

VeloPost



Schnäppchen

Drei große Börsenplätze richtete die IG Velo im Frühjahr ein – auch hier im Hof der Hebelschule in Lörrach. Kurz bilanziert: starkes Angebot und guter Verkauf. Seite 14

Vorneweg

Visionen?

Die IG Velo habe wohl keine Visionen mehr, hatte Willi Adam in der Badischen Zeitung angemerkt: Weil sie einer Trasse des Radschnellwegs zustimmt hatte, die tatsächlich nicht den Idealvorstellungen der Alltagsradler entspricht. Eine Farce sei die Planung, beklagte Adam vehement. Ein notwendiger Kompromiss sei's, hielt die IG Velo dagegen. Denn ohne Kompromiss würde gar keine Trasse von Schopfheim hinunter bis zur Schweizer Grenze gelegt werden.

Als Redakteur kann man schon mal wie vom Schiedsrichterstuhl herunter Noten verteilen; da muss man nicht (oder kann vielleicht nicht) jedesmal zuvor die Sache bis ins Detail anschauen. Eine IG Velo hingegen beleuchtet ein Projekt so gründlich wie möglich, um das Beste für ihre Sache herauszuholen. Fürs Radfahren. Visionen allein nützen nichts, es muss vorangehen.

Wie stark sich die IG Velo reinkniet und auch Ellbogen zeigt, macht diese neue *VeloPost* wieder deutlich. Lesen Sie gleich auf dieser Seite die Geschichte zur Bergstraße. Oder blättern Sie weiter zur vielstündigen Diskussion mit Planern des Regierungspräsidiums. *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: 07621-44446
E-Mail: info@igvelo.de

ANZEIGEN: Wolfgang Göckel

REDAKTION: Wolfgang Göckel
(wg/verantw./velopost@igvelo.de). Mitarbeiter dieser Ausgabe u. a.: Gerhard Zenke (gz), Wolfram Uhl (wu), Jürgen Wiechert (wie), Klaus Geese (kdg), Arne Wintrich (aw), Harald Schöne (hs), Friederike Cyriacks (cs), Claudia Foljanti (cf), Uli Krempner (uk)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim
AUFLAGE: 3.000



Ab diesem Fahrradzähler beim Friedhof, auf der Unteren Hartmattenstraße und der Bergstraße südwärts bis zum Engelplatz: Das soll die nächste Fahrradstraße werden.

Noch kein Häkchen hinter die Bergstraße

Die IG Velo wartet auf die nächste Fahrradstraße. Auf der Trasse des Radschnellwegs RS 7.

Wir wollten in dieser *VeloPost* bereits einen Termin nennen: Wann denn in Lörrach die nächste Fahrradstraße eingerichtet wird: zwischen Engelplatz und Hauptfriedhof, das ist gut ein Kilometer Strecke auf Bergstraße und Unterer Hartmattenstraße.

IG Velo wünschte Korrektur

Tatsächlich legte die Stadtverwaltung schon vor etlichen Wochen dem Ausschuss für Umwelt und Technik einen Beschluss für diese Fahrradstraße vor. Doch die IG Velo intervenierte. Denn Autofahrer sollten laut Vorlage auf der Bergstraße – vom Engelplatz kommend – weiterhin durchfahren können bis ins Untereck. Und das nun auch noch mit Vorfahrt an jeder Kreuzung, denn so werden Fahrradstraßen geregelt. Womit diese künftige Fahrradstraße für den Autoverkehr noch attraktiver wäre als heute.

Besser mit Modalfilter

Die IG Velo hat darum einen Modalfilter vorgeschlagen mit dem Ziel: keine Durchfahrt für Autos auf der ganzen Strecke! Sondern irgendwo ein Abbiegen müssen zur Belchenstraße.

So soll es nun auch kommen, war im Juni Stand der Dinge im Rathaus. Aber erst nach der Sommerpause wird eine neu formulierte Vorlage an den Gemeinderat gehen. (wg)



Unterwegs auf der Bergstraße.



Lörrach. In der Schwarzwaldstraße hat die Stadt Parkplätze auf der Bahnseite neu geordnet, Gehwege umgebaut und anschließend beidseits die Radschutzstreifen frisch markiert – und sie dabei merklich verbreitert auf teils 1,75 und teils 1,50 Meter. Einmündungen von Nebenstraßen werden auf roten Furchen gequert.



Radschnellweg zielt auf Riehen

IG Velo und Stadtverwaltung Lörrach unterwegs auf der Trasse des Radschnellwegs. Erster Augenschein: im Süden.

Für den Radschnellweg Wiesental (RS 7) ist ausgewählt, wo die Trasse durch Lörrach und Brombach verläuft. Um sie nochmals genau anzuschauen, verabredete sich die IG Velo mit Klaus Dullisch und Lukas Riesterer vom Fachbereich Tiefbau des Rathauses. Kurt Sänger kam hinzu, Planer mit großem Knowhow für Radverkehr.

Pro Velo neugierig

Eine erste Inspektionsfahrt führte auf den Wegabschnitt Grenze bis Ortsbeginn Brombach. Susanne Fisch fuhr interessiert mit. Sie ist engagiertes Mitglied von Pro Velo beider Basel, zudem Einwohnerrätin der SP in Riehen – und schaut deshalb neugierig, ob der Radschnellweg die Verknüpfung der Radrouten über die Grenze verändern wird.

Lettackerweg noch wichtiger

Auf vier Routen überqueren Velofahrer die Grenze zwischen Lörrach und Riehen. Eine Route dürfte in Zukunft an Gewicht zulegen: jene direkt neben – östlich – der Bahn, auf dem Lettackerweg der Gemarkung Riehen. Denn der Radschnellweg Wiesental wird durch Lörrach hindurch ebenfalls östlich der Bahn liegen. Für seine letzten Kilometer in Richtung Grenze ist

die gerade Linie Kreuzstraße/Pestalozzistraße ausgewählt. Und von da ist es für Velofahrer aus dem Wiesental nur ein kurzes Stück zum Lettackerweg und weiter nach Riehen-Zentrum. Ein großer Teil dieser Velopendler zielen nach Riehen weiter auf den Steg übers Kraftwerk Birsfelden oder auch auf Grenzach-Wyhlen.

Vier Routen über die Grenze

Für Lörrach ist klar: Es werden weiterhin alle vier Routen über die Grenze gebraucht. Zum einen die Route an der Wiese. Die Route Mitte führt in Lörrach auf der Basler Straße zur Grenze und in Riehen weiter auf der Lörracher Straße: Sie wird nicht sonderlich gerne genutzt, es stören Tramschienen und die Enge in Riehen. Östlich der Bahn gibt es außer dem Lettackerweg noch den Stettenweg am Hangfuß: für viele ein geschickter Weg über die Grenze, aber weniger bedeutsam.

Unter der Bahn durch?

Die Absicht Lörrachs ist, unmittelbar vor der Grenze eine Bahnunterführung zu schaffen, für Radfahrer und Fußgänger – genau dort, wo heute ein ungesicherter Überweg ist. Damit wäre es möglich, zügig und sicher die ge-



Die Kreuzstraße, vorbei am Schul-Campus, wird Trasse des Radschnellwegs Wiesental.

wünschte Route über die Grenze anzusteuern. Aber das ist ein Projekt, für das zehn Jahre kaum ausreichen dürften.

Geradeaus nach Norden

Auf Pestalozzistraße und Kreuzstraße führt der RS 7 – am Campus Rosenfels vorbei – zum Engelplatz. Wie er dort die Wallbrunnstraße quert, wird noch genau zu diskutieren sein. Bergstraße und Hartmattenstraße werden Fahrradstraßen, die Planungen laufen. Auf Fahrradstraßen wird es auch durch Brombach gehen – auf dieser Linie werden IG Velo und Stadtverwaltung an einem anderen Tag fahren. (wg)



Radschnellweg Wiesental – wie weiter an der Grenze? Im Gespräch in Stetten: (von rechts) Wolfram Uhl (IG Velo), Klaus Dullisch (Stadt), Marita Steinebrunner-Dutschke und Karl Kaudela (IG Velo), Lukas Riesterer (Stadt), Thomas Erlenkötter (IG Velo) und Susanne Fisch (Pro Velo aus Riehen).

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:



Früh morgens

... stand die IG Velo Lörrach am Wiese-Radweg, vor der Grenze zur Schweiz. Wieder einmal war Pendlerfrühstück, kurzfristig um einen Morgen auf den trockenen 4. Juni verschoben. Über 600 Radpendler zählte die IG Velo zwischen 6.30 und 8 Uhr. Wer noch etwas Zeit hatte auf dem werktäglichen Weg zur Arbeit oder Schule, hielt für einen Kaffee und ein Stück Kuchen an. Oder nahm Kuchen in der Brötchentüte mit. Kam bestens an, klar!



Stadtradeln – läuft!

Stadtradeln ist eine Kampagne des Klimabündnisses, eines Netzwerks europäischer Kommunen. Über drei Wochen hinweg sollen möglichst viele Wege auf dem Fahrrad statt im Auto zurückgelegt werden.

Im Landkreis Lörrach machen 2024 so viele Städte und Gemeinden mit wie noch nie – und losgelegt haben die allermeisten am 15. Juni. Nur Lörrach startete schon am 17. Mai, beim Klimaschutztag, und kam bereits am 6. Juni ins Ziel.

Es war die elfte Teilnahme Lörrachs beim Wettbewerb, und die Bilanz: 404 Radelnde in 39 Teams, sie kamen auf insgesamt 86.419 Kilometer – wären die im Auto zurückgelegt worden, hätte das rund 14 Tonnen CO₂ verursacht. Es war das zweitbeste Ergebnis Lörrachs, deutlich schwächer als das im Rekordjahr 2023 (120.000

Kilometer). Auch die IG Velo Lörrach fuhr mit einem Team mit. Die IG Velo bot in Lörrach während des Stadtradelns an, auf Tagestouren mitzufahren.

Überraschend ist die hohe Beteiligung der Städte und Gemeinden in diesem Jahr. Die Fahrradbeauftragte des Landkreises, Alexandra Bühler, hatte in den Jahren zuvor beharrlich und mit Erfolg fürs Mitmachen geworben. Ende 2023 wechselte sie allerdings ihren Arbeitsplatz, der Landkreis besetzte die Stelle nicht mehr. Beim Stadtradeln hat sich das nun in der Teilnehmerzahl nicht gespiegelt.

Jedoch hat es beim Stadtradeln 2024 keine begleitende Kampagne gegeben. In den beiden Jahren davor hatten dafür Alexandra Bühler, IG Velo und andere kooperiert: 2022 schufen sie „Abstand mit Anstand“, 2023 dann „Schulweg ohne Elterntaxi“. (wg)



Auf dem Velo zur Verkehrswende

Mit bewährtem Team setzt die IG Velo Landkreis Lörrach ihre Arbeit 2024 und 2025 fort.

