gemeindesteckbrief Rümmingen wurden 11 Maßnahmen vorgeschlagen. Davon wurden 4 (36 Prozent) Wirklichkeit. Den Radweg nach Wittlingen gibt es schon länger.

Die Querungshilfe und die Piktogramme an der Lörracher Straße wurden ebenso realisiert wie die Piktogramme und (trotz zögerlicher Verkehrsbehörde) das Tempolimit in der Mühlenstraße Richtung Binzen. Als



Geschafft (und ein Werk des Landkreises): Die Querungshilfe am Ortsende von Rümmingen, auf die Lucke zu, bringt Radfahrern größere Sicherheit.



Recht typisch für Mängel in Schopfheim: Am Kreisverkehr Fahrnau werden Radelnde ohne jegliche Führung vom Gehweg in den Mischverkehr entlassen – auch ohne Hinweis für Autofahrer oder Fußgänger.

nächstes – Radfahrer werden es danken – soll die Verbindung zwischen Mühlenstraße und Radweg Schallbach saniert werden. Und: Inzwischen gilt überall in Rümmingen Tempo 30. Auf dass sich Autofahrer dran halten.

Ute Henkel

Schopfheim

Vieles bleibt schmerzlich vermisst

Von den vielen Empfehlungen im Gemeinde-Steckbrief sind in Schopfheim einzelne, kleinere Maßnahmen realisiert, besonders Markierungsarbeiten an Radwegen. Jedoch bleibt auch hier (wie im gesamten Landkreis) unklar, warum gewisse Standards für Radverbindungen nicht automatisch umgesetzt werden, zum Beispiel Markierungstreifen an Radwegen und Leitlinien an Pollern.

Schmerzlich vermisst wird immer noch eine sichere Fahrradtrasse durch Schopfheim. So schlagen sich Radler irgendwie durch die Stadt, und weder sie noch Autofahrer sind zufrieden.

Die Schulwege!

Auch das Radfahren zu den Schulen wurde nicht verbessert. Weder Hinweise auf Radverkehr noch eine sichere Führung auf kurzen Wegen sind verwirklicht.

Besonders prekär für Radfahrende sind die Stellen, an denen von Radwegen in den Mischverkehr gewechselt werden muss. Und der Schutzstreifen in Gundenhausen ist aufgrund der Bauarbeiten bei der Kabelverlegung für das Glasfasernetz in Fahrtrichtung Maulburg nicht wieder erneuert worden.

Die neu gebaute Fußgänger- und Radfahrerrampel am Zubringer B 31

Mitte wird vom Kraftfahrzeugverkehr leicht übersehen und hat extrem lange Wartezeiten. Daher und wegen dem schlechten Belag der Strecke wird sie von Radfahrenden gemieden.

Einziger aufkommender Silberstreif am Horizont ist der in Planung befindliche Radweg über den Dinkelberg durch Wiechs.

Eine erstaunliche Rechnung

Ein Antrag der CDU im Gemeinderat, dass die Veloständer in der Hauptstraße zwischen Hebel- und Adolf-Müller-Straße wieder rückgebaut werden sollen, hinterlässt nicht den Eindruck, dass Radfahrende als willkommene Nutzer des Gastronomie- und Einkaufsangebotes der Stadt gesehen werden oder der Radtourismus gefördert werden soll. Die Rechnung, dass drei Autofahrende, die auf den zurückgewonnenen Parkplätzen parken kön-



Diese Velo-Abstellplätze sollen wieder weg, hier sollen Autofahrer parken dürfen – eine bemerkenswerte Entscheidung im Gemeinderat Schopfheim.

nen, mehr Umsatz bringen als ca. 20 Radfahrende, die ihre Räder dort sicher abstellen, versetzt die IG Velo in Erstaunen.

Claudia Foljanty

Steinen

Große Chancen glatt verschenkt

Steinen hat bekanntlich einen Hotspot der Radlergefährdung – die Wiesebrücke. Dazu später mehr. Aber was wurde in Steinen sonst noch für den Radverkehr getan?

Hätte nicht viel gekostet

Leider nicht viel, muss man sagen. Von den knapp 60 Maßnahmen im Gemeinde-Steckbrief wurden gerade mal 4 umgesetzt, weitere 8 teilweise. Bei der Durchsicht der Maßnahmen erkennt man, dass viele davon Markierungsmaßnahmen sind – seien es Piktogramme auf den Fahrbahnen, Aufstellhilfen für Radelnde an Kreuzungen, Schutzstreifen oder auch Leitlinien an Radwegen. So hätte in den vergangenen zehn Jahren mit wenig Geld und viel Farbe ein deutlicher Aufmerksamkeits- und Sicherheitsgewinn für den Radverkehr erzielt werden können. Zumindest auf den beiden Landesstraßen durch den Kernort würde – auch wenn dort jetzt Tempo 30 gilt – eine Markierung mit Schutzstreifen oder zumindest Piktogramme auch weiterhin Sinn machen.

Positiv dagegen: Bei der Verknüpfung von Rad und ÖPNV hat Steinen früh reagiert und am Bahnhof zwölf abschließbare Veloboxen aufgestellt – nicht zuletzt dank hoher Zuschüsse aus dem grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramm Basel. Und auf der Gewerbestraße in Höllstein wurde (zumindest in einer Richtung) die Radweg-Benutzungspflicht aufgehoben und eine Straßeneinmündung rot eingefärbt (was gar nicht im Maßnahmenpaket enthalten war).

Größtes Übel: Wiesebrücke

Nun nochmal zur Wiesebrücke, auf der sich täglich Hunderte Radelnde und Tausende Autos bewegen: Zwar



Nach wie vor das größte Problem in Steinen: die Wiesebrücke.

gab es in den vergangenen Jahren einige Bemühungen der Gemeinde (und IG Velo), die Gefährdung für Radelnde zu verringern – angefangen bei mit Rot eingefärbten Radfurten über Tempo 30 auch auf der Brücke bis hin zum neu angebotenen Schild „Überholverbot bei Radverkehr“. Doch hier zeigt sich leider die Ohnmacht gegenüber der Verkehrsbehörde, welche bisher mit Hinweis auf (zum Glück!) fehlende Unfälle sämtliche Maßnahmen abblockt hat.

Es sind also nicht immer die Gemeinden schuld, wenn's beim Sicherheitsgewinn für Radelnde hapert...

Volker Zimmermann



Mit Markierungen (wie hier bei der Gewerbestraße) hätte in Steinen viel mehr fürs Radfahren erreicht werden können.

Weil am Rhein

Weiterentwickelt zu „velo2025“

Weil am Rhein hat die vom Landkreis im Steckbrief vorgelegten Empfehlungen überarbeitet und weiterentwickelt. Das mündete in ein städtisches Radverkehrskonzept „velo2025“, das der Gemeinderat im November 2015 beschloss: strukturelle Maßnahmen mit Qualitätsstandards und erhebliche Verbesserungen im Radverkehrsnetz für die folgenden zehn Jahre.

Was geschafft ist ...

Einiges, was seither geschafft wurde: Es gab Verbesserungen bei den Pendler Routen in der Müllheimer Straße, wo zukünftig die erste Weiler Fahrradstraße entstehen soll. Auch der straßenbe-



Aus der Müllheimer Straße in Weil soll eine Fahrradstraße werden.

gleitende Radweg über die Markgräfler Straße in Haltingen wurde ausgebaut; der Radfahrer ist hier vorfahrtsberechtigt. Im Zuge des Neubaus der Nordwest-Umfahrung wurde eine wichtige Pendleroute fertiggestellt. Auch die Radwegroute entlang der Alte Straße von der Heldelinger Straße bis zum Stauwehr bei Märkt wurde von Grund auf saniert.

... und was weiterhin fehlt

Aber wichtige Verbesserungen fehlen noch: so zum Beispiel der Ausbau des Radwegs vom Schlaufenkreisel bis zum Grenzübergang Weil-Otterbach, insbesondere auch der Übergang vom



Geschafft in Weil am Rhein: Vorfahrt für Radler an der Markgräfler Straße in Haltingen – auch wenn der Aufstellplatz für Autos (unser Bild) arg knapp ist.

schweizerischen zum deutschen Radroutennetz; sowie die sichere Führung der Velofahrer in Weil-Friedlingen, hier speziell im Bereich der Dreiländerbrücke.

In naher Zukunft muss der südliche Teil des Radwegs an der Alte Straße bis zur Colmarer Straße saniert werden, da es sich hier um eine überregionale Route von großer Bedeutung für den Radverkehr handelt. Dringend notwendig für den Radverkehr ist jetzt der Lückenschluss vom Kreisverkehr der Nordwest-Umfahrung über die Autobahnbrücke bis zur Alte Straße – all dies Punkte aus dem Weiler Radverkehrskonzept.