In ihrer Mitgliederversammlung machte die IG Velo Landkreis Lörrach einmal mehr klar, welche große Chancen sie dem Fahrrad vermacht – und wie sehr sie das Schnecken-tempo vieler Kommunen beim Aufbau der Infrastruktur beklagt. Ihre ernüchternde Inventur hatte wenige Wochen zuvor ergeben: Nur wenige Städte und Gemeinden griffen konkrete Empfehlungen für einen besseren Radverkehr auf, die das Landratsamt ihnen bereits vor zehn Jahren in „Steckbriefen“ offeriert hatte.

Neue Ortsgruppe geplant

Entmutigen lässt sich die IG Velo allerdings nicht. Der Co-Vorsitzende Wolfram Uhl erläuterte im Rückblick, wo überall sich die Interessengemeinschaft im Namen der Radfahrenden in jüngster Zeit eingemischt hat. „Die IG Velo ist nur so gut wie ihre Ortsgruppen – und die sind phantastisch“, betonte Co-Vorsitzende Madlee Disch. Sechs gibt es, und eine siebte ist angestrebt fürs Rebland, mit Efringen-Kirchen als Zentrum.

Die Bilanz bei der Mitgliederversammlung zeigte: Die IG Velo Landkreis Lörrach ist noch stärker geworden. Bessere IT – Toni Latsch-Gulde richtete sie ein – erleichtert die Arbeit im rund 1.500 Mitglieder großen Ver-

ein und vergrößert die Zahl der Aktiven. Und frische Initiativen bringen Erfolg.

Kooperation mit ADFC

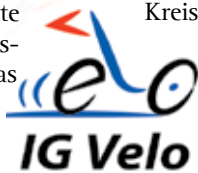
Ein Beispiel dafür ist die Kooperation mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub. Der ADFC mit seinen 300.000 Mitgliedern drängt Regierungen in Bund und Ländern zum Umdenken im Verkehr. Er stellt der IG Velo seine Expertise zur Verfügung und schätzt das Wirken der IG Velo im Landkreis Lörrach hoch ein – eine eigene ADFC-Kreisgruppe wird es deshalb hier in der Grenzzone nicht geben.

Das ambitionierte Vorstandsteam macht unverändert weiter, nach einstimmig erfolgten Wahlen: Madlee Disch und Wolfram Uhl als gleichberechtigte

Vorsitzende, Kassierer Michael Pantze, Schriftführer Daniel Lill und die Beisitzer Ulrich Kremper sowie Dietmar Ernst. Kassenprüfer sind Markus Sobott und Peter Windhausen. Die IG Velo sei ein finanziell gesunder Verein mit Polster für Aktivitäten, versicherte Michael Pantze den Mitgliedern.

Die IG Velo hatte für ihre Mitgliederversammlung das Free Cinema (Lörrach) gemietet. Im Anschluss zeigte sie den preisgekrönten Kinofilm „Das Mädchen Wadjda“, das in Saudi-Arabien gegen alle Widerstände eine Radfahlerin wird.

Was der Film so nebenbei auch deutlich machte: Bürgerinitiativen wie die IG Velo sind nur in einer Demokratie möglich. (wg)



Umbenannt: Wiesental und Kandertal

Die IG Velo und ihre Ortsgruppen schauen mit kritischem Auge auf immer mehr Kommunen. Die IG Velo Mittleres Wiesental ist seit einiger Zeit auch in Zell, Schönau und Todtnau im Gespräch mit Bürgermeistern und im Austausch mit radfahrenden Einwohnern. Weshalb sie im Verein nun neu benannt ist: Aus der IG Velo Mittleres Wiesental ist die IG Velo Wiesental geworden. Sie kümmert sich um die Kommunen von Steinen talaufwärts bis Todtnau.

Auch die IG Velo Kandern passt ihren Namen besser an ihr Wirkungsgebiet an: IG Velo Kandertal heißt die Ortsgruppe neu. Sie ist aktuell auch in Binzen aktiv ist: Ute Henkel sitzt für die IG Velo mit am Tisch in der Arbeitsgruppe Rad Binzen, mit der die Gemeinde den Radverkehr erheblich attraktiver gestalten will. (wg)



IG Velo kodiert im Juli zwei Mal

Im Juli bietet die IG Velo zwei Mal eine Fahrrad-Codierung an:

- Samstag, 13. Juli (11-14 Uhr) in Rheinfeldern beim Fahrradaktionstag, Friedrichplatz
- Donnerstag, 18. Juli (16-18 Uhr) in Lörrach, VeloHalle beim Bahnhof.

Mit der 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.



Eine Fahrradstraße wie hier in Lörrach ist Indiz dafür, dass eine Kommune gezielt in Radverkehr investiert. Die IG Velo erwartet, dass mehr Kommunen nachziehen.



So sieht der Radler (Richtung Binzen) die Übergänge vom Radweg zur Fahrbahn am Kreisel ...



... und so der Autofahrer: Aus seiner Sicht ist nicht klar, dass er es gleich mit Radlern auf der Fahrbahn zu tun bekommen könnte.

Es geht noch besser

Jetzt ist der Kreisverkehr Binzen auch markiert. Bedenken und Kritik sind geblieben.

Das warme Frühlingswetter hat die Fertigstellung des Binzener Kreisels möglich gemacht: Die vorgesehenen Markierungen konnten aufgebracht werden und Radfahrende können endlich wie vorgesehen fahren. Der unsägliche Bauzaun ist verschwunden.

Ist nun also alles gut? Leider nicht, denn mit der Freigabe der geplanten Radverkehrsführung zeigen sich die Bedenken manches Skeptikers bestätigt.

Aus Binzen heraus

Schauen wir auf die Problembereiche. Erstens die Einfahrt in den Kreisel in Richtung Binzen: Radfahrer werden vom Radweg auf die Fahrbahn vor dem Kreisel geführt. Schade, dass die Rampe zu nah am Kreisel liegt und ihre Markierung so kurz geraten ist, dass dem Autofahrer die Situation gar nicht recht klar wird. Wer als Radfahrer guten Glaubens, sicher auf einem Radstreifen unterwegs zu sein, auf die Fahrbahn auffährt, sieht sich schnell auf Tuchfühlung mit Autos, deren Fah-

rer – um Kurvenradien zu optimieren – gerade den Streifen befahren, auf dem man als Radler vor der Rampe landet. Mehr Platz würde Zeit geben, dass der Verkehr sich vor dem Kreisel sortieren kann – hilfsweise könnte eine Verlängerung der Markierung den Platzbedarf der Radler verdeutlichen.

Ausfahrt zum Dreispitz

Zweites Problem die Ausfahrt aus dem Kreisel, von Binzen kommend: Hier soll der Radfahrende nach dem Kreisel links auf eine Warteinsel fahren, um in einem zweiten Schritt den entgegenkommenden Verkehr zu queren. Als Radler muss man sich demnach selbstbewusst dem das Dorf verlassenden Verkehr in den Weg stellen.

Es wäre hilfreich gewesen, hätte man dies mit auffälligen, großen Markierungen auf der Fahrbahn allen klargemacht. Stattdessen suggerieren kleine Fahrradsymbole am rechten Fahrbahnrand, dass dort der richtige Platz für die Velos ist. Ein potentiell gefährlicher Trugschluss. Zumal die Aufstellfläche in der Fahrbahnmittle nicht eben großzügig bemessen ist. Zu Stoßzeiten und/oder in Kombination mit Anhängern oder Lastenvelos kann kaum sichergestellt werden, dass die Fahrbahn gänzlich verlassen werden kann.

Gehweg doch radfrei

Drittes Problem die Führung weniger geübter Radfahrer: Kinder und unsicherere Fahrer wünschen sich meist eine Führung im sogenannten Seitenbereich, also nicht zusammen mit Autos auf der Fahrbahn, sondern auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen. Diese Möglichkeit war in den Plänen für den Kreisel noch als Option für „Grundschüler“ vorgesehen. Leider ist das so nicht umgesetzt worden, denn heute ist in beiden Richtungen der Weg zwischen Autohaus und Altenheim ein

reiner Gehweg und damit für alle über 10-Jährigen verboten.

Kreisel stark genutzt

Bei Zählungen, die Mitarbeitende am Radwegkonzept Binzen vorgenommen haben, wurden am Kreisel recht beachtliche Nutzerzahlen ermittelt. Fast 300 Radler in weniger als einer Stunde an einem Feiertag und über 1.000 in acht Zählstunden an normalen Tagen. Dabei wurde festgestellt, dass ortsauswärts immer noch etwa die Hälfte der Radfahrer lieber bereits (wie zuvor) beim Altenheim auf den Gehweg fahren, statt den Kreisel zu benutzen.

Ortseinwärts wird der Kreisel überwiegend benutzt (85 Prozent), wobei vielfach die schon beschriebene gefährliche Situation beobachtet werden konnte. Leider besteht in dieser Richtung auch noch keine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wie im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrt oder in Gegenrichtung.

Gebrauchsanweisung!

Vielen Radlern scheint nicht bewusst zu sein, wie der Binzener Kreisel zu durchfahren ist. Sie meinen, direkt aus dem Kreisel auf den Radweg auffahren zu müssen. Leider werden sie dadurch quasi zu Geisterfahrern, die sich und die entgegenkommenden Radler gefährden. Es gibt Überlegungen der Gemeinde Binzen, eine „Gebrauchsanweisung“ für den Kreisel im Amtsblatt zu veröffentlichen, um mehr Klarheit zu schaffen.

Braucht nicht mehr viel

Ganz fertig ist der Kreisel also nicht. Aber es bedarf nicht viel, um ihn alltagstauglich zu machen: deutlichere Markierungen, Tempobegrenzung, Aufklärung und für alle, die sich dann immer noch nicht in Kreisel trauen, die Freigabe des Fußwegs. (kdg/uh)



Selbstbewusstsein ist nötig bei der Ortsausfahrt Richtung Dreispitz.

Markiert und fertig

In der vorigen *VeloPost*, im Frühjahr, war hier schon von der Fertigstellung der Unterführung der Heldelinger Straße in Haltingen zu lesen. Allerdings hatte dies noch einiges Kopfschütteln bei Velofahrern hervorgerufen, da sich – noch ohne die Fahrbahnmarkierungen – nicht jedem erschloss, wo man denn nun fahren sollte. Jetzt sind die Schutzstreifen wie vorgesehen markiert und schaffen einen Übergang zu den bereits vorher vorhandenen Streifen auf der Straße im Unterdorf.

- In der Ost-West Richtung ist eine rote Ausleitung von dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg auf die Fahrbahn aufmarkiert. Das sollte allerdings keinen Radfahrer verleiten, unkontrolliert und mit hoher Geschwindigkeit in den Verkehr einzufädeln. Schnellen Radlern wird nach wie vor, schon von der Freiburger Straße kommend, die Fahrt auf der Fahrbahn und so in Sicht der Autofahrer lieber sein.

- In Richtung Freiburger Straße ist der Schutzstreifen nun bis zur Ampel fortgeführt und endet in einer Aufstellfläche für Radfahrer. Vorausgesetzt, die Autofahrer respektieren diesen Streifen, kann man nun bei roter Ampel an wartenden Fahrzeugen bequem vorbeifahren, um bei der nächsten Grünphase aus der ersten Reihe zu starten. Ein echter Qualitätsgewinn für Velofahrer. (kdg)



Schutzstreifen vor zur Ampel und Aufstellfläche in Richtung Oberdorf: Jetzt können Radler einfach nach vorne fahren.

Die rot markierte Ausleitung auf die Fahrbahn in Richtung Unterdorf.



Schrauben für Einsteiger

Damit das Fahrrad immer fit bleibt und gute Dienste leistet, bot die Weiler IG Velo in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Weil am Rhein wieder einen Fahrrad-Reparaturkurs an. Unser Velomechaniker Jörg Reinert vermittelte grundlegende Wartungs- und Reparaturarbeiten, unter anderem das Flicken eines Schlauchs, den Ein- und Ausbau der Laufräder sowie die richtige Laufrichtung des Reifens, das Einstellen der Gangschaltung und der Bremsen. Hoffentlich können sich die Teilnehmer in dieser Saison im Fall des Falles selber helfen. Im Übrigen: Ein regelmäßig gepflegtes Fahrrad hat weniger Defekte und verringert somit auch den Reparaturaufwand, Zeit und Kosten. (wie)

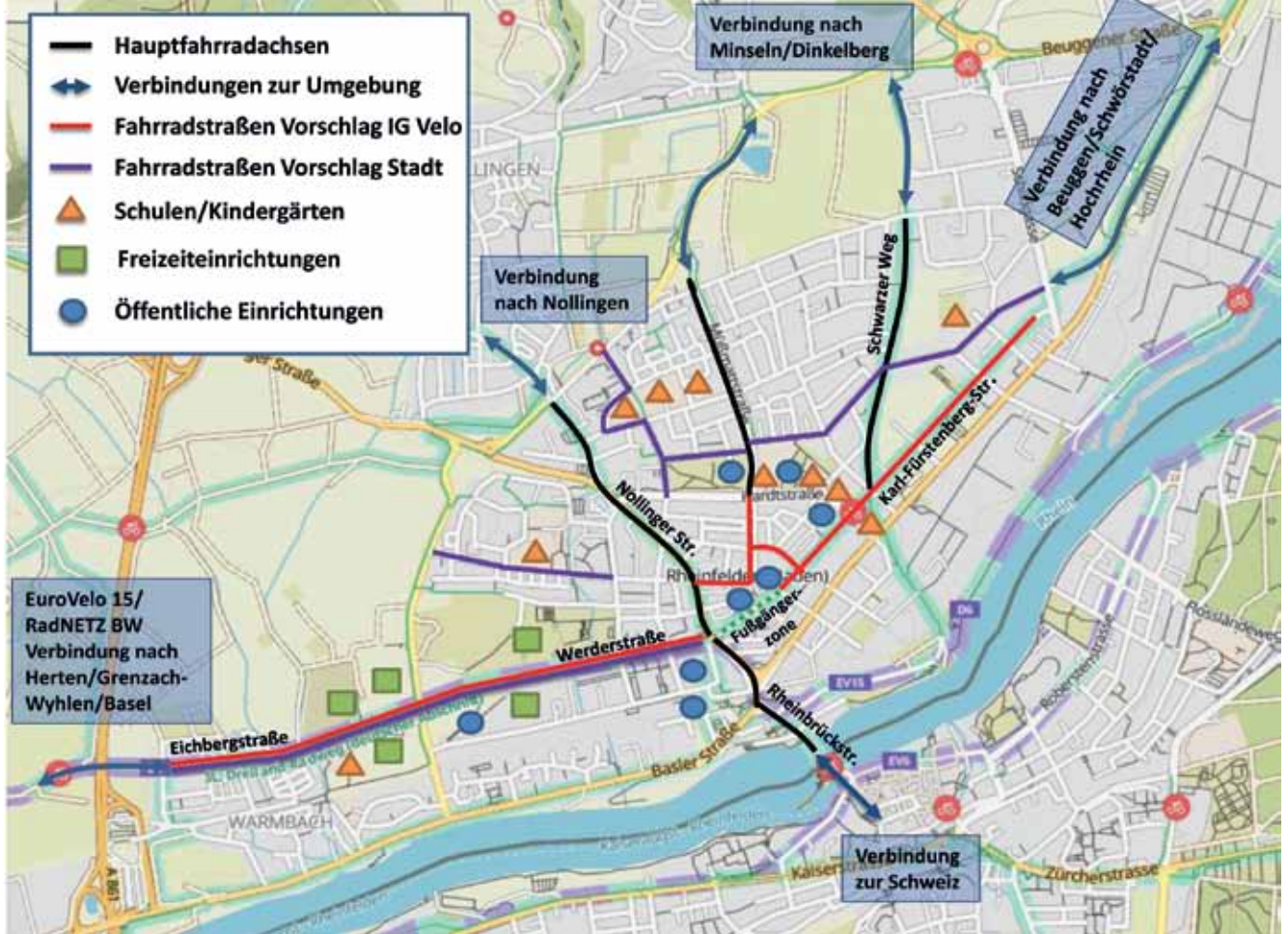
Zuallererst in den Sundgau

Einen perfekten Saisonstart hatten Anfang April 16 Radlerinnen und Radler der Weiler IG Velo und des Schwarzwaldvereins auf ihrer Genusstour durch den Sundgau. Bei sonniger und warmer Witterung führte die Route durch den Hardtwald nach Kötzingue und weiter bis nach Hundsbach, wo wir unsere wohlverdiente Pause eingelegt haben. Nach einem kurzen, aber knackigem Anstieg ging es auf Landwirtschaftswegen entlang blühender Wiesen in Richtung Knoerringue, mit einer herrlichen Aussicht auf die umliegenden Höhenzüge, vorbei an Fachwerk-Bauernhäusern und Teichen. Ein Stopp an einer Gaststätte

musste sein, zu Kuchen und Kaffee. Die Rückfahrt, mit einer rasanten Abfahrt nach Michelbach le Haut, führte über

den Planetenweg und Blotzheim. Zurück in Weil lagen 73 Kilometer und 550 Höhenmeter hinter uns. (wie)





Fahrradstraßen, die das Rathaus vorgesehen hat (lila), und wie die IG Velo sie vorschlägt (rot). Schwarz die Hauptfahrradachsen.

Grafik: Gerhard Zenke auf Komoot-OpenStreetMap

Fahrradstraßen! Aber wo?

In Rheinfelden haben IG Velo und Stadtverwaltung noch unterschiedliche Ansichten über die richtigen Routen.

Nach fast zwei Jahren Pause machten sich im Mai Stadtverwaltung und IG Velo auf zur Fahrt durch Rheinfelden. Die IG Velo Rheinfelden hatte gewünscht, gemeinsam die vorgeschlagenen Routen für Fahrradstraßen zu begutachten.

So will sie die IG Velo

Der Klimabeirat der Stadt Rheinfelden hatte auf Initiative der IG Velo folgende Routen für Fahrradstraßen vorgeschlagen: Karl-Fürstenberg-Straße, Werderstraße und Eichbergstraße (rot markiert im Lageplan). Diese Route vernetzt als Hauptfahrradachse in Ost-West-Richtung die Innenstadt mit den Außenbezirken. Außerdem ist sie Teilstück des touristisch bedeutsamen Hochrheinradwegs mit EuroVelo 6 und 15. Und sie verbindet die umliegenden Ortsteile und Kommunen (Beuggen/

Schwörstadt und Herten/Grenzach-Wyhlen/Basel). Zudem werden im östlichen Bereich die Schillerschule, Kindergärten und der Radweg „Schwarzer Weg“ durch diese Route an die Innenstadt angebunden, im westlichen Bereich Tutti-Kiesi, Jugendhaus, Stadion, Sportplätze, Schwimmbad und die Hans-Thoma-Schule.

... aus guten Gründen

Mit der Fahrradstraßen sieht die IG Velo die Sicherheit im Bereich dieser Einrichtungen erheblich verbessert. Die Karl-Fürstenberg-Straße zwischen Schwarzem Weg und der Karlstraße ist schon heute von Radfahrern stark frequentiert; sie würden von einer Fahrradstraße sehr profitieren.

In mehreren Diskussionen mit der Stadtverwaltung war die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich allerdings auf Ablehnung gestoßen – Parkplätze würden wegfallen. Nach der Machbarkeitsstudie Radschutzstreifen und Parkraumanalyse (Fichtner 2021) wurden Parkplätze schon meist alternierend auf einer Straßenseite eingerichtet. Auch könnten zusätzlich Park-

flächen auf dem Areal gegenüber der Schillerschule, das nicht mehr von der Feuerwehr genutzt wird, geschaffen werden, um Parkdruck zu verringern.

Zusätzlich schlägt die IG Velo eine nördliche Umfahrung der Innenstadt im Bereich der Fußgängerzone vor. Da der Radverkehr zunehmen wird, so die IG Velo, sei eine sichere Umfahrung der Fußgängerzone zu planen – so könnten Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermieden werden.

So will's die Stadt

Die Stadtverwaltung hat folgende Routen für die Fahrradstraßen vorgeschlagen (im Lageplan violett markiert): Scheffelstraße, Dürrenbachstraße, Kaminfegerstraße, Pestalozzistraße., Rathenaustraße, Adolfsenger-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Edmund-Schweizer-Straße sowie Maurice-Sadorge-Straße im Bereich des Gymnasiums und die Werderstraße-Eichbergstraße.

Die Stadtverwaltung sieht den großen Vorteil dieser Routen darin, dass wichtige Einrichtungen des öffentlichen Interesses (wie Schulen) mitein-

ander verbunden werden. Oberstes Ziel einer Fahrradstraße sei eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders für Schulkinder. Im Rathaus will man eine Fahrradstraße entwickeln, die auch große Akzeptanz in der Bevölkerung genießen würde. Bei dieser Variante sind zusätzlich zwei Zufahrten in Richtung Innenstadt zu prüfen, eine im Westen, eine im Osten.

Die vorgeschlagenen Routen sollen zusammen mit einem externen Planungsbüro geprüft werden, ob sie als Fahrradstraßen überzeugen. Die IG Velo begrüßt, dass die Stadtverwaltung das Einrichten von Fahrradstraßen weiter verfolgt und wünscht sich rasch ein Pilotprojekt.