Das Ziel, bis zum Jahr 2025 ein vollständiges Netz entsprechend dem Radverkehrskonzept zu knüpfen, ist nicht mehr realistisch. Es braucht noch weitere Jahre Arbeit. *Jürgen Wiechert*



Bei der Dreiländerbrücke fehlt noch eine Führung des Radverkehrs.

Wittlingen

Und wie über den Wittlinger?

Für Wittlingen als kleine Gemeinde im Gemeindeverband Vorderes Kandertal wurden im Steckbrief nur sieben Maßnahmen vorgeschlagen. Davon zwei (28 Prozent) sind realisiert: Der Radweg Wollbach-Wittlingen-Rümmingen und eine bessere Anbindung des Fußballplatzes ans Dorf.

Auch heute gibt es noch keine Radverbindung über die Wittlinger Höhe nach Haagen, vom Kandertal ins Wiesental. Eine Kreisstraße verläuft hier,

der Landkreis wäre gefragt – allerdings eine sichere Route entlang der Straße schwierig zu schaffen. Aber meiner Meinung herrscht Handlungsbedarf, die Nachfrage ist da! Lässt sich eine alternative Route finden? In Wittlingen könnte sie auf der Straße „Im Haaracker“ beginnen, südlich und parallel zur Kreisstraße; ein Feldweg verlängert sie in

den Wald und weiter hinauf Richtung Wittlinger Höhe. Abwärts nach Haagen ließe sich ein asphaltierter Weg in die Route einbinden. *Ute Henkel*



Hier in Wittlingen, am Ende des Straße „Im Haaracker“, könnte eine Radroute hinüber nach Haagen beginnen.



Der Weg über dem Friedhof Hörnli braucht wegen der Pendler eine gut befahrbare Schwarzdecke.



Der Ritterweg verbindet Tülingen und Riehen. Noch steht dieses Schild: Zufahrt nur für Berechtigte gestattet.



Schmal und schlecht der Belag: 800 Meter Radweg zwischen Weilstraße und Langen Erlen.

Über die Grenze

Radrouten über die Grenze werden immer stärker genutzt. Wo sie besser werden müssen, haben Pro Velo beider Basel und IG Velo Landkreis Lörrach in Riehen diskutiert.

Noch viel mehr Menschen könnten im Alltag aufs Fahrrad umsteigen. Auch deshalb ist im Wiesental der Radschnellweg in Planung, von Schopfheim hinunter bis Lörrach und – östlich der Bahnlinie – bis zur Grenze. Und wie weiter? Pro Velo und IG Velo setzen ab Grenze auf den Lettackerweg neben der Bahn. Durch Riehen hindurch müsste – ebenfalls östlich der Bahn – eine attraktive Veloroute gelegt werden, vielleicht mit vorfahrtsberechtigten Velostraßen oder auch mit Hilfe eines neuen Instruments der Verkehrsplanung in der Schweiz: einer Velovorzugsrouten.

Pendeln nach Grenzach

Sehr viele Pendler zielen nach dem Riehener Zentrum weiter auf den Steg übers Kraftwerk Birsfelden. Oder auch

auf den Grenzacherweg nach Grenzach-Wyhlen. Für diese Pendler müsste der Weg direkt oberhalb des Friedhofs Hörnli asphaltiert werden.

Wiese-Radweg verbessern

Zu zehnt saßen die Velo-Aktiven aus beiden Ländern am Beratungstisch. Sie diskutierten auch die stark genutzte Veloroute an der Wiese. Lörrach will sie auf eigener Gemarkung nach und nach ausbauen und zur Grenze hin links des Flusses bleiben. Auf Schweizer Seite, bei der Wiesebrücke neben dem Naturbad, wollen Pro Velo und IG Velo einen Radweg unter der Brücke hindurch – in Lörrach sind diese Unterquerungen üblich. Dann müssten Radfahrer hier nicht mehr die Weilstraße kreuzen.

Die anschließenden gut 800 Meter



Radpendler müssen beim Naturbad Riehen die Weilstraße queren. Abhilfe brächte ein Radweg unter der Wiesebrücke durch, neben dem Ufer.

entlang der Wiese, von der Weilstraße bis zu den Langen Erlen, genügen nicht mehr heutigen Ansprüchen an attraktive Velorouten: Der Weg ist für die vielfältige Nutzung zu schmal.

Tülingen nach Riehen

Pro Velo und IG Velo kümmern sich auch noch um zwei andere grenzüberschreitende Wege. Dank E-Bike ist der Ritterweg am Tüllinger Berg eine interessante Verbindung zwischen Tülingen und Riehen geworden. Ob das Fahren erlaubt ist, ist allerdings nicht recht geklärt. Und zwischen Inzlingen und Riehen bietet sich in der Au eine Alternative zur Straße an. Lediglich ein kurzes Stück Weg wäre dazu für Radfahrer noch zu öffnen. (wg)



Am Beratungstisch in Riehen: (von links) Susanne Fisch (Pro Velo), Wolfram Uhl, Madlee Disch (beide IG Velo), Martin Leschhorn, Roland Chrétien, Paul Spring (alle Pro Velo) sowie Marita Steinebrunner-Dutschke und Karl Kaudela (beide IG Velo).

Alles dem Radschnellweg entlang

Lörrach

Beginnen wir in Gedanken unsere Fahrt auf dem RS 7 ganz im Süden – wo noch zwei Varianten (gepunktet) im Spiel sind. Die schnurgerade über Pestalozzistraße, Kreuzstraße krankt an viel fahrenden und parkenden Autos; entspräche als Fahrradstraße nicht vom Land geforderten Standards. Alternativ deshalb in Stetten auf der Linie Schönauer Straße, Stettengasse und Köchlinstraße zum Engelplatz? Vom Engelplatz aus weiter auf Bergstraße und Hartmattenstraße (als Fahrradstraße nach Standard) zum Friedhof. Verbreitert wird die Fahrbahn durch den Friedhof und danach die Hartmattenstraße von Grund auf saniert, bevor sie Fahrradstraße wird als Teil des RS 7. Weiter, mit Ausbau, am Betonwerk vorbei nach Brombach.

Brombach

Durch Brombach hindurch gibt es eine direkte Radroute mitten durch den Ort. Wo es eng ist, viel Verkehr ist. Deshalb wird für den RS 7 eine parallel verlaufende Achse ausgewählt: beginnend mit Hellbergstraße, weiter mit Mulsowstraße, Wilhelm-Wagner-Straße, Römer-, Bündten- und Großmannstraße. Eine lange Fahrradstraße wird das, die in ihrer Qualität (der verfügbaren Breite) allerdings unterm Standard bleibt. Dies wegen der parkierenden Autos. Lörrach macht sich an ein Parkierungskonzept. Weiter führt RS 7 (über einen Kreisverkehr an der Schopfheimer Straße) zur Alte Straße und am neuen Museums-Depot vorbei zur Wiese. Übern Fluss geht's auf einer neu zu bauenden Brücke, weiter zum Kreisklinikum, weiter nach Steinen.

Steinen

Steinen legte dem RS 7 lange Zeit die größten Brocken in den Weg: Der Gemeinderat wehrte sich hartnäckig gegen eine Route auf der Wiesenstraße. Entschieden ist nun, bald nach dem Kreisklinikum den RS 7 nicht auf die Wiesenstraße zu führen, sondern auf den heutigen Wieseradweg. Hier muss vier Meter Breite geschaffen werden, was machbar ist. Aber für Fußgänger ist dann hier auf dem Wieseweg kein Platz mehr. RS 7 wird unter der Wieserbrücke (Eisenbahnstraße) hindurch am Ufer verlaufen, weiter dem Fluss entlang geführt, auf einer neuen Brücke über die Wiese und auf einer neuen RS 7-Trasse (südlich der Bahn) zu einer neuen Unterführung an der B 317. Da hindurch, und der Radfahrer ist in Maulburg auf der Alemannenstraße.



Lörrach

Steinen

Ein Meilenstein am RS 7

Endlich einig über die Route des 18 Kilometer langen Radschnellwegs Wiesental. Ein Baubeginn ist noch nicht in Sicht.

Der Radschnellweg Wiesental (RS 7) ist ein Großprojekt mit zähem Start. Ende 2020 hatten Lörrach, Steinen, Maulburg, Schopfheim und – als Projektleiter – der Landkreis Lörrach die Planung beschlossen. Ende 2021 präsentierte das Landratsamt eine Route samt Varianten der Öffentlichkeit. Weitere zwei Jahre hat es gedauert, daraus nun eine „Vorzugs-Trasse“ zu gewinnen. „Es brauchte mehr Zeit, aber die war gut investiert“, kommentiert Ulrich Hoehler, der Erste Landesbeamte im Landratsamt.

Jetzt sind sich alle Kommunen einig, und der Tenor lautet: Ein erster Meilenstein sei gesetzt, vor allem dank des hartnäckig vorantreibenden Land-

ratsamts. Vor Redaktionsschluss zeichnete sich ab, dass alle kommunalen Parlamente zustimmen.

Keine Fahrrad-Autobahn

Der Blick auf die Vorzugs-Trasse macht ganz klar: Der Radschnellweg Wiesental wird nur dort als „Fahrrad-Autobahn“ geführt, wo sich genügend Platz zum wirklich breiten Ausbau findet: vier Meter für die Radfahrer, daneben (und durch Grün getrennt) zwei Meter für Fußgänger. Möglich wird das lediglich auf dem Weg von einer Gemeinde zur nächsten.

Aber die Strategie lautet ja auch: mit dem RS 7 hinein in die Gemeinden, die Radfahrer dort abholen und

Riehen

Wo genau der Radschnellweg mit der Schweiz verknüpft wird, ist noch nicht geklärt.

Maulburg

Nach Maulburg hinein fährt man auf der Alemannenstraße, also südlich der Bahn. Beim Bahnübergang Neue Straße wird die Seite gewechselt. Für den Bau einer Unterführung fehlt hier nach heutiger Einschätzung der Platz, weshalb der heutige Bahnübergang genutzt und der Radverkehr optimal eingebunden wird. Eine Unterführung könnte bei nächsten Planungsschritten vielleicht doch noch ins Spiel kommen.

Nördlich der Bahn geht's direkt zur Bahnhofstraße und am Bahnhof vorbei. Dann muss der Blostweg überquert werden. Da wird der RS 7 wahrscheinlich keine Vorfahrt erhalten, weil der Bahnübergang Hermann-Burte-Straße zu nahe liegt. Also soll auf dem Blostweg eine Mittelinsel eingerichtet werden, breit genug auch für Velos mit Anhänger. Der Radschnellweg führt geradeaus weiter auf der Feldbergstraße bis an die Schopfheimer Gemarkung.

Schopfheim

Ein kurzes Wegstück nach Unterfahung der B 317, kaum auf Gemarkung Schopfheim angelangt, wechselt RS 7 auf die südliche Bahnseite (mit neuer Radbrücke oder Unterführung). Weiter auf Belchenstraße, Blauenstraße, wieder Belchenstraße und Schwarzwaldstraße bis zur Hebelstraße – und hier steht noch ein großes Fragezeichen: Die Bahn muss gequert werden; vier Varianten stehen zur Diskussion, es braucht vertiefte Planungen. Nördlich der Bahn wird RS 7 jedenfalls in die Roggenbachstraße einmünden und auf der Blasistraße bis zum Kreisverkehr in Fahrmau führen. Der Radschnellweg Wiesental endet hier, wo etliche Routen des Landkreis-Radnetzes zusammenlaufen. Und von wo auch die Wiese-Route talaufwärts gut zu erreichen ist.



hinbringen zu Arbeitsplätzen, Schulen, Geschäften. Aber dort, in gewachsenen Siedlungen, muss RS 7 mit beschränktem Platz zurechtkommen.

In der Praxis: Fahrradstraßen

Weshalb ein ganz großer Teil des Radschnellwegs Wiesental die Gestalt von Fahrradstraßen annehmen wird, in denen meist auch Autofahrer Platz haben. Trotzdem gilt das Ganze als Radschnellweg, dem hohe Zuschüsse des Landes zustehen. Zumindest dann, wenn eine solche Fahrradstraße mindestens 4,60 Meter breit sein kann. Lörrach muss Abstriche machen.

Wann der gesamte Radschnellweg Wiesental fahrbar ist, auf 18 Kilometern Länge, mag niemand vorhersagen. Aber einig sind sich die Projektpartner, dass jede Kommune Bauabschnitte vorziehen kann. Lörrach denkt daran auf der Achse Hartmattenstraße und Bergstraße – siehe Seite 14. (wg)

Unsere Meinung

Auf gutem Kurs

Endlich konnte das Landratsamt eine Vorzugs-Trasse für den Radschnellweg RS 7 vorstellen. Und natürlich ist es ein Kompromiss.

Die IG Velo hätte in Teilen eine andere Route vorgezogen. Doch wir haben uns ausgiebig mit dem jetzigen Konzept beschäftigt. Und wir wissen um die Fallstricke und Unwägbarkeiten, die es in den Monaten des Planens und Diskutierens gegeben hat. So können wir auch leichter die gefundene Lösung annehmen. Unterm Strich steht: Es ist eine Linie gefunden!

Die IG Velo hofft, dass nach dieser Entscheidung für die Trasse die nächsten Schritte zügig getan wer-

den können. Wir werden darauf achten, dass die Realisierung den Bedürfnissen der Radfahrenden entspricht und sie wirklich spürbar sicherer unterwegs sein können. Nur dann werden Menschen neu aufs Velo umsteigen und den Radschnellweg zu einem Erfolg machen.

In jeder Stadt und Gemeinde, die vom RS 7 gequert wird, gibt es nun zu tun. Weil die Trasse feststeht, können Kommunen die innerörtlichen Zulaufstrecken zum Radschnellweg einrichten. Auch anderes kann bald entschieden werden. So zum Beispiel Modalfilter zu setzen, also die Route des Radschnellwegs vom Autoverkehr zu entlasten. Wir setzen darauf, dass die Kommunen jetzt tatkräftig anpacken!

Wolfram Uhl

Radfahren wählen!

Engagierte Mitglieder der IG Velo treten am 9. Juni an.

Kommunale Parlamente haben entscheidenden Einfluss darauf, was Landkreis, Städte und Gemeinden für das Radfahren tun. Weshalb die IG Velo froh ist über Mitglieder, die sich stark für die IG Velo engagieren und am 9. Juni 2024 zugleich für kommunale Parlamente kandidieren.

Sie alle sehen die Verkehrspolitik als einen Schwerpunkt ihrer kommunalpolitischen Arbeit. Das Ziel: Viel mehr fürs Radfahren tun; und wo dafür heute Platz fehlt, die Rolle und das Gewicht des Autoverkehrs kritisch überdenken. Eine Mobilitätswende muss her! Zum Wohl und zur Sicherheit der Radfahrer, zugunsten von Klima und Stadtqualität.

Als aktive IG Velo-Mitglieder treten an:



Madlee Disch ist in keiner Partei und kandidiert in Lörrach auf der Liste der FDP für den Gemeinderat, auch für den Kreistag. Sie ist Co-Vorsitzende der IG Velo Landkreis Lörrach.



Wolfram Uhl aus Lörrach will auf der Liste der SPD in den Gemeinderat und Kreistag. Er ist Co-Vorsitzender der IG Velo Landkreis Lörrach.

Sibylle Jung ist für die SPD Ortschaftsrätin in Rheinfelden-Karsau, kandidiert hier erneut und ebenso für den Gemeinderat. Sie ist eine von drei Sprechern der IG Velo Rheinfelden.



Daniel Lill zählt als Schriftführer zum Vorstand der IG Velo Landkreis Lörrach. Er kandidiert auf der Liste der SPD für den Gemeinderat Lörrach.



Martin Schellhorn ist in Kandern Gemeinderat der Grünen. Er ist Co-Vorsitzender IG Velo Kandern und strebt erneut ein Mandat an.



Dietmar Ernst ist Vorstandsmitglied der IG Velo Landkreis Lörrach. Er ist in Steinen Gemeinderat der CDU und tritt erneut zur Wahl an.

Eine Mehrheit schiebt das Velo an

Seit 2015 lässt das Verkehrsministerium alle zwei Jahre die Bevölkerung Baden-Württembergs zu ihren Wünschen befragen. Aktuell hat sich gezeigt: Vor allem das Rad ist ein populäres Verkehrsmittel. So spricht sich eine weiter gewachsene Mehrheit (64 Prozent) dafür aus, mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze zu bauen – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen müssten.

Lastenräder werden in Baden-Württemberg weiterhin positiv beurteilt. Dass Las-

tenräder eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf sind, sehen zurzeit 74 Prozent der Befragten so – insbesondere

jüngere Befragte zwischen 16 und 34 Jahren (84 Prozent) äußern sich dahingehend.

Eine Mehrheit ist der Meinung, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h innerorts gesenkt werden sollte. 59 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist. Frauen (63 Prozent) sind häufiger als Männer (53 Prozent) dieser Ansicht.

Groß ist die Mehrheit, vorhandenes Geld am besten in ein besseres Angebot bei Bus und Bahn zu investieren. (wg)



Personal halbiert – und jetzt?

Keine Radverkehrsbeauftragte mehr im Landkreis Lörrach!
Die IG Velo kritisiert das und hat in einem Gespräch im Landratsamt Vorschläge gemacht.

Bis Jahresende war Alexandra Bühler die Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Lörrach. Sie hat den Arbeitgeber gewechselt – und eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger wird es im Landratsamt bis auf Weiteres nicht geben: weil die Haushaltslage angespannt ist und der Kreistag Kürzungen bei Personalkosten und Stellenplan eingefordert hat.