Die IG Velo unterwegs mit der Stadtverwaltung. Von links Uli Kremper (IG Velo Rheinfelden), Wolfram Uhl (Co-Vorsitzender IG Velo Landkreis Lörrach), Louisa Freytag (Klimaschutzmanagerin Rheinfelden), Gerhard Zenke, Sibylle Jung (beide IG Velo Rheinfelden), Simon Conrad (Amt Tiefbau), Tobias Obert (Amtsleiter Straßen und Tiefbau), Oberbürgermeister Klaus Eberhardt, Werner Wohner (Amtsleiter Gebäudemanagement) und Dominic Rago (Leiter Ordnungsamt).

Foto: Isabell Trautmann

bemerkt & notiert



Rheinfelden. Es dauerte fast ein Jahr, nun ist die Gefahr der tief liegenden Gullis (Bild links) in der Hardtstraße beseitigt – sie sind jetzt wieder ebenerdig. (gz)



Treffpunkt Innenstadt

Die IG Velo ist mit dabei am Samstag, 13. Juli: Fahrradaktionstag auf dem Friedrichplatz und Oberrheinplatz! Das Stadtradeln startete bereits am 15. Juni, Siegerehrung ist beim Aktionstag in der Stadtoase – das ist der Friedrichplatz, der für zwei Monate in eine grüne Oase verwandelt wird. Bei der IG Velo kann man sein Fahrrad codieren lassen (11 bis 14 Uhr). Es wird einen RadCheck geben (11 bis 17 Uhr), gefördert von RadKultur BW; auch Reparaturen sind möglich. Alles kostenlos. Die Stadtoase ist ein Projekt des Klimarats Rheinfelden.



IG Velo lernt in Wyhlen dazu

Die IG Velo Grenzach-Wyhlen – nachzulesen in der vorigen *VeloPost* – wunderte sich über den neuen, die Straße begleitenden Radweg an der B 34 beim Neubaugebiet Kapellenbach-Ost in Wyhlen (und über dasselbe an der Straße Am Wasserkraftwerk): Bei der Querung von Nebenstraßen stehen „Vorfahrt gewähren“-Schilder und sind „Haifischzähne“ auf dem Radweg markiert. Eigentlich ging die IG Velo davon aus, dass Radfahrer stattdessen Vorfahrt vor abbiegenden Autos haben bei parallel der Straße verlaufenden Radwegen.

Nun musste die IG Velo erfahren, dass es noch weitere Regeln gibt – Roland Hahn vom ADFC informierte: „Nimmt ein straßenbegleitender Radweg an der Vorfahrt der Hauptstraße teil, sind über Einmündungen hin-

weg stets Radwegefurten zu markieren. Nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu §9StVO gilt das nicht „an erheblich“ (mehr als ca. fünf Meter) „abgesetzten Radwegen sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) eine Wartepflicht auferlegt wird.“

Die IG Velo war sehr erstaunt, denn das heißt, dass es bereits so geplant worden war. Wir finden dies sehr schade, da wieder dem „fließenden“ Autoverkehr mehr Gewicht zukommt als dem „fließenden“ Radverkehr.

Die Baupläne mögen offengelegt worden sein, aber auf dieses Detail hatte die IG Velo nicht geachtet. Und hätte wahrscheinlich auch, da es eine Bundesstraße ist, keinen Einfluss nehmen können. Der Gemeinde Grenzach-Wyhlen schien dies auch

nicht klar gewesen zu sein.

Nun versucht die IG Velo, für Radfahrer wenigstens eine rot eingefärbte Furt zu bekommen – ein Stück mehr Sicherheit wäre das. (aw)



Bei der Straßeneinmündung schwenkt der Radweg weg von der B 34 – und deshalb muss keine Radfurt mit Vorfahrtsrecht markiert werden.



Die Hardtstraße und die Baustelle: Der schmale Gehweg ist wieder frei für Radelnde; wählen sie die Straße (mit Rasengittersteinen am Rand!), muss der Autoverkehr unbedingt Rücksicht nehmen.

Nur mit Rücksicht klappt's

In Grenzach-Wyhlen beschäftigt die Baustelle an der Hardtstraße IG Velo und Gemeinde. Was tun?

Die Einwohnerzahl von Grenzach-Wyhlen wächst und wächst. Aber die Verkehrswege werden weder zahlreicher noch breiter.

Auf der Hardtstraße zum Beispiel, zwischen Ruschbach und Südstraße, drängen sich Radverkehr und Autos aneinander vorbei. Einige unverbesserliche Autofahrer beschimpfen die Radfahrenden, bedrohen mit ihrem Fahrzeug, indem sie viel zu nah überholen oder sogar in den Straßengraben abdrängen.

Wer ein höheres Sicherheitsbedürfnis hat, radelt auf dem Gehweg. Und dort kämpfen dann die Fußgänger und Fußgängerinnen um ihren Platz.

Rüpel (wenige) hier wie da

Rüpel sitzen also im Auto und auf dem Fahrradsattel. Doch gibt es hier nur Rüpel?

Nein, eine große Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden verhält sich korrekt, hält Abstand und überholt mit Sorge für Sicherheit für alle.

Gehweg wieder erlaubt

In der Hardtstraße ist seit einigen Monaten eine Baustelle neben dem Gehweg. Schon bald wurde der Gehweg mit Baken gesperrt und der Zusatz „Radverkehr frei“ abmontiert. Die IG Velo intervenierte bei der Gemeinde, und die hat sich dafür eingesetzt, dass

das „Radverkehr frei“-Schild wieder angebracht wird. Insbesondere, weil dies ein Schulweg ist und er von vielen Kindern genutzt wird. Diese Lösung begrüßt die IG Velo.

Die Baufirma ist nun selbst verantwortlich, vorübergehend eine Absperrung aufzustellen, wenn eine Querung des Radwegs mit Baustellenfahrzeugen erforderlich ist.

Was heißt: Radfahren frei?

Aber die Fußgänger und Fußgängerinnen haben die Nase voll von dem zunehmenden Radverkehr auf dem schmalen Gehweg. Auch deshalb: Hier ein klärender Blick auf die Verkehrsschilder.

Was bedeutet laut Straßenverkehrsordnung (StVo) das Zusatzzeichen 1022-10: „Radverkehr frei“ am Gehweg?

Klar ist: Aus Sicht des Gesetzgebers ist die Straße erste Wahl. Wer sich nicht sicher fühlt, darf auf den Gehweg ausweichen. Das Fahren auf dem Gehweg ist jedoch ausschliesslich mit Schrittgeschwindigkeit gestattet. Fußgänger und Fußgängerinnen haben

Vorrang. Denn es ist und bleibt ein Gehweg, der mit 1,60 Meter Breite zu schmal für einen gemeinsamen „Geh- und Radweg in beide Richtungen“ ist – dafür wäre eine Mindestbreite von 2,50 Meter erforderlich.

Was können wir Radfahrer und Radfahrerinnen tun? Wer flott unterwegs und nicht bereit ist, Schritttempo zu fahren, kann und darf auf der Straße fahren.

Sorgsam auf der Straße

Was kann die Gemeinde tun? Es ist zwingend erforderlich, den Autoverkehr darauf aufmerksam zu machen, dass hier der Radverkehr – wie auf fast allen Straßen – gleichberechtigt ist. Die IG Velo schlägt deshalb eine Markierung auf der Straße und ein Schild „Radverkehr auf der Fahrbahn, bitte Rücksicht nehmen“ vor. Tempo 30 wäre hier dringend angebracht.

Wenn es Deutschland mit den Klimazielen und hoher Lebensqualität ernst meint, muss das Fahrrad der neue Goldstandard für die alltägliche Mobilität sein – und mit neuem politischen Elan gefördert werden. (fc)



Und weiter geht's mit Schlaglöchern ...

Nach langem Warten sind in der Kraftwerkstraße in Wyhlen die Schlaglöcher geschlossen worden – sie waren für Autofahrer wenig spürbar und für Radler gefährlich. Nun blickt die IG Velo Grenzach-Wyhlen

in den Lettenweg. Damit der nicht weiterhin zugesperrt wird, entstehen Parkplätze am Friedhof. Und danach wird wohl noch genug Geld da sein, um auch im Lettenweg (Foto rechts) die Schlaglöcher zu beseitigen?! (aw)





Ein Blick auf die Bundesstraße durch Schwörstadt. Radfahrer müssen hier links abbiegen – aber die Wegweisung dafür ist auf der linken Straßenseite und oft noch vom Gegenverkehr verdeckt.



Kinder könnten an der Bundesstraße ja auf dem Gehweg radeln, heißt es in Schwörstadt. Sicher kann das nicht sein.

In Schwörstadt unzumutbar

In Schwörstadt werden Radfahrer auf die Bundesstraße umgeleitet. Die IG Velo protestiert seit Monaten. Claudia Foltjanti und Wolfram Uhl mit dem Sachstand.

Schwörstadt erschließt sein neues Baugebiet „Rhein“, das zwischen Rhein und Bahn liegt. Weshalb die übliche Hochrhein-Radrouten auf rund 600 Meter nicht mehr genutzt werden kann. Das ist ein Problem nicht zuletzt für Reiseradler – auch die viel befahrenen EuroVelo 6 und 15 Radfernrouuten führen durch Schwörstadt.

Risiken in der Ortsmitte

Offiziell wird der Radverkehr jetzt über die sehr stark auch von Schwerverkehr frequentierte B 34 geführt, mitten durch den Ort – immerhin ist dort der Verkehr so stark, dass parallel eine Autobahn gebaut wird. Besonders prekär ist das Radfahren von Bad Säkingen kommend: Hier muss sowohl beim Auffahren auf die Bundesstraße als auch beim Abfahren links abgebo-gen werden. Im starken LKW-Verkehr

unter der Woche ist das sehr gefährlich und manchmal fast unmöglich.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Ausschilderung völlig unzureichend ist. Auto- und LKW-Fahrer werden an keiner Stelle darauf hingewiesen, dass hier Radfahrende die Bundesstraße benutzen müssen, reagieren oft ungehalten und aggressiv auf Radler. Auch für Radfahrende ist die Ausschilderung unvollständig, teils nicht erkennbar aufgestellt und verwirrend.

Besser auf den Wanderweg

Ein Unding meint die IG Velo und hat vorgeschlagen, für Radler vorübergehend den Wanderweg am Rhein freizugeben: Radfahren mit Rücksicht auf Fußgänger. Ortskundige sind da heute auch unterwegs.

Mit ihrer Intervention bei den Behörden hat sich die IG Velo keine Freunde gemacht. Die Planung und Umset-

zung der Umleitung sei mit allen Beteiligten abgesprochen und ausreichend; auch Vorschläge der IG Velo für eine bessere Beschilderung wurden (wenigstens bis Redaktionsschluss dieser *VeloPost*) abgelehnt oder ignoriert.