Die IG Velo hat in einem Gespräch kritische Fragen an Ulrich Hoehler stellen können, den Ersten Landesbeamten im Landratsamt und Leiter des Dezernats Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik. So auch die Frage, wer denn nun bei Verkehrsschauen die Sicht der Radfahrer einbringen werde.

IG Velo zur Verkehrsschau?

Das war bisher Aufgabe der Radverkehrsbeauftragten – und ihre Teilnahme genüge, hatte Landrätin Marion

Dammann erst vorigen Herbst der IG Velo geschrieben. Das war ihre Antwort auf den Wunsch der IG Velo, bei Verkehrsschauen selbst die Ortskenntnis und die Erfahrung der Alltagsradler einbringen zu können. Die IG Velo hat Ulrich Hoehler nun einen konkreten Vorschlag unterbreitet, wie eine Teilnahme doch möglich werden könnte. Bedenkenswert sei der, befand Hoehler.

Klimaschutz – mit Velo!

Keine Hoffnung machte er hingegen, die Stellenstreichung wieder rückgängig machen zu können. Darauf drängt die IG Velo weiterhin. Denn sie fragt sich, wie Klimaschutz im Bereich Mobilität vorangetrieben werden soll, wenn ausgerechnet der fast klimaneutrale Radverkehr personell nun erheblich weniger unterstützt werde.

Dass der Landkreis sparen muss, weiß die IG Velo. Statt einer glatten

Halbierung der Stellen im Team Radverkehr des Landkreises könnte der Stellenabbau doch gleichmäßig verteilt werden auf andere Bereiche und Verkehrsarten, forderte die IG Velo im Gespräch. Dann könnte weiterhin ein Radverkehrsbeauftragter Kampagnen koordinieren wie das Stadtradeln, könnte Netzwerke knüpfen oder Kommunen zum Runden Tisch Radverkehr einladen – all dies und mehr gehörte zur Arbeit von Alexandra Bühler. Ulrich Hoehler setzt darauf, dass die Städte und Gemeinden auch ohne das Zutun des Landkreises engagiert den Radverkehr fördern.

Augenmerk auf Radwegbau

Der Landkreis jedenfalls müsse sich nun darauf konzentrieren, vier laufende Infrastrukturprojekte fürs Radfahren voranzubringen: die Radwege Eggingen-Holzen, Nordschwaben-Wiechs und Minseln-Adelhausen sowie den Radschnellweg durchs Wiesental. Darauf werden sich die beiden Planerinnen für den Radverkehr (sie haben je eine halbe Stelle) konzentrieren. (wg)

Rekord beim Stadtradeln?

Bis Redaktionsschluss konnte es noch keine vollständige Liste jener Kommunen geben, die bei der Kampagne Stadtradeln mitmachen. Aber es zeichnete sich ein Teilnehmer-Rekord ab. Im Wiesental zum Beispiel machen sämtliche Städte und Gemeinden mit, bis hinauf nach Todtnau. Lörrach startet schon am 17. Mai beim Klimatag.

Bis Welmlingen – und wie weiter?

Von Eimeldingen bis nach Welmlingen lässt es sich neben der Bundesstraße 3 radeln. Dann ist Schluss. Es wird noch etliche Jahre gehen, bis auch ein Radweg zwischen Welmlingen und Schliengen zur Verfügung steht. Aber der Anfang ist gemacht: Das Regierungspräsidium Freiburg hat das Projekt in die Hände eines Planungsbüros gelegt. Für die zweite Hälfte des Jahres ist angekündigt, die denkbaren Routen der Öffentlichkeit vorzustellen. Dann könnte auch schon entscheidbar sein, ob es für diesen Radweg wirklich ein zeitaufwändiges Planfeststellungsverfahren geben muss. (wg)



...ALLES RUND UM 'S RAD.

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

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

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



www.veloziped.com



Die Bergstraße wird 2024 zur Fahrradstraße.

RS 7: Lörrach legt gleich los

Bereits 2024 soll es auf der Linie des Radschnellwegs eine erste Fahrradstraße geben.

Erster Schritt: die Bergstraße

Im März haben Lörrachs Gemeinderäte mit großer Mehrheit den Vorschlag gutgeheißen, wie der Radschnellweg Wiesental (RS 7) durch Lörrach geführt werden kann. Nun werden auf dieser Linie auch Taten folgen, die erste bereits im laufenden Jahr: Bergstraße und Untere Hartmattenstraße sollen zur Fahrradstraße werden – das ist gut ein Kilometer Strecke zwischen Engelplatz und Hauptfriedhof.

Diesen raschen Schritt hatte die IG Velo auch im Februar bei einem Gespräch mit Oberbürgermeister und Bürgermeisterin vorgeschlagen. Am zuständigen Fachbereich Tiefbau im Rathaus scheidet das nicht, er will zügig vorankommen beim RS 7. Für diese Fahrradstraße (zugelassen sind auch Autos) werden Verkehrsregelung und Markierung gerade ausgearbeitet, erfuhr die IG Velo im März beim regelmäßigen Treffen mit Fachbereichsleiter Klaus Dullisch und dem Radverkehrsbeauftragten Lukas Riesterer.

Hartmattenstraße erneuern

Weitere Schritte hat der Fachbereich im Blick. Die Hartmattenstraße – gut 800 Meter lang – wird ebenfalls Fahrradstraße. Allerdings ist sie in so schlechtem Zustand, dass sie aufwändig erneuert werden muss, einschließlich der Versorgungsleitungen im Untergrund. Die Planungen dafür laufen

2024, Baubeginn ist vielleicht 2025.

Brombach 2025 im Blick

2025 will der Fachbereich auf den RS 7 durch Brombach schauen. Mitten durch Brombach hindurch, auf Lörracher und Schopfheimer Straße, ist kein Platz, ist zu viel Verkehr. Deshalb führt die gutgeheißene Vorzugstrasse parallel durch Hellbergstraße, Mulsowstraße, Wilhelm-Wagner-Straße, Römer-, Bündten- und Großmannstraße. Eine lange Fahrradstraße soll's werden. Jedoch lassen die vielen parkierten Autos nicht genügend Fahrbahnbreite für eine Trasse, die den Qualitätsstandards bei Radschnellwegen genügen würde. Lörrach unterschreitet hier bewusst die Standards. Die Stadtverwaltung stellt schon einmal die Frage in den Raum, ob das Parkieren in Anbetracht eines steigenden Radverkehrs neu gestaltet werden könnte.

Kreuzstraße der Favorit

Im Süden, auf die Schweizer Grenze zu, wird die Stadt mit dem RS 7 ebenso wenig den Qualitätsstandard erreichen. Klaus Dullisch plädiert – ebenso wie die IG Velo – ab Engelplatz für die Route durch die Kreuzstraße und weiter durch die Pestalozzistraße. „Auf geradem Weg runter zur Grenze, das ist die logische Lösung“, betont Dullisch. Allerdings ist für eine Fahrradstraße der Autoverkehr heute noch zu

stark und die Zahl der Bordsteinparker zu hoch. Ob und wie sich das ändern ließe, wird noch zu untersuchen sein. Mit Fahrrad-Piktogrammen könnte Radverkehr schon einmal sichtbarer gemacht werden.

Als Alternative zur Kreuzstraße gilt eine Führung durch die Stettengasse. Einfach zu realisieren wäre die nicht. Zu weit entfernt von einer direkten Route, urteilt die IG Velo.

Hohe Zuschüsse locken

Was Lörrach für den RS 7 baut und umgestaltet, muss die Stadt nur zum kleinsten Teil selbst bezahlen – das stärkt selbstverständlich die Freude am Projekt. Land und Bund wollen 87,5 Prozent der Kosten übernehmen. Und außerdem gibt es eine Zusage vom Nachbarn: Rund 14 Millionen Euro könnten die 18 Kilometer Radschnellweg bis Schopfheim hinauf kosten (so eine frühe Schätzung) – und die Schweiz will sich mit stolzen 5,4 Millionen Franken beteiligen.

So steht es im Agglomerationsprogramm Basel. Warum diese Großzügigkeit? Ein Schweizer Ballungsraum wie Basel löst seine Verkehrsprobleme am besten gemeinsam mit seinen Nachbarn. Und schaut darauf, dass Pendler oder Besucher weit vor den Toren Basels ihr Auto stehen lassen – und zum Beispiel aufs Velo sitzen, motiviert von einem attraktiven Radschnellweg. (wg)



Qualitätsstandard. Der Radschnellweg Wiesental wird zu einem großen Teil aus Fahrradstraßen zusammengesetzt sein – auch auf Gemarkung Lörrach. Bei den Fahrradstraßen knüpft das Land die übige Bezuschussung wesentlich an diesen Standard (Bild links): die Fahrgasse 4,60 Meter breit, besser aber 5 Meter, damit Velos und Autos konfliktfrei Platz haben. Es gelten Tempo 30 und Vorfahrt. Neben Parkplätzen muss ein 0,75 Meter breiter Sicherheitsstreifen markiert sein. Durch Brombach hindurch und in der Kreuzstraße kann dieser Standard (bei heutigen Begebenheiten) nicht erreicht werden. Trotzdem kann der RS 7 dort geführt werden.

Eingeladen zum Codieren

Die IG Velo erlebte 2023, wie viele Radfahrer ein Codieren ihrer Velos wünschen. Deshalb bietet die Ortsgruppe Lörrach bis in den Sommer hinein weitere fünf Codier-Termine an:

- **Donnerstag, 7. März, 16-19 Uhr** in der Velöhalle

- **Donnerstag, 18. April, 16-19 Uhr** in der Velöhalle
- **Freitag, 17. Mai, 14-17 Uhr, Alter Markt** (im Rahmen des Klimatags)
- **Donnerstag, 13. Juni, 16-19 Uhr** in der Velöhalle
- **Donnerstag, 18. Juli, 16-19 Uhr** in der Velöhalle



Mit der Fahrrad-Codierung erhält ein 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. (to)

Pendlerfrühstück am 3. Juni

Die IG Velo Lörrach lädt auf Montag, 3. Juni zum nächsten Pendlerfrühstück ein, dies im Rahmen des Stadtradelns. Zwischen 6.30 und 8 Uhr gibt es am

Rand des Wieseradwegs, direkt vor der Schweizer Grenze, Kuchen und Kaffee. Das ist ein Dankeschön an alle Alltagsradler, die umweltfreundlich zur Arbeit, zur Schule oder zum Studium unterwegs sind. Die IG Velo rät, an diesem Morgen etwas früher aufzubrechen und somit Zeit für einen kurzen Stopp zu haben.

Erneut zählt die IG Velo die Radler – bei jedem Pendlerfrühstück waren es bisher mehr, die während der eineinhalb Stunden hier die Grenze passierten.



Vor einem Jahr: Pendler stoppen bei der IG Velo.

IG Velo beim Klimatag in Lörrach

Auch 2024 ist die IG Velo aktiv bei Lörrachs Klimatag. Am Freitag, 17. Mai (14-17 Uhr) codiert sie Fahrräder auf dem Alten Marktplatz.

Dietmar Ernst bietet ein Fahrsicherheitstraining auf dem E-Bike an. An diesem Tag laufen in Lörrach auch drei Wochen Stadtradeln an.

Preisgeld für Börsianer

Die IG Velo wünschte sich vorigen Herbst von mehr Mitgliedern eine E-Mail-Adresse, des schnelleren Kontakts wegen. Als Anreiz, die Adresse zu melden, setzte die IG Velo drei Preise aus. Als Gewinner des 1. Preises wurde Norbert Reinauer aus Lörrach ausgelost. Der dankte und bat: Diese 100 Euro (gedacht für die Einkehr in einem Restaurant) möge die IG Velo für die Verpflegung der Börsenhelfer verwenden. Wird gemacht! (wg)

loerrach.de/veloparken

In Lörrach weiß der Alltagsradler, wo er sein Rad am besten (und möglichst sicher) abstellt. Gelegenheitsradler und Neubürger suchen. So kann nützen, was die Stadt seit Jahreswechsel auf ihrer Homepage präsentiert: die Radabstellplätze in einer Übersicht, mit einer interaktiven Karte – Abstellplätze nur mit Bügel oder auch überdacht oder gar überwacht (in der Velöhalle beim Bahnhof). Es gibt auch einen QR-Code dazu.



Lörrach

In Arbeit (1). Der Wieseradweg ist auf Höhe des SC Haagen eine ruppige Piste geworden. Die Schäden durch Baumwurzeln werden demnächst behoben.



In Arbeit (2). Noch im Frühjahr wird die Stadt diese für Radfahrer nicht ungefährliche Passage des Wieseradwegs (Höhe Bauhaus) verbreitern. Die IG Velo hatte mehrfach auf dieses Problem hingewiesen.



In Arbeit (3). In der Schwarzwaldstraße sollen bereits Mitte April Parkplätze teilweise neu gestaltet sein. Danach wird der Radschutzstreifen frisch und merklich breiter markiert.



In Arbeit (4). Beim Bahnhof Haagen wird 2024 die Radabstellanlage erneuert: gepflastert, Bügel. Zusätzlich Abstellplätze werden auf der anderen Seite der Schranken installiert.

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:

bemerkt & notiert

Schopfheim. In Schopfheim sind in der Straße Gündenhausen Glasfaserkabel verlegt worden. Aber (bis zum Redaktions-



schluss) ist der Schutzstreifen für Radfahrer nicht wieder markiert worden. (cf)



Schopfheim. In der Hauptstraße in Schopfheim steht dieses zugleblte Radroutenschild. Nach dem Ende der Sperrung im vorigen Herbst wurde bis heute (jedenfalls: bis



Redaktions-

schluss) vergessen, das Klebeband zu entfernen.

Jetzt ist die Straße wieder gesperrt, allerdings erst ab der Wallstraße, durch die auch die Veloroute führt. (cf)



Schopfheim. Das sind tatsächlich die am besten markierten Pfosten in ganz Schopfheim. Schade nur, dass hier die Leitlinien gar keinen Sinn machen (die Pfosten übrigens auch nicht, sie können locker von PKW umfahren werden)! Diese Durchfahrt an der Sackgasse der Hohe-Flum-Straße ge-



hört nicht zum Radnetz und entsprechend führen die Leitlinien nur auf eine Grünfläche mit Parkplatz und nicht auf den dahinterliegenden Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Aber vielleicht hat der Bauhof ja geübt, um in Zukunft sämtliche neu gesetzten Pfosten mit bitte genau solchen Leitlinien zu versehen? Wir würden uns freuen! (cf)



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



Schmaler Radweg – schwerer Unfall

War im Polizeibericht zu lesen: Am 18. Januar kam es morgens um 7.15 Uhr, noch im Dunkeln, auf dem Radweg entlang der B 316 (Höhe Rheinfelden) zu einem schweren Radunfall. Ein 60-jähriger Radfahrer, ordnungsgemäß mit Licht, und ein entgegenkommender 19-jähriger Radfahrer ohne Licht streiften sich. Beide stürzten, der Ältere verletzte sich trotz Helm schwer am Kopf.

Die IG Velo Rheinfelden wünscht den Verunfallten völlige Genesung! Sie kritisiert diesen Weg an der B 316 nicht zum ersten Mal: Er ist mit weniger als zwei Metern Breite zu schmal für einen kombinierten Rad- und Fußweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. In der Dunkelheit wird das Geblendet werden durch Scheinwerfer zu einem zusätzlichen Problem – das spielte auch bei diesem Unfall eine Rolle. Und nicht akzeptabel ist, im Dunkeln ohne Licht Rad zu radeln. (sj)



Ausweichen auf den Weg am Rhein?

Mitten durch Schwörstadt – wirklich?

Schwörstadt erschließt sein neues Baugebiet „Am Rhein“, zwischen Bahnlinie und Rhein gelegen. Wegen der Arbeiten ist die wichtige Radroute auf der Rheinbadstraße gesperrt – und Radfahrer werden nun mitten durch Schwörstadt geführt, wo der Gehweg an der Bundesstraße fürs Radfahren freigegeben ist.

Radfahrer klagen über diese Umleitung durch die Ortsmitte. Weshalb die IG Velo Rheinfelden der Bürgermeisterin Christine Trautwein-Domschat eine Änderung vorgeschlagen hat. Weil bald auch die Saison der Reiseradler am Hochrhein beginnt. Die IG Velo rät dazu, alternativ und vorübergehend den attraktiven Rheinuferweg – er ist ansonsten fürs Radfahren gesperrt – während der lange dauernden Bauarbeiten fürs Radfahren freizugeben. Radfahrer und Fußgänger könnten und müssten aufeinander Rücksicht nehmen.

Aus Sicht der IG Velo gibt es auch Lösungen für den Fußballplatz und den Parkplatz des Schwimmbads. Die Weiterführung über den Bahnübergang oder alternativ durch die Unterführung (Fahrrad schieben!) wäre ebenfalls realisierbar. (sj/wg)

Jetzt neu bei uns:
STEVEN'S BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

www.followmestore.de Bahnhofstraße 1, 79539 Lörrach +49 (0)7621-16551

Radverkehr mit den Grünen diskutiert

Der IG Velo Grenzach-Wyhlen fiel auf, dass die Radwege des neu entstehenden Wohngebiets Kapellenbach-Ost in Wyhlen an mehreren Stellen mit Vorfahrt-Achten-Markierungen und -Schildern versehen wurden. Im Sinne einer fahrradfreundlichen Kommune will die IG Velo aber darauf achten, dass der Radverkehr zwar sicher geführt, aber nicht ständig ausgebremst wird.