Radreisende oft ratlos

Inzwischen hat der sommerliche Radreiseverkehr zugenommen. Bei regelmäßigen Vor-Ort Terminen stößt die IG Velo immer wieder auf ratlose Radfahrende, insbesondere Familien mit Kindern. Gerade für sie ist die Bundesstraße keine Option. Die Antwort der Bürgermeisterin an die IG Velo, die Kinder könnten ja an der Bundesstraße den Gehweg nutzen, ist angesichts der Enge, noch verstärkt durch die Baustellenbeschilderung, nur als zynisch zu bezeichnen.

Die IG Velo hat auch den ADFC eingeschaltet und wird nicht lockerlassen, bis eine vertretbare Lösung gefunden ist. Bis dahin können wir nur auf Mut zu zivilem Ungehorsam der Radfahrenden hoffen: sichere Wege suchen abseits der Umleitung, damit es nicht zu schweren Unfällen kommt.



Diesen Wanderweg an Ufernähe will die IG Velo vorübergehend für Radler freigeben haben.



Familien wie diese trifft man immer wieder auf dem Hochrheinradweg – und die sollen auf die stark befahrene Bundesstraße?



Hausen radelt vorneweg

Die Fahrradstraße ist fertig. Damit ist die kleine Gemeinde Hausen wichtiges Vorbild im Wiesental.

Im Landkreis hatte bisher nur Lör-rach eine Fahrradstraße vorzuweisen. Nun hat Hausen nachgezogen, mit einem starken Projekt: Die wichtige Wiesental-Radrouten, die Hausen durchquert, ist auf 750 Metern in eine Fahrradstraße verwandelt – das ist zwischen Ortseingang und Ausgang mehr als die Hälfte des Weges.

Aber nicht erst mit der Fahrradstraße setzt Hausen Zeichen. Auch die seit mittlerweile 30 Jahren geltende Tempo-30-Zone im gesamten Ort ist einzigartig im Landkreis und ein Vorbild in Sachen Verkehrsberuhigung.

Zuerst ein Verkehrskonzept

Deshalb musste nicht verwundern, dass die Gemeinde im November 2019 beim Planungsbüro *dwd* Ingenieur GmbH (Wehr-Brennet) ein modernes Verkehrskonzept in Auftrag gab. Dieses Konzept umfasst weit mehr als nur die Fahrradstraße und sorgt für umfassende Verbesserungen, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer, Kinder.

Es war ein Anliegen von Gemeinde und Planungsbüro, die Bürger früh in die Planungen einzubeziehen. So lud das Planungsbüro im Juli 2020 unter erschwerten Corona-Bedingungen zu einer „Zukunftswerkstatt Verkehr“ in die Hebelhalle Hausen ein, und 60 Einwohner waren dabei. Bereits drei Monate zuvor, im März 2020, beteiligten sich Gemeinderäte und eine Vertreterin des Planungsbüros an einer Sitzung der IG Velo Wiesental und diskutierten Vorschläge der Radfahrenden.

Hohe Zuschüsse winken

Mit der Fahrradstraße begonnen wurde im April 2023. Nicht nur die Fahrbahn wurde neu gestaltet. Es wurden Bordsteine abgesenkt, Parkbuchten eingerichtet, Gehwege und Bushaltestelle behindertengerecht umgebaut sowie Leitungen und Rohre saniert. All das kommt teuer, doch die Gemeinde Hausen hat einen enormen Vorteil: Auf 1,8 Millionen Euro belaufen sich die Zuschüsse aus der Radverkehrsförderung im LGVFG, dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Während der Bauphase mussten mehrere Abschnitte der südlichen Bergwerkstraße und des Burichwegs voll gesperrt werden. Für Radfahrer waren aber immer Umleitungen ausgeschildert, die *VeloPost* berichtete anerkennend.

Und so funktioniert's!

Weil Fahrradstraßen im Landkreis noch so selten und Autofahrern eher unbekannt sein dürften, sorgte Hausen auch noch für eine vorbildliche Information der Bürger. In der Mai-Ausgabe des Gemeindeblattes waren gleich auf der Titelseite alle Regeln erklärt, die für die Fahrradstraße gelten.

Dass die Gemeinde dort mit dem Satz „Radfahrende haben immer Vorfahrt“ sogar über die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung hinaus geht, ist zwar begrüßenswert – aber rechtlich leider nicht bindend. Gemeint war sicherlich, dass die Radstraße an sämtlichen Kreuzungen mit dem Schild „Vorfahrt nur an dieser Kreuzung“ be-

schildert ist und damit, anders als früher, Radfahrende nicht an jeder Kreuzung abbremsen müssen, um eventuell von rechts Kommenden die Vorfahrt zu gewähren.

Gefällt gut!

Und wie kommt die Fahrradstraße an? Andrea Kiefer, Leiterin des Hauptamts, hörte in den ersten Tagen einige wenige Kritiker, die sich über weggefallene Parkplätze ärgerten. Aber davon abgesehen fiel das Urteil überwiegend positiv aus. Insbesondere von Fußgängern und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen seien schon früh sehr positive Rückmeldungen gekommen.

Und die Radfahrenden? Die Strecke zwischen Fahrnau und Zell wird von Pendlern, Schülern und Urlaubern intensiv genutzt. Sie alle können sich über höhere Sicherheit und eine störungsfreie Durchfahrt durch Hausen freuen.

Wie weiter in Hausen?

Was bringt die Zukunft? Auch wenn der Hausener Gemeinderat 2021 die Asphaltierung des Waldwegs in Richtung Zell vorläufig abgelehnt hat, bleibt ein Funken Hoffnung. Soviel jedenfalls ließ der neu gewählte Bürgermeister Philipp Lotter dieses Frühjahr in einem ersten Gespräch mit der IG Velo durchblicken. Das Thema ist nicht endgültig vom Tisch und wird bestimmt im Gemeinderat erneut diskutiert. (hs)

Hausener Woche

Amtsblatt sowie Mitteilungen und Informationen aus dem Hausener Ortsgeschehen

Erscheint wöchentlich
Verteilung kostenlos an alle Haushalte
der Gemeinde Hausen im Wiesental

Auflage 1150
Verteilung: Donnerstag/Freitag für die nächstfolgende KW
Ausgabe 2024 Freitag, 17. Mai 2024

Verkehrsregeln für die neue Fahrradstraße Bergwerkstraße / Burichweg



Autos und Krafträder sind in einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen geduldet und dürfen diese benutzen.



Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Pkws und Motorräder, dürfen den Radverkehr weder behindern noch gefährden. Sie dürfen also nicht drängeln, wenn Radler nebeneinander fahren.



Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wie überall in der Gemeinde Hausen im Wiesental.



Radfahrende haben immer Vorfahrt.



In der Fahrradstraße gilt generelles Park- und Halteverbot außerhalb der dazu vorgesehenen Parkbuchten. Kurzes halten zum Be- und Entladen ist aber erlaubt.

Angemerkt

Macht jetzt voran

Der Anteil des Radverkehrs könnte laut neuer Studie eines Fraunhofer Instituts im Jahr 2035 dreimal so hoch sein wie heute. Das wäre gut für Klima und Lebensqualität. Dafür müsste eine „konsequente Flächenumverteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs“ erfolgen.

In Hausen kann man sehen: Das funktioniert, wenn der politische Wille da ist. Keine der größeren Gemeinden im Landkreis kann sich noch herausreden, dass Radverkehr fördern nicht geht, weil Mittel oder Personal fehlen.

Liebe Bürgermeister und neu gewählte Abgeordnete in Gemeinderäten und Kreistag: Ändert die Prioritäten zugunsten nachhaltiger Mobilität. Denn die Wälder links und rechts der Wiese zeigen, wie der Klimawandel immer mehr sichtbar ist. Übernehmt das Hausener Modell schnellstmöglich, von Lörrach bis hinauf nach Todtnau. Weist, wo immer es geht, Fahrradstraßen innerorts aus, asphaltiert die als Radrouten ausgewiesenen Wald- und Feldwege, insbesondere die Todtnauerli-Hauptroute. Beseitigt Gefahrenstellen.

Fahrradfahren entlang der Wiese muss für Berufspendler, Alltagsfahrten und natürlich auch für Touristen deutlich attraktiver werden. Dann braucht es auch keinen vierspurigen Ausbau der B 317.

Die IG Velo hilft gerne, wo sie kann. Aber der politische Wille muss da sein.
Harald Schöne

Eine Gebrauchsanweisung in Hausens Gemeindeblatt.

Jetzt neu bei uns:
STEVEN'S BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

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



„Danke für den Service!“

Drei Velo-Börsen – und alle drei von der Sonne beschienen. Ist nicht die Regel. Die IG Velo nahm's sehr gerne an.

In Weil am Rhein, in Lörrach und Rheinfelden richtete die IG Velo Börsenplätze ein. Mehr als 60 Mitglieder packten mit an und hörten gerne Komplimente wie dieses: „Danke für den Service!“ Es wechselten knapp 500 Fahrräder den Besitz, auch einiges Zubehör. Viele konnten dank Börse ihre Garage oder den Keller von einem nicht mehr benötigten Rad befreien. Und auf der anderen Seite kam man an der Börse sehr günstig an ein Kinder-

rad, an ein einfaches Velo zum (nicht risikofreien) Abstellen am Bahnhof. Oder auch an ein richtig gutes Fahrrad für den Alltag, den Ausflug oder gar die Radreise.

Börse in Weil ...

Die IG Velo Weil am Rhein machte 2024 den Anfang, schon im März. Und als sie früh am Nachmittag Bilanz zog, standen da die fast gleichen Zahlen wie im Jahr davor: 161 Fahrräder nahmen die Helfer zum Verkauf an, für 82 fanden sich Käufer. Ein gutes Dutzend E-Bikes standen in der Auswahl; nur ganz langsam wächst dieses Angebot. Wie gewohnt hatte die IG Velo für die Bewirtung das Familienzentrum „Wunderfitz“ hinzugebeten – gehört einfach dazu auf dem für die Börse gut



Im Angebot: ein Partner-Liegerad.

geeigneten Hof der Leopoldschule.

... in Lörrach

Weiter nach Lörrach, auf den Hof der Hebelschule. Der füllte sich ab 8 Uhr erst langsam mit gebrauchten Rädern, doch dann stieg das Angebot auf 200. Wovon 100 neue Eigentümer fanden, die Hälfte also. Ein E-Bike für 1.500 Euro war der teuerste Kauf. Ausgefallenes gefiel sehr, zwei Einräder zum Beispiel oder das Partner-Liegerad – Neugierige probierten es gerne aus, ließen letztlich die Finger davon: unwägbar, wie viel da noch zu schrauben gewesen wäre.