Zu Besuch bei der Gemeinderatsfraktion von „Bündnis 90/ Die Grünen“ sprach die IG Velo auch die Radwege parallel zur Bundesstraße im Norden und zur Straße „Am Wasserkraftwerk“ im Osten des Baugebiets an. Sie sind, obwohl sie parallel zur Vorfahrtstraße laufen, mit „Vorfahrt achten“ beschildert. Beim Besuch der Fraktion schlug die IG Velo vor, dies zu ändern in einen mit Vorfahrt berechtigten Radweg und eine rote Furt für den Radverkehr anzulegen. Beispiel hierfür ist die Querung „Im Ifang“ beim Lidl in Grenzach.

Der bisher bestehende Geh- und Radweg parallel zur Bahnlinie, der vom Bahnhof Wyhlen bis in die Siedlung führt (Bahnhofstraße), wurde erneuert und frisch asphaltiert. An zwei Stellen wurde am Wall eine größere Fläche gepflastert. Davor sind auf dem Radweg jeweils Dreiecke (Haifischzähne) markiert, die üblicherweise ein „Vorfahrt achten“



Vorfahrt für Radfahrer und eine rote Furt über die Straße schlägt die IG Velo für Radwege beim neuen Wohngebiet Kapellenbach-Ost in Wyhlen vor.



Was sollen die gepflasterten Flächen? Und was die Haifischzähne eines Vorfahrt-achten?

bedeuten. Welchen Sinn diese gepflasterten Flächen haben, konnten auch die Fraktionsmitglieder nicht erklären.

Die IG Velo freute sich über ein offenes Gespräch. Sie will auch andere Fraktionen gerne erleben. (aw)

Auf Kultour in die Region hinein



Immer wieder macht sich die IG Velo Grenzach-Wyhlen auf zu interessanten Fahrten – den Kultouren. Im Januar war es eine Street-Art-Entdeckungskultour in Basel zu beeindruckenden Bildern (Foto rechts, es entstand auf dem Bell-Areal, Neudorfstraße). Infos bei „Basel Tourismus“.

Im Februar fuhr die IG Velo-Ortsgruppe nach Arlesheim zu einer Sportkultour der besonderen Art: zum Einradhockey (Foto links). Das ist als Sportart weniger bekannt und hinter-



ließ bleibenden Eindruck. Die Schweiz war Weltmeister. Infos bei „Einradhockey Arlesheim“. (wg)

Viel besser verbunden

Zwischen Grenzach und Wyhlen, an der B 34, ist der nördliche Fuß-/Radweg erneuert. Gute Auffahrten mit abgesenkten Bordsteinen und guter Zeichnung. Das hat die IG Velo Grenzach-Wyhlen angenehm überrascht. Zudem leuchten an einigen Stellen Lampen den Weg sehr gut aus.

Schade ist nur, dass dort, wo Licht am dringendsten nötig wäre (Einmündung Schulzentrum), die alten gelben (und dunklen) Lampen stehen bzw. die Bundesstraßen-Beleuchtung (wenn die Blätter wieder dichter werden) nicht durchdringen wird. Dabei war es doch Ziel, Fußwege und Radwege zwischen den Ortsteilen besser auszuleuchten.

Positiv sieht die Ortsgruppe die Ver-

breiterung des südlichen Radwegs. Dort fehlten bei Redaktionsschluss nur noch die Begrenzungstreifen. (aw)



Gelungen ist die erneuerte Verbindung der Ortsteile vor allem auf Grenzach zu (rechts). Zu wenig Licht, von alten Lampen, ist bei der Einmündung Schulzentrum (links).



Lange Durststrecke beendet

Haltingens Bahnunterführung ist fertig – aber keineswegs ideal fürs Radfahren.

Seit einiger Zeit kann man in Haltingen wieder auf gewohnten Wegen die durch die Bahntrasse getrennten Ortsteile erreichen: Die Bahnunterführung der Heldelinger Straße ist fast fertig, zumindest aber eröffnet, was als „Haltinger Wiedervereinigung“ groß gefeiert wurde. Doch seitdem kommen der IG Velo immer wieder Klagen über gefährliche Wegführung oder unklare Verkehrssituation zu Ohren.

So mies war's zuvor

Bevor hier auf die aktuelle Situation eingegangen wird, aber ein Rückblick auf die Lage vor dem Umbau der Bahnunterführung: Radler durften sich nur in Richtung Unterdorf die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen; in der Gegenrichtung war die Durchfahrt mit dem Zeichen 250 (Verbot für Radverkehr) explizit untersagt.

Und der für den Radverkehr vorgesehene Weg war die Fußgängerunterführung unter dem Bahnhof: ein als Fußweg ausgeschilderter Pfad mit enger 180-Grad-Wende und Umlaufsperrern an beiden Enden, mit Zugang von der Burgunderstraße am Bahnhof. Kurz: für Radfahrer die absolute Zumutung. Für Gespanne, Lastenvelos und Spezialräder quasi eine Komplettsperrung. Kein Wunder also, dass das Durchfahrtsverbot von vielen Radlern ignoriert wurde.

Wie sieht es heute aus?

Die Unterführung der Bahn hat nun auf beiden Seiten der Fahrbahn einen Fußweg; denn einen getrennten Tunnel, der östliches und westliches Bahngeleis am Haltinger Bahnhof verbinden würde, gibt es nicht mehr. Die beiden Fußwege sind jeweils an der rechten

Seite zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben. Das bedeutet, dass Radfahrer diese Wege mit nur Schrittgeschwindigkeit befahren dürfen. Es sind keine eigenständigen Radwege! Radfahren darf man auch auf der Straße.

Der Fußweg an der Nordseite ist für den Radverkehr über eine Rampe leicht zu erreichen, birgt aber eine böse Überraschung am Ende: Der Radverkehr wird unvermittelt und ungeschützt auf die Fahrbahn zurückgeleitet. Wer hier zu schnell unterwegs ist, lebt gefährlich, denn er ist für den Kfz-Verkehr erst im letzten Moment wahrnehmbar.

Eine direkte Verbindung von der Burgunderstraße zum Unterdorf auf der Südseite der Unterführung gibt es für Velofahrer nicht, denn in dieser Richtung ist der Weg ein reiner Fußweg. Vorgesehen, aber witterungsbedingt noch nicht markiert, ist ein Radschutzstreifen auf der Fahrbahn in Richtung Oberdorf, der vor der Ampel an der Freiburger Straße in eine Aufstellfläche für Fahrräder münden soll.

Immer entlang der Heldelinger

Wie kommt man nun vom Oberins Unterdorf? Immer nur entlang der Heldelinger Straße. Wer vom Bahnhof kommt, muss also erst über die Dammstraße bis zur Freiburger Straße fahren, um von dort auf die Heldelinger Straße zu kommen – es sei denn, er wird zum Fußgänger und schiebt sein Rad auf die andere Seite der Bahntrasse.

Angenehmer geht es in Gegenrichtung, denn hier ist die Fahrt bald auf einem Schutzstreifen möglich und – ordnungsgemäßes Verhalten der Auto-

fahrer vorausgesetzt – hat man beim Erreichen der Ampel auch Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.

Auf dem kurzen Weg über die Burgunderstraße zum Bahnhof darf man in dieser Richtung den Fußweg wie erwähnt befahren. Die Situation bei der Ausfahrt am oberen Ende ist aber heute unübersichtlich. Da dieser Bereich umgebaut werden soll und sich in



Die westliche Zufahrt zur neuen Unterführung. Als Radfahrer darf man auch an der Seite der Fußgänger unter der Bahn durch – rechts im Bild ist die Auffahrt. Und links, in Gegenrichtung, die Ausfahrt.

Planung befindet, ist noch unklar, ob und wie sich die Lage an dieser Stelle entwickeln wird.

Unbefriedigend ist in jedem Fall die Ausfahrt aus Damm- oder Burgunderstraße auf oder über die Freiburger Straße. Entweder schiebt man als Fußgänger über den Zebrastreifen, oder man mogelt sich fahrend auf die andere Seite, wenn Fußgänger Grün haben.

Routinierte auf die Straße

Dem geübten Alltagsradler ist zu empfehlen, auf der Heldelinger Straße konsequent die Fahrbahn zu nutzen. In der einen Richtung auf dem Schutzstreifen und bequemer Aufstellfläche, in der anderen ohne, aber immer im Blickfeld der Autofahrer, anstatt plötzlich vom Gehweg kommend vor ihnen aufzutauchen.

Fazit: Die Radverkehrsführung an der Unterführung ist im Ergebnis nur ein Kompromiss für den Velofahrer. Man muss aber bedenken, dass trotz der recht breiten Brücke der Platz immer noch eingeschränkt ist. Die erst im Laufe der Bauarbeiten notwendig gewordenen Stützmauern haben unvorhergesehen zusätzlich die Wegführung zu Ungunsten der Radwege verändert.