... in Rheinfelden

Auf dem Oberrheinplatz in Rheinfelden standen 137 Fahrräder in Reih und Glied, als die IG Velo um 10.30 Uhr den Verkauf freigab. Und 85 davon konnte die IG Velo verkaufen, auch recht teuer – das sind 62 Prozent, die beste Quote der drei Börsen und höher als 2023. Die Qualität der Räder ist gut gewesen, stellten die Helfer zufrieden fest.



Bei solch großem Angebot: Welches Rad passt?



Ganz schön was los bei den drei Börsen. Die Bilder oben stammen aus Lörrach: der Eingang zum Börsenplatz Hebelschule; ein kultiges Schnäppchen mit erfreuter Käuferin; und die Beratung: stimmen Rahmen- und Sattelhöhe? Rechts ist der erste Ansturm in Rheinfelden festgehalten. Unten zeigen wir je ein Kassenteam der IG Velo in Rheinfelden (links) und Weil am Rhein. Und schließlich, ganz unten, den Börsenplatz Leopoldschule Weil am Rhein.



Diskutiert bis ins Detail

IG Velo und Planer des Regierungspräsidiums setzten sich mit langer Tagesordnung an den Beratungstisch. Fortsetzung von allen gewünscht.

Mit einer Liste voller Themen traf sich die IG Velo im Juni in Bad Säckingen mit Mitarbeitern des Regierungspräsidiums Freiburg: mit Oliver Gassenmeier, dem stellvertretenden Leiter hier im Baureferat Süd; und mit Ansgar Engbert, er im RP Freiburg der Radverkehrsbeauftragte im Referat für regionales Mobilitätsmanagement. Für die IG Velo waren dabei der Co-Vorsitzende Wolfram Uhl und Sprecher von drei Ortsgruppen: Klaus Geese (Weil am Rhein), Uli Kremper (Rheinfelden), Claudia Foljanty (Wiesental).

Thema 1: Schwörstadt

Erster Punkt auf der Agenda waren Schwörstadt und die durch Baustellen bedingte Umleitung über die Bundesstraße (siehe Seite 11). Ansgar Engbert hatte aus Freiburg sein Brompton-Bike mitgenommen und war die Strecke in Schwörstadt vor der Sitzung abgefahren. Seine Einschätzung: Diese Umleitung über eine Bundesstraße sei durchaus im leider üblichen Rahmen bei temporären Lösungen und nicht weit weg von den minimalen Qualitätsstandards.

Allerdings stimmte Engbert mit der IG Velo überein, dass die Ausschilderung unzureichend und verwirrend sei und dies Gefahren für den Radverkehr unnötig verschärfe. Darüber wird das Regierungspräsidium noch einmal das Gespräch mit Rheinfelden (zuständig mit seinem Ordnungsamt) und Schwörstadt suchen – und auch über die Möglichkeit, den Rheinweg als temporäre Umleitungsstrecke zu nutzen.



Querung B 317 bei Wembach bleibt ein Problem.

IG Velo früher anhören?

Die IG Velo informierte sich über den Stand der Planungen und Arbeiten bei verschiedenen Projekten der Radverkehrs-Infrastruktur, diskutierte auch über Details. Die IG Velo hält es für nützlich, schon vor Eröffnung von Planfeststellungsverfahren in Vorhaben einbezogen zu werden: So könnte sie frühzeitig vorschlagen, was nach Überzeugung der Alltagsradler vielleicht besser zu lösen sei. Ansonsten, bei überzeugenden Einwänden der IG Velo, müsste das lange dauernde Planfeststellungsverfahren möglicherweise neu gestartet werden.

Immer wieder kamen in der Gesprächsrunde die Musterlösungen ins Gespräch, die den Standard für Arbeiten (zum Beispiel einer Querungshilfe) darstellen. Die IG Velo schlug Verbesserungen vor, die diskutiert und gerne aufgegriffen wurden.

Besser zum Waidhof

Zwischen Degerfelden und Waidhof wird es einen Radweg entlang der Bundesstraße geben. Das dauert noch bis Baubeginn. Bis dahin – so die IG Velo – könnte für Radfahrer einiges verbessert werden, ohne großen Aufwand. Sie wird eine Liste solcher Maßnahmen aufstellen. Ausführlich besprochen wurden außerdem die geplanten Radwege von Kandern nach Riedlingen (Querungs-Lösungen), von Minseln nach Maulburg (Baubeginn 2024) und von Nordschwaben nach Wiechs (zuständig der Landkreis).

Bundesstraßen im Blick

Ausführlich diskutiert wurden die Radwege an den Bundesstraßen von Grenzach-Wyhlen nach Rheinfelden, in Weil am Rhein im Ortsteil Haltingen und an der Bundesstraße im Oberen Wiesental – die Radtrasse dort ist das Todtnauerli. Besonders die Radwegführung und die Querungen im Bereich Wembach/Schönau wurden in den Blick genommen. Die Probleme sind erkannt und es gibt bereits mehr oder weniger praktikable Lösungsvarianten.

Inventur Todtnauerli-Weg

Das Obere Wiesental ist beim Regierungspräsidium jedoch mit Maßnah-



Alter Fahrbahnrest der B 316: vorübergehend nutzbar hinauf zum Waidhof?

men nur im „weiteren Bedarf“ geführt, zu verwirklichen bis 2040. Die IG Velo wird entlang des Todtnauerli noch einmal die besonders kritischen Punkte erfassen, um dann gemeinsam zu schauen, was in wessen Zuständigkeit liegt und nach Möglichkeit vielleicht doch bald verbessert werden könnte.

Fragen zu Steinen und Binzen

Schließlich richtete sich das Augenmerk auf die Wiesebrücke in Steinen und hier besonders auf die Möglichkeit, den Bordstein bei der Auffahrt auf die Brücke (aus Fahrtrichtung Lörrach) zu senken. Und geschaut wurde auf den neuen Kreisverkehr in Binzen, der nach Überzeugung der IG Velo für Radfahrer und Radfahrerinnen mit kleinen Änderungen entschärft werden könnte.

Treffen nun regelmäßig

Dreieinhalb Stunden saß man in Bad Säckingen zusammen. Das zeigte, wie groß der Bedarf an Information und Austausch ist. Die IG Velo bedankte sich für das Vertrauen und nahm zufrieden zur Kenntnis, dass sie als kompetente, ortskundige Partnerin geschätzt wird. So wurde am Ende verabredet, sich in Zukunft regelmäßig zu treffen. (cf/wu)



IG Velo macht Bestandsaufnahme des Wieseradwegs im Oberen Wiesental.

Kann bald losgehen

Maulburg und Rheinfeldern bezwingen den Dinkelberg. Radweg 2025 schon fertig?

Zwischen Wiesental und Hochrhein liegt der Dinkelberg – und über den sicher und flott hinwegzukommen, auf dem Fahrrad, ist noch immer nicht möglich. Doch nächstes Jahr kann gebaut werden: von Maulburg hinauf bis Adelhausen, das werden 3,7 Kilometer Radweg entlang der Landesstraße 139.

Maulburg und Rheinfeldern haben das Projekt gemeinsam vorangebracht. Im Mai konnten Bürgermeisterin Jessica Lang und Oberbürgermeister Klaus Eberhardt zufrieden berichten, dass der Bau vom Regierungspräsidium genehmigt sei. Die beiden Kommunen hatten

den Radweg selbst in die Hand genommen, in Absprache mit dem eigentlich zuständigen, aber mit anderer Arbeit voll ausgelasteten Baureferat Süd des Regierungspräsidiums. Bezahlt werden Planung und Bau wesentlich vom Land.

Nun können die Arbeiten ausgeschrieben werden. Das Bauen wird teils anspruchsvoll. Um für den Weg genügend Platz zu schaffen, muss unter anderem eine Böschung um 100 Meter verschoben werden und ebenso die Landesstraße auf 300 Meter Strecke; der Talmattenbach wird auf einer 300 Meter langen Radbrücke überquert.

Optimistisch betrachtet dürften Radfahrer – viele Arbeitspendler unter ihnen – ab Mitte 2025 den 2,50 Meter breiten Radweg in Besitz nehmen können. Es fehlt für die Dinkelberg-Que-



Radfahrer erhalten einen eigenen Weg.

zung dann aber noch ein zweites Stück Radweg: Von Adelhausen hinunter nach Rheinfeldern-Minseln, das ist ein Radweg entlang der Kreisstraße 6333, rund ein Kilometer lang. Daran arbeitet das Landratsamt Lörrach, es läuft das Planfeststellungsverfahren. (wg)

Ins enge Tal hinein

Radfahrer erhalten im Kleinen Wiesental einen ersten Radweg. Bis Tegernau.

Die Einfahrt ins Kleine Wiesental schaffen Radfahrer sicher, bis nach Wieslet – und Wieslet dann ist das enge Tor in ein Tal hinein, das Radfahrern keinen eigenen Weg zu bieten hat. Bisher nicht. Doch nun haben die Gemeinde Kleines Wiesental und ihr Bürgermeister Gerd Schönbett alle Pläne und Geldgeber zusammen für rund vier Kilometer Radweg von Wieslet hinauf bis nach Tegernau, den Zentralort.

Das Projekt hat vor sieben Jahren seinen Anfang genommen. Da war Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer zu Besuch und regte an, das strukturell schwache Kleine Wiesental doch auch mit einem Radweg aufzuwerten. Was Sache des Landes ist, weil die Landesstraße 139 das Tal durchzieht; und damit auch Sache der Planer des Regierungspräsidiums (RP) Freiburg. Dort sind die Kapazitäten indes so begrenzt, dass sich Gemeinde und RP für ein Kooperationsmodell entschieden: Die Gemeinde und ihr Bürgermeister nehmen das Heft in die Hand und haben das RP an ihrer Seite.



Ein Radweg täte den Talbewohnern gut. Und ebenso den vielen Ausflugsradlern.

Heute ist das Projekt fast baureif. Die Planung sieht für den Radweg den Bau von drei Brücken vor – oder vielleicht von nur zweien. Was selbstverständlich erheblich billiger käme. Wofür es allerdings ein weiteres privates Grundstück bräuchte, worauf zudem eine Scheune zu verschieben wäre. Und mit dem Naturschutz wäre noch zu reden. „Könnte alles klappen“, befand Gerd Schönbett vor Redaktionsschluss dieser *VeloPost*.

Noch etwas Geduld

Wann dieser Radweg wohl gebaut und zu nutzen wäre? Realistisch betrachtet: 2026. Allein schon wegen der zu kaufenden Grundstücke: Wo sie landwirtschaftlich genutzt werden, gilt eine zweijährige Kündigungsfrist für Pächter. Aber auch der Brückenbau wird Zeit brauchen.