Blühende Velo-Landschaften bei der Wiedervereinigung? Nein, aber das Ende einer langen Durststrecke. (kdg)



Die Heldelinger Straße östlich der Bahn in Richtung Unterführung. Rechts im Bild die Auffahrt auf den Geh-/Radweg; und angedeutet bereits die Aufstellfläche an der Ampel.



Radreisen – wie geht das?

Die IG Velo hatte zwei Könner eingeladen, die Fragen von Reiselustigen zu beantworten. Claudia Foljanty berichtet.

Das Free Cinema in Lörrach erwies sich als ideal mit seiner großen Leinwand und den bequemen Sitzen. Hier standen mit Philipp Porsche und Wilhelm Schnell zwei Radreisende Rede und Antwort, wie sie unterschiedlicher nicht sein können. Wilhelm ist 70 Jahre alt und seit seiner Jugend auf dem Rad unterwegs. Inzwischen reist er in Europa mit E-Bike und einerseits umfassender Ausrüstung, andererseits minimalistischem Übernachtungs-Equipment – nur mit Tarp und ohne Zelt. Philipp war mit Partnerin Angela Friedel nicht nur in Europa, sondern auch zweimal für je 17 Monate von Alaska bis Patagonien unterwegs.



So beladen bricht Wilhelm Schnell auf zu seinen Radreisen.

Bei einer Fotoshow zeigten Wilhelm und Philipp ihre Ausrüstung, erzählten von ihren Erlebnissen und den daraus im Laufe der Zeit verfeinerten Vorbereitungen und Packlisten. Dazu gab es jede Menge Fragen aus dem Publikum. Schnell

war klar: Pauschale Empfehlungen kann es kaum geben, zu vielfältig sind die Möglichkeiten des Radreisens.

Voraussetzung sind auf jeden Fall ein gut gewartetes, stabiles Rad und grundlegende Kenntnisse, um wenigstens platte Reifen reparieren, Brems-

beläge wechseln, eine Kette schmieren und auch mittels Kettenschloss reparieren zu können.

Für die Verteilung der Ausrüstung empfahlen beide Experten eine möglichst gleichmäßige Verteilung auf beide Seiten, mit tiefem Schwerpunkt und zwei Drittel hinten zu einem Drittel vorne – so erreicht man eine stabile Straßenlage.

Wie sich orientieren?

Für die Navigation stehen sowohl Navi wie auch Smartphone zur Verfügung. Unbedingt empfehlenswert ist, je nach Reiseziel, aber auch eine physische Karte.

Für die Stromversorgung kann ein an den Felgendynamo angeschlossenes USB-Ladegerät oder ein Solarpanel sorgen, wenn keine Steckdose zur Verfügung steht. Fürs E-Bike ist das allerdings nicht ausreichend.

Im Zelt, im Stroh

Sowohl Philipp als auch Wilhelm übernachten auf ihren Reisen im Zelt oder unter dem Tarp. Wer das nicht mag, oder wer mit weniger Gepäck unterwegs sein möchte, kann sich günstige Quartiere über Internetplattformen buchen (zum Beispiel warmshowers.org), auf den bekannten Übernachtungsportalen oder auch über diverse Schlafmöglichkeiten mit eigenem Schlafsack im Stroh. Da ist man in der Regel weniger flexibel unterwegs.

Vorbild die Zwiebel

Die Kleidung ist sehr stark von Region und Jahreszeit abhängig. Grundsätzlich benötigt man für zwei Wochen auf dem Rad nicht groß andere Kleidung als für ein Jahr. Zwiebelprinzip ist ein Muss, um das Gewicht in Grenzen zu halten. Gute, atmungsaktive Regenkleidung darf in keinem Radreisengepäck fehlen.

Radfahren macht hungrig und durs-

Übernachten im Zelt: Philipp Porsche und Angela Friedel auf Island.

tig. Für die Light-Variante mit Übernachtung im Quartier muss man auf genügend Wasser im Gepäck achten. Für alle anderen Reiseradler gehören Kocher, Brennstoff, Geschirr ins Gepäck und Verpflegung für mindestens einen Tag. Bei längeren Fahrten ohne Verpflegungsmöglichkeiten geht die Mitnahme von Wasser und Verpflegung schnell ins Gewicht und benötigt auch Platz.

Wie lang im Sattel?

Wie viele Kilometer man für einen Tag Radreise planen sollte? Hängt von Straßen- und Wegbeschaffenheit ab, von Wetter, Höhenprofil und Kondition. Gutes Richtmaß ist ein Schnitt von 50 km pro Tag. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 15 km/h bleibt dann viel Luft nach unten oder oben, um auch Pausentage einlegen zu können und Land und Leute kennen zu lernen. Wenn es gut rollt, schafft man an einem Tag deutlich mehr, aber schon eine Panne kann die eigentlich mögliche Tagesetappe deutlich verkürzen.

Für den Anfang in die Nähe

Für frisch Infizierte eignen sich gut ausgeschilderte Reiserouten in der Nähe, von Lörrach aus zum Beispiel der Schwarzwald-Radweg, der Eurovelo 6 oder die Juraroute in der Schweiz. So kann man ohne viel Aufwand mit dem Radreisen beginnen. Und nach und nach sein Equipment seinen Bedürfnissen und Vorlieben anpassen, ohne gleich viel Geld für eine teure Ausrüstung auszugeben.

Noch ein Satz von Philipp Porsche: Herausforderungen auf der Reise sind das, an was man sich später erinnert, und immer eine gute Gelegenheit, um mit den Menschen im Reiseland ins Gespräch zu kommen.

Mit der IG Velo auf eine Tagestour

Die IG Velo Lörrach lädt zu fünf Tagestouren ein, zwischen April und Juni. Willkommen ist selbstverständlich auch, wer nicht Mitglied bei der Interessengemeinschaft ist. Oder noch nicht.

20. April: Vom Traum der Freiheit

Wer vorigen Herbst bei dieser Radtour nicht dabei sein konnte, bekommt am Samstag, 20. April eine zweite Chance. Treffpunkt ist um 13 Uhr im Dreiländermuseum, wo eine kurze Führung die Hintergrund-Informationen zum Aprilaufstand 1848 bietet.

Die von Wolfram Uhl und Rudolf Burger geführte Tour führt zum Gedenkstein der gefallenen Revolutionäre auf der Scheideck und nach Schopfheim, wo heute die Plastik des Bildhauers Peter Lenk an den Hecker-Aufenthalt erinnert.

Gesamtstrecke: ca. 42 km, 550 Höhenmeter. Ab Schopfheim ist auch eine Rückfahrt mit der S-Bahn möglich. Info: wolfram.uhl@igvelo.de



27. April: Spezialradmesse in Lauchringen

Die Internationale Spezialradmesse SPEZI in Lauchringen zeigt die neuesten Modelle und ihr Potenzial als Game-Changer. Die Branche für Spezialräder ist jedenfalls „klar zur Wende“ – zur Verkehrswende. Die Spezialradmesse folgt diesem Segel-motto und zeigt die vielfältigen Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität. Im Netz: www.spezialradmesse.de



Treffpunkt ist am Samstag, 27. April um 8.30 Uhr der Bahnhof Lörrach-Stetten. Bis Lauchringen sind es ca. 72 km. Auf dem Rückweg kann alternativ mit dem Zug gefahren werden. Info: wolfram.uhl@igvelo.de

5. Mai: Durch den Sundgau

Wir fahren mit Rennrädern und guter Ausdauer ca. 110 km und 1.000 Höhenmeter. Erst einmal durch die Basler Industrie-Romantik Klybeck/Dreirosenbrücke/Voltaplatz zum kleinen Grenzübergang Allschwil. Leymen und Ferrette sind die nächsten Orte, bevor wir in Altkirch in einem Café eine Pause bei Eclair und Café au Lait einlegen. Der Rückweg auf von Fachwerkdörfern und ländli-



cher Idylle geprägten Nebenstraßen führt über Schwoben, Jettingen und Folgensbourg zurück nach St. Louis und der Dreiländerbrücke.

Ankunft in Weil dürfte dann so gegen 16 Uhr sein. Wir fahren einen Schnitt von ca. 22 km/h und genießen den Windschatten, damit es nicht zu anstrengend wird.

Treffpunkt ist am Sonntag, 5. Mai die Weiler Brücke beim Naturbad Riehen. Es führen Marita Steinebrunner-Dutschke und Karl Kaudela. Bei schlechtem Wetter wird die Tour um eine Woche verschoben.