Die Gemeinde Kleines Wiesental steht jedenfalls voll hinter dem Radweg. Bisher hat sie 120.000 Euro für die Planung aufgebracht, es werden 30.000 noch hinzukommen. Das trägt der Gemeinderat mit. Weil das Tal dafür einen rund vier Millionen Euro teuren Weg erhält für umweltfreundliche Mobilität. Bezahlt ganz überwiegend vom Land Baden-Württemberg.

Das wären dann also die vier Kilometer Radweg von Wieslet bis Tegernau. Aber danach, die weiteren zehn Kilometer hinauf nach Neuenweg? Schon schwierig, räumt der Bürgermeister ein. Denn ab Tegernau wird's erst einmal eng, und weiter ließen sich vielleicht geschickt Waldwege einbinden. „Es bräuchte sicher auch kreative Lösungen“, sagt Gerd Schönbett. Wie sie auch für die vorderen vier Kilometer gefunden worden sind. (wg)

Gemeinsam auf ambitionierte Sonntagstour

Zwei Einladungen für den Juli zum Mitfahren in Markgräflerland und Schwarzwald.

Viele haben Lust auf gemeinsame Touren mit dem Rennrad. Aus der IG Velo Lörrach heraus kommen zwei weitere Einladungen zu sportlichen Fahrten – eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Sonntag, 14. Juli

Auf den Spuren des Schwarzwald Super

Wer keinen Startplatz mehr bekommen hat fürs 9. Schwarzwald Super im August – dem bietet sich die Gelegenheit, die Bronzerunde in kleiner Gruppe zu fahren. Start und Ankunft sind in Zell im Wiesental. Abfahrt ist um 7.45 Uhr mit dem Zug ab Lörrach-Stetten. Zustiege unterwegs. Reine Fahrzeit wären ca. sieben Stunden. Es bleibt also genügend Zeit für Kaffee und Kuchen in Badenweiler.

Distanz: 100 km / Höhenmeter: 3.100 m
Rückkehr: ca. 16.30 Uhr in Zell
Info: Karl 0178-6118879

Sonntag, 21. Juli

Übers Hexental und Freiburg zum Schauinsland

Abfahrt ist um 8 Uhr an der Wiesebrücke beim Riehener Schwimmbad. Fahrt durch die Vorberge über Kandern nach Badenweiler. Dann die Badische Weinstraße nach Staufen und durch

das Hexental nach Freiburg. Dort Kaffeepause vor dem Aufstieg zum Schauinsland ohne Motorradlärm. In flotter Fahrt kehren wir dann durch das Wiesental wieder zurück.

Distanz: 140 km / Höhenmeter: 1.500 m
Rückkehr nach Lörrach ca. 16 Uhr
Info: Marita 0152-06491725



Kurzer Stopp für frisches Quellwasser am Lipple – und weiter geht die Fahrt.

Zwei Neue mit Siegel

Radfernwege sind attraktiv. Der ADFC hat zwei weitere als Qualitätsrouten ausgezeichnet.

Auch 2024 hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) eine Radreiseanalyse vorgelegt und versichert: Deutschland bleibe ein Radreiseland. Rund 3,6 Millionen Menschen sind 2023 unterwegs gewesen. Zwei Drittel von ihnen auf Radfernwegen. Von denen besonders gute Routen das Prädikat ADFC-Qualitätsroute erhalten haben.

Auf Artland-Rad-Tour

Zwei Routen haben ganz neu dieses Siegel erhalten. Die Artland-Rad-Tour wurde mit drei Sternen ausgezeichnet. Sie führt über 103 Kilometer durch den Norden des Osnabrücker Lands, als Rundtour ab Quakenbrück und dorthin zurück. Radreisende entdecken unterwegs die Artländer Bauernhofkultur. Die Tour führt durch parkähnliche Landschaften, vorbei an Wiesen, Feldern, Hecken und malerischen Höfen mit Fachwerk-Fassaden, an Flüssen



Auf Artland-Rad-Tour im Osnabrücker Land. Foto: Christoph Steinweg/ADFC

entlang, durch Wälder und auf Deiche. Unterwegs warten Sehenswürdigkeiten wie die St. Nikolaus Pfarrkirche in Ankum, auch „Artländer Dom“ genannt, die historische Burgmanns- und Hansestadt Quakenbrück oder die Schlossanlage und der historische Ortskern in Fürstenau. Entlang der Strecke gibt es neun Bett+Bike-Unterkünfte.

Mosel abwärts

Der Mosel-Radweg ist schon lange eine der beliebtesten Radrouten

Deutschlands. Jetzt hat ihn der ADFC mit vier Sternen erstmals ausgezeichnet. Er ist etwa 250 Kilometer lang und richtig für Einsteiger und Genussradler. Entlang der Mosel schlängelt sich der Radweg von Perl bis Koblenz, vorbei an Weinbergen, historischen Weindörfern, Burgen und Städten mit Jugendstil-Architektur. Glanzlichter sind die historischen Altstädte von Berncastel-Kues und die Römerstadt Trier. Es gibt 123 Bett+Bike-Unterkünfte in der Nähe des Radwegs.

Mit Bahn (und Velo) nach Genua

Richtung Ligurien wollen viele. Tipps von Ulrich Kremper, unterwegs nach Sardinien.

Seit Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels ist hier die Mitnahme von Velos im Schweizer Schienen-Fernverkehr sehr eingeschränkt und spontan kaum mehr möglich. Die zu reservierenden Veloplätze sind rar und der Platz im Zug ist so knapp bemessen, das auch ein demontiertes Velo in der Tragetasche eher keinen Platz hat.

Treno Gottardo gefunden

Bei der Suche von Alternativen im Internet hilft die Einschränkung der Suche auf Züge unterhalb von IC und EC. So kam ich zum Beispiel auf den Treno Gottardo, der über die alte Gotthardstrecke von Basel SBB direkt nach Locarno fährt. Mit Umsteigen kurz zuvor in Cadenazzo ist dies eine gute Möglichkeit, nach Mailand zu kommen. Hier ist dann auch keine Reservierung nötig und das Rad kann



Velo in die Bahn: ab Basel im Gottardo (oben), in einem Regionalzug von Mailand nach Genua (links) und auf Sardinien in modernen Zügen (unten).



wie in der S-Bahn stufenlos in den Zug gerollt werden. Auch die Weiterfahrt nach Genua zur Nachtfähre auf die Insel Sardinien war dann in den Nahverkehrs-zügen (reservierungsfrei) kein Problem mehr.

Wir sind zehn Stunden von Basel nach Genua unterwegs gewesen. Selbst auf Sardinien war die Velomitnahme in den Zügen von Olbia nach Cagliari Ende Mai kein Problem. Es fahren

neue Züge mit klimatisierten Wagen und mit Platz für sechs Räder.

Eine Velotageskarte kostet in der Schweiz mittlerweile übrigens 15 Franken, in Italien 3,50 Euro.

Eventuell ist der Flixbus eine Alternative: Da gibt es sogar Direktverbindungen mit Fahrradmitnahme von Basel nach Genua.

Und wie war's auf Sardinien?

Wir sind bewusst mit Gravelbikes auf Sardinien gefahren, denn es gibt viele schöne unbefestigte und verkehrsarme Wege im Hinterland. Um den Süden der Insel zu erkunden, sind wir nach zwei Tagen mit dem Zug von Olbia nach Cagliari gefahren. Später ging es per Mietwagen an der Ostküste entlang wieder zurück in den Norden.

Von mehreren Orten haben wir die Umgebung auf den Rädern und zu Fuß erkundet. Die Reisezeit Ende Mai hat sich für uns als ausgezeichnet herausgestellt: Luft- und Meerestemperaturen ideal, die Natur in voller Blüte und die Strände noch verhältnismäßig leer.



Mit Gravelbikes waren Uli Kremper und Amhild Hartmann auf Sardinien, gerne auch auf unbefestigten Wegen. Im oberen Bild am Meer im Südosten, bei Costa Rei; und unten am Strand von Pittulongu, nördlich von Olbia.



Jetzt geht mehr

Die Reform des Straßenverkehrsrechts ist durch. Die Kommunen dürfen für Radler mehr tun. Und bleiben doch gebremst.

Das veraltete Straßenverkehrsgesetz (StVG) war in erster Linie auf einen flüssigen Autoverkehr ausgelegt – der hatte Vorrang. Was dazu führte, dass Kommunen Radschutzstreifen, Fahrradstraßen oder großflächiges Tempo 30 außerhalb von Wohnquartieren oft nur schwer oder gar nicht durchsetzen konnten.

Höchste Zeit war's

Die Gesetzesreform, im Juni endlich auch vom Bundesrat verabschiedet und im Juli dann in die Straßenverkehrsordnung (StVO) zu gießen, schafft neue Möglichkeiten für Radfahrer freundliche Regelungen. ADFC-Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann urteilt: „Es war höchste Zeit, dass das angestaubte Straßenverkehrsgesetz endlich in der komplexen Verkehrsrealität von heute ankommt.“ Mit der Reform seien Kommunen in der Lage, zahllose Lücken im Radwegenetz oder zwischen Tempo 30-Zonen zu schließen, ohne durch unsinnige Bürokratie ausgebremst zu werden.

Alles gut jetzt?

Der ganz große Wurf sei's nicht, kommentierte gleich Helmut Dedy, der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags. Denn es wird den Kommunen nicht erlaubt, innerorts flächendeckend Tempo 30 einzurichten, wenn sie das für sinnvoll halten – und eben das haben inzwischen mehr als 1.100 Städte und Gemeinden öffentlich gefordert. Die Städte seien die Verkehrsexperten vor Ort, betont Dedy. Weshalb sie deutlich mehr kommunalen Entscheidungsspielraum fordern.

So bleibt es für Autofahrer innerorts bei der Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Flächendeckend Tempo 30 ist mit Bundesverkehrsminister Wissing (FDP) ebenso wenig zu machen wie ein Tempolimit auf Autobahnen.

Und die Vision Zero?

Ein Verkehr ohne Tote und Schwerverletzte, die Vision Zero: Dies ist das Leitbild des Verkehrssicherheits-Programms des Bundes. Ein Bekenntnis zur Vision Zero fehle im neu formulierten Gesetz, kritisiert der Allgemeine Deutsche Fahrradclub. Deshalb wird es weiterhin schwierig sein, schon vor-

beugend Gefahrenstellen zu beseitigen, also nicht auf Unfälle zu warten.