1. Juni: Hinüber nach Mulhouse

Treffpunkt ist am Samstag, 1. Juni um 9 Uhr der Bahnhof Lörrach-Stetten. Auf der Fahrt nach Mulhouse können wir fast ausschließlich Radwege nutzen. Die Route von 44 km Länge führt zuerst zum Le Grand Marché de Mulhouse. Wir genießen den Ort der Geselligkeit, des Austausches und der Begegnungen und entdecken die mehr als 300 Verkäufer (Esswaren und vieles mehr) – es ist eine riesige Produktvielfalt! Bevor es wieder Richtung Lörrach geht, besuchen wir noch die Altstadt von Mulhouse. Der Rückweg kann auch alternativ mit dem Zug bestritten werden. Im TER nach Basel SBB ist die Velomitnahme problemlos. Info: wolfram.uhl@igvelo.de



Info: wolfram.uhl@igvelo.de

14. Juli: Zur Kasematte Uffheim

Treffpunkt ist am Sonntag, 14. Juli um 10 Uhr der Bahnhof Lörrach-Stetten. Die Aschenbach-Kasematte ist eines von 32 Werken dieser Art, die zwischen 1936 und 1940 im Sundgau gebaut wurden, um die Maginot-Linie zu verstärken. Diese ehemalige Militärstruktur wurde 1991 restauriert und zu einem Museum des lokalen historischen Erbes. Es ist das einzige Relikt der Maginot-Linie, das so besucht werden kann. An diesem Wochenende findet eine große Schau statt (Rekonstitutionen, Lager, Fahrzeuge, Soldaten usw.). Nach Uffheim und zurück sind es ca. 48 km. Info: wolfram.uhl@igvelo.de



Info: wolfram.uhl@igvelo.de



Mitten durch. Mal ein Blick rüber nach Uruguay, in die Hauptstadt Montevideo? Bietet uns Nicole Dahms mit dem Bild dieses neu angelegten Radwegs, inmitten der breiten Straße. Citybikes leiht man sich an öffentlichen Radstationen.



Festlich. Yvonne Siemann spazierte über den Weihnachtsmarkt in Ottmarsheim.



Recht bequem. Diese Barhocker hat Christian Biendl in einer Tankstelle in der Nähe von Baden/CH entdeckt. Da mache die Velotour-Pause doppelt Spaß ...

Besten Dank!

Die Redaktion ist begeistert von ihren Lesern! Was ihnen so alles auffällt in der Welt des Fahrrads! Erneut haben uns so viele VeloPost-Leser mit Fundstücken bedacht, dass wir hier nicht für alle Platz haben. Wir bewahren alle Bilder auf für eine folgende Ausgabe der VeloPost. Und gerne weiter so! Wenn Kurioses, Witziges, Lernenswertes am Wegrand steht, dann bitte Kamera oder Smartphone rausholen und das Bild gleich schicken an die Adresse velopost@igvelo.de



Ein Blick nach oben. Margrit Banholzer hat uns dieses Bild aus ihrem Urlaubsort Serignan bei Béziers (Frankreich) mitgebracht. Gekonnt umhäkelt!



Danke! Fahrrad statt Auto, eine arg überzeugende Entscheidung. Sah Christiane Cyperek in Konstanz.



Wertvoll? Mit einer Kette gut gesichert ist dieses hoffnungslos verrostete Rad – vielleicht sei's ja ein seltenes Wertobjekt, ähnlich einer alten Briefmarke, kommentiert Ulrich Siemann. Er hat's in Degerfelden fotografiert und noch angemerkt: Der Rote Punkt hinter der Fensterscheibe, die Baufreigabe, beziehe sich nur aufs Haus.



Klar?! Diese farbige Mahnung an Autofahrer sah Yvonne Siemann in Basel beim Musical Theater. In der Schweiz ist kein Sicherheitsabstand vorgeschrieben, in Deutschland schon – wenn nur mehr Autofahrer sich danach richten würden.



Velo-Kübel. Ästhetisch bedenklich diese Rankhilfe auf dem Gelände der Freiburger Uniklinik. Michael Uhrmeister fotografierte.



Gruß aus Andalusien. Uwe Friedrichs war im Süden Spaniens unterwegs und hat uns gemailt, was ihm in Málaga ins Auge fiel: die sehenswerte Front der Fahrradwerkstatt Grease. Sie ist eine Institution, begann bereits 2007 mit Fahrradverleih und hat viel dazu beigetragen, dass Málaga in Europa zu einem Fahrrad-Hotspot geworden ist.



Rankhilfe. Fahrbar nicht mehr, aber es grünt sich prächtig drumherum. Christiane Cyperrek fotografierte in Bamberg.



Da geht gar nichts. Ein Winter zum Durchradeln war's, oder? Nicht ganz! Von Gabriel Trickes haben wir dieses Foto.



Für unterwegs. Ein Weinfässchen am Rahmen eines Rad-Oldies: sah Yvonne Siemann im Ecomusée (Ungersheim) vor dem Küfer-Haus, in dem Fässer entstehen.



Gesichert. Oben im Gebälk hängt dieses Velosolex. Martin Schulte-Kellinghaus entdeckte es in der Franche-Comté.



So nicht! Karlsruhe erlebt man fahrradfreundlich. Radler tun das ihre und kleben Mahnungen auf Seitenspiegel von Falschparkern. Britta Wieschenkämper sah's.



Vollgestopft. Im vom Radfahren begeisterten Belgien (hier in Flandern) setzen Fähren Radfahrer über, wie hier an der Schelde. Gratis. Mit 31 Velos war alles dicht, erinnert sich unser Fotograf Ulrich Siemann.

Wie geht's zur IG Velo?

- www.igvelo.de
- E-Mail: info@igvelo.de
- Telefon: 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

Velo-Börsen im April: Lörrach & Rheinfelden

Am 16. März bereits hatte die IG Velo Weil am Rhein zur Velo-Börse eingeladen, es waren 161 Räder im Angebot. Jetzt im April gibt es noch zwei weitere Termine:

- Samstag, 6. April in Lörrach, Hof der Hebelschule (beim Hebelpark)
- Samstag, 13. April in Rheinfelden auf dem Oberrheinfeldplatz.

So funktioniert die Börse: Gebrauchte Fahrräder, Anhänger oder Zubehör bringt man zwischen 8 und 10 Uhr zur

Börse. Zuhause bereits sollte man bei Velos die Rahmennummer suchen und notieren – dann geht's am Eingang zur Börse schneller voran.

Später am Vormittag, zwischen 10.30 und 12.30 Uhr, können Interessenten aussuchen und kaufen. Der Käufer nimmt das Velo nach dem Bezahlen gleich mit. Der Verkäufer holt sich

den Erlös nach 12.30 Uhr ab (oder nimmt sein Velo wieder mit, falls sich kein Käufer fand). Die Annahmgebühr beträgt zwei Euro je Rad. IG Velo-Mitglieder brauchen keine Annahmgebühr zu bezahlen. Zehn Prozent des Verkaufserlöses erhält die IG Velo für ihre Arbeit.

Velo-Börsen stehen nur privaten Verkäufern offen. Pro Person können maximal drei Räder angeboten werden.

IG Velo-Mitglieder in die Jugendherberge

Die IG Velo Landkreis Lörrach ist Mitglied beim Deutschen Jugendherbergsverband. Alle Mitglieder der IG Velo können die Gruppenmitgliedschaft nutzen und in Deutschland ab vier Personen sowie im Ausland ab 10 Personen die Gruppenkarten für vergünstigte Übernachtungen in Jugendherbergen einsetzen, weltweit.

Für die Nutzung braucht ihr die DJH-App auf eurem Smartphone. Über die könnt ihr euch auf der Website www.igvelo.de im Mitgliederbereich anmelden und dort den QR-Code für den DJH-Ausweis scannen. Und sofort von den vergünstigten Übernachtungen profitieren. (cf)



Wir laden Sie ein – auch zum Kinofilm!

Jahreshauptversammlung der IG Velo

Termin: Dienstag, 23. April 2024 um 19 Uhr im Free Cinema Lörrach (Areal Nellie Nashorn), Tumringer Straße 248 A. Die Tagesordnung:

- Regularien
- Bericht und Ausblick des Vorstands
- Kassenbericht
- Kassenprüfungsbericht und Entlastung des Kassiers
- Berichte aus den Ortsgruppen
- Entlastung des Vorstands
- Wahlen: Co-Vorstand, Kassier, Beisitzer
- Kooperation mit dem ADFC
- Sonstiges

„Das Mädchen Wadja“

Im Anschluss, gegen 20 Uhr, zeigt die IG Velo im Free Cinema diesen mehrfach preisgekrönten Kinofilm der saudisch-arabischen Regisseurin Haifaa Al Mansour. Die Tragikomödie beobachtet das Mädchen Wadja in Riad beim hartnäckigen Streben nach einem Fahrrad – obwohl Radfahren sich für ein Mädchen überhaupt nicht schickt und eigentlich verboten ist! Eintritt frei.