Gleichwohl könnte für den Radverkehr (wie auch für Fußgänger) mehr gelingen. So fordert der ADFC die Abschaffung des Begründungszwangs fürs Einrichten von Radwegen. Auch sollen Radwege Priorität gegenüber Kfz-Parkplätzen haben. Und der ADFC bleibt dabei: Tempo 30 soll innerorts letztlich Regelgeschwindigkeit sein, Tempo 50 die Ausnahme. (wg)

Und weiter mit dem RS 7

Lörrach, Steinen, Maulburg und Schopfheim hatten bereits ihr Okay gegeben. Im Juni stimmte als letztes kommunales Parlament der Kreistag für die gemeinsam gefundene Vorzugsstrecke eines Radschnellwegs Wiesental (RS 7) – und dies einstimmig. Er wird 18 Kilometer weit von Schopfheim hinunter nach Stetten an die Schweizer Grenze führen. Damit ist die Phase der Vorplanung abgeschlossen. Nächste Schritte sind Entwurfs- und Genehmigungsplanung.



 Velo Shop Weil <small>Meisterbetrieb / Inh. Marcus Mehlh</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 Wulfhorst <small>Verschiedene Marken auf Bestellung</small>
	Like a Bike Roller City Scooter Anhängerrad Elektro-Fahrrad Anhänger <small>Kinderranhänger Burley Chariot Dolphin etc.</small> <small>Noch einzelne reduzierte Modelle vorrätig</small> Internet www.veloshopweil.de E-mail veloshopweil@t-online.de

veloZipped

...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.velozipped.com



Ist das schön! Wem's gilt – er/sie wird dahinschmelzen. Christiane Cyperrek hat das schöne Teil in Bamberg entdeckt.

Rekord!

Nie zuvor haben unsere Leser der Redaktion so viele Foto-Mitbringel geschickt. Weshalb wir in der Sommer-VeloPost nicht die gewohnten zwei Seiten mit Mitbringeln präsentieren, sondern sogar drei Seiten. Hut ab vor unseren Lesern! Was ihnen so alles auffällt in der Welt des Fahrrads! 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



Was das? Eine Tischplatte in einem Café, berichtet Yvonne Siemann. Fotografierte sie auf 3.600 Meter über Meer im Stadtviertel Sopocachi von La Paz (Bolivien). Vieles ist hier wiederverwertet, die Sofas im Café zum Beispiel sind mit Lastwagenplanen bezogen.



Obacht, Schafe! Oberhalb von Oberried hat Karl Schäfer diese Warnung vor Schafen stehen sehen. Der Mountainbike Verein Freiburg hat es aufgestellt.



Mollig warm. Vor einem Wolle-Laden in Aachen hat Ulrich Siemann diesen Hingucker fotografiert.



Hingucker. Fahrtüchtig schon lange nicht mehr, soll vielmehr Kundschaft in den Laden locken. Karl Schäfer war nicht drinnen, fotografierte für die *VeloPost* aber dieses rosa Velo – in Bari (Apulien).



Stütze. Diesen Velo-Oldie, künstlerisch aufgeladen und nun Tischträger, sah Yvonne Siemann im Laden einer Künstlerkooperative in Santa Maria da Feira, etwas südlich von Porto.



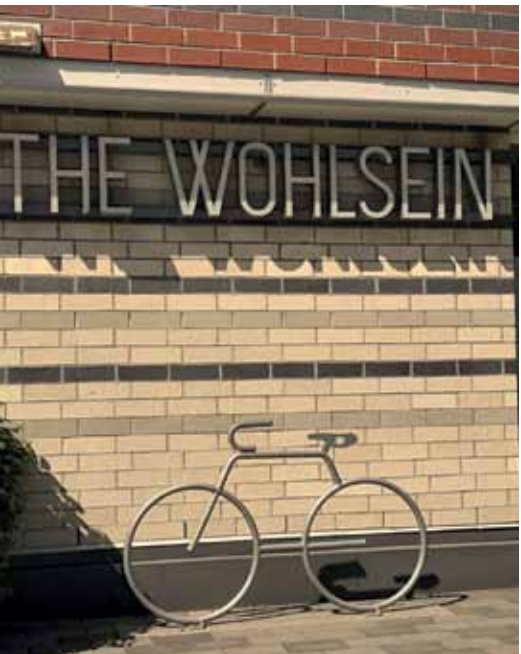
Kopenhagen (1). In der großartigen Fahrradstadt Kopenhagen ist auch DHL mit dem Fahrrad unterwegs. Thomas Hofmaier hat uns das Foto geschickt.



Kopenhagen (2). Gibt es noch besseren Schutz vor Diebstahl? Thomas Hofmaier sah Hund und Lastenrad in Kopenhagens Mitte. Ein Lastenrad unter hunderten, die Gäste der Stadt an einem Tag sehen.



Tolerant. „Diesen Weg benutzen Mountainbiker und Wanderer zusammen.“ Klappt. Wolfram Uhl fotografierte im Chiemgau.



Deutsch angehaucht. Ein großes Wohngebäude in Vancouver (Kanada), und der Erbauer vielleicht mit deutscher Herkunft? Eine Fahrradwerkstadt gibt's hier auch. Fotografiert hat Lena Froese.



Prost Radler! Kurz vor Vilshofen steht's auf dem Donauradweg, gesehen von Wilhelm Schnell: ein Tor aus leeren Bierkisten, darauf das Fahrrad. Radfahrer sollen den Absatz bayerischen Biers in die Höhe treiben.



Lecker. Eine Spezialität in Dijon ist Lebkuchen. Muss nicht verwundern, dass ein Lebkuchengeschäft mal ein Lebkuchenvelo bäckt und ins Schaufenster stellt. Yvonne Siemann hat's für uns fotografiert.



Neu verwertet. Beim Schloss de Gromesnil in der Normandie, kurz vor Le Havre, fand Heinz Wilke diesen Recycling-Ständer. Aus alten Fahrradrahmen. „Ausprobiert und funktioniert“, schrieb er knapp in sein E-Mail hinein.



Harter Sitz. Da wollte Ulrich Siemann an seinem Tourentag nicht tauschen: ein Rad von 1880, eisenbeschlagene Reifen, harter Sitz – zu sehen im Kloster- und Uhrenmuseum in St. Märgen. Ein reines Vergnügen sei das Fahren damals sicher nicht gewesen, merkte er im E-Mail an.



Überwuchert. Nein, keine Ahnung, wie dieses Velo hoch oben an die Hausfassade gekommen ist. Staunend fotografierte Michael Jahns in Schaffhausen.



Die Verwandlung. Brunhilde Trikes schaute bei den Atelierstagen in Laufen (Markgräflerland) vorbei. Und war fasziniert von diesem Werk des Sulzburger Künstlers Christian Zengerle: eine Libelle, zusammengeschnitten aus Veloteilen.



Geht doch. Dem Auto Platz wegnehmen, wenn das Fahrrad ihn braucht? Gelingt tatsächlich, wie Wolfram Uhl auf dem Neckartal-Radweg gesehen hat. Hier zwischen Bad Wimpfen und Mosbach, aber auch auf anderen Wegabschnitten.



Fahrt ins Blaue. Von der Landesgartenschau in Wangen im Allgäu hat uns Thomas Kappler Grüße geschickt. Dankeschön!



Frische Luft. Solch farbenfrohe Fahrradpumpen sieht Wilhelm Schnell oft in Frankreich. Funktionierten aber nicht immer, merkt er an zu diesem aus Straßburg.



Pfiffig. Yvonne Siemann schaute sich im Mai auf Flohmärkten in den Basler Quartieren Iselin und Gotthelf um – und stieß auch auf diese Installation „Vél'eau“: Pedalkraft vom Fahrrad pumpt Wasser in ein Becken und sorgt zugleich für rhythmische Begleitung durch ein Schlagwerk. Als wäre es direkt aus dem Museum Tinguely geliefert.



Hotel-Service. Eine feine Velo-Flotte für Gäste, Bikes von Mercedes. Lena Froese sah's vor dem Fairmont Hotel Vancouver.

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



Bild: ADFC

Drei Mal mehr

Deutschland könnte den Anteil des Radverkehrs verdreifachen, belegt eine Studie des Fraunhofer Instituts ISI.

Was wäre mit Radfahren fürs Klima zu schaffen? Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) hat eine Studie in Auftrag gegeben beim Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. Das Ergebnis liegt seit Ende Mai vor.

Das Institut legte drei verschiedene Szenarien ihren Berechnungen zugrunde – von der derzeitigen Verkehrspolitik bis hin zum „Fahrradland-Plus“ mit der konsequenten Umsetzung von radverkehrsfördernden Maßnahmen. Im besten Szenario ist eine Steigerung des Radverkehrsanteils um mehr als

das Dreifache bis zum Jahr 2035 möglich – von derzeit 13 auf 45 Prozent.

Diese hohe Steigerung ließe sich erreichen, wenn eine durchweg einladende Fahrradinfrastruktur geschaffen würde: Eine Verdreifachung und Verbesserung der Radwege wäre notwendig – vom Autoverkehr getrennt und geschützt, in dichten, lückenlosen Netzen, sicher und komfortabel.

Dazu gehören gute Schnittstellen zu Bus und Bahn: Bahnhöfe und Haltestellen müssten gut mit dem Fahrrad erreichbar sein und über moderne Fahrradparkplätze verfügen – beson-

ders im ländlichen Raum. Städte und Gemeinden müssten kurze Wege und fahrradfreundliche Bedingungen durch verbesserte Nahversorgung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und Umgestaltung von Parkraum schaffen.

Für den Klimaschutz würde das bedeuten: 19 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente könnten jährlich eingespart werden.

Der ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat zeigte sich froh, damit den wissenschaftlichen Nachweis bekommen zu haben: Deutschland kann bis 2035 ein weltweit führendes ‚Fahrradland-Plus‘ werden, in dem die Menschen gerne und sicher fast die Hälfte der alltäglichen Wege auf dem Rad zurücklegen.

Europa stärkt Radfahren

Mehr Radverkehr, mehr Sicherheit und mehr Radwege: Im Mai haben der Europäische Rat, die Europäische Kommission und das Europäische Parlament eine Europäische Erklärung zum Radverkehr unterzeichnet. Damit will die EU das Radfahren entscheidend voranbringen: „Mehr und bessere sichere Radinfrastrukturen in der gesamten EU sind notwendig,

um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen“, heißt es in der Begründung.

Die Europäische Erklärung zum Radverkehr soll als Orientierung für zukünftige EU-Gesetze dienen. Sie enthält Maßnahmen und Verpflichtungen, für die sich auch der ADFC auf nationaler Ebene seit Jahren einsetzt: etwa für mehr Geld und

eine Verstärkung der Fördermittel für den Radverkehr, für sichere und geschützte Radwege, durchgängige Wegenetze und vieles mehr.

Die EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Valean, hob hervor, dass Radfahren die Umweltverschmutzung reduziere, Städte entlaste und eine gesündere Lebensweise fördere. Darüber hinaus sei der Radverkehr ein Eckpfeiler der europäischen Industrie, der Innovation und Wachstum fördere und Arbeitsplätze schaffe.