

VeloPost

Wir testen unseren Ort

Wie fährt es sich auf dem Fahrrad in unserem Wohnort? Erkenntnisse aus der Praxis sind gefragt beim ADFC-Klimatest 2024. Am besten mitmachen! **Letzte Seite**

Vorneweg

Einmischen

Radfahrer könnten sich viel stärker einmischen, jede(r) einzelne. Zwei Werkzeuge dafür stellen wir in der neuen *VeloPost* vor. Auf der Webseite des ADFC klicken wir uns in den Fahrradklima-Test 2024 ein und bewerten unsere Heimatgemeinde. Wie gut oder schlecht sie letztlich abschneidet im Vergleich zu Kommunen ähnlicher Größe, interessiert in Rathäusern durchaus. Und kann Antrieb sein, doch etwas mehr fürs Radfahren zu tun.

Das zweite Werkzeug fürs Einmischen ist www.bikeable.de. Die IG Velo setzt darauf, dass Radler immer öfter auf dieser Plattform markieren, wo auf ihren Wegen sie Verbesserungen für nötig erachten. Wo es gefährlich ist. Und welche Idee an einer kniffligen Stelle weiterhelfen könnte. Lässt sich sogar leicht an Ort und Stelle mit dem Smartphone erledigen: einen „Spot“ setzen auf die Wegekarten von bikeable.de, ein Foto schießen, kurzen Text schreiben.

Beim Weiterblättern sehen Sie: Wir widmen der Radreise viele Seiten. Denn Mitglieder der IG Velo haben bemerkenswerte Touren unternommen, sind tausende Kilometer geradelt. Und freuen sich, unseren Lesern erzählen zu dürfen. *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), Friederike Cyriacks (cs), Claudia Foljanty (cf), Uli Krempfer (uk), Gesa Schwerdtfeger (gs), Tom Fischer (tom)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim
AUFLAGE: 3.000

Genau da klemmt's!

Wer mit dem Rad unterwegs ist, meldet Mängel (oder Gutes) umgehend auf bikeable.de. Die IG Velo forciert diese Plattform.

Was ist bikeable?

bikeable ist eine Plattform, mit der konkrete Verbesserungen in der Veloinfrastruktur ausgelöst werden können: Auf *bikeable* werden Ideen und Kritik der radfahrenden Bevölkerung gesammelt und stehen damit Politik und Verwaltung vor Augen. Hier geht es nicht nur um neue Ideen für Radverbindungen, sondern insbesondere ums Erfassen kritischer Stellen auf vorhandener Radinfrastruktur.

Wie geht das?

Konkret können Radfahrende eine kritische Stelle fotografieren und sehr einfach via App oder Website auf *bikeable* als „Spot“ dokumentieren. Wie das aussieht, kann man auf *bikeable* auch schon ohne Anmeldung anschauen. Um eigene Spots zu schaffen oder vorhandene zu bestätigen, muss man sich einmalig anmelden. Die Regeln hierfür finden sich auf der *bikeable*-Website unter „about“.

Warum gerade bikeable?

Die IG Velo ist Partner von *bikeable*. Bei neu auf *bikeable* eingestellten Spots bekommt die IG Velo deshalb eine Info-Mail, kann sich über die Situation vor Ort informieren und je nachdem Maßnahmen von Stadt oder Gemeinde fordern.

Die Rolle der IG Velo?

Die IG Velo kann nicht zu jedem neuen Spot eine Rückmeldung geben. Die IG Velo kann ebenso wenig dafür



bikeables
Maskottchen

sorgen, dass aus dem roten Daumen ein grüner wird (und einem Mangel also abgeholfen ist). Aber die IG Velo zielt darauf, dass *bikeable* von den Verantwortlichen in Städten und Gemeinden als Info-Kanal genutzt wird. Was schneller geschehen wird bei reger Beteiligung möglichst vieler Radfahrenden.

Spots auch bestätigen!

Wichtig ist, bereits vorhandene Spots zu bestätigen, wenn man derselben Meinung ist. Das geht ganz einfach durch einen Klick auf den roten oder grünen Daumen. Die Bestätigungen helfen ungemein beim Argumentieren gegenüber den Behörden. So können die Spots nicht abgetan werden als „unbequem nur für Einzelne“. (cf)

Sollte man wissen

- www.bikeable.de oder als App bei Google Play und im Apple App Store
- Die Plattform *bikeable* ist vom Verein *moveable* in Zürich geschaffen worden; Partner ist unter anderem Pro Velo Schweiz.
- Inzwischen ist *bikeable* auch über die Grenze nach Deutschland gesprungen – und ein Partner hier ist die IG Velo Landkreis Lörrach.

Benutzungspflicht streichen.



Ein Beispiel? Diese Anregungen auf bikeable.de: Ein Spot auf die Brombacher Straße in Lörrach, Foto mit Daumen abwärts und dem Wunsch.

Unterwegs beim Stadtradeln 2024

Beim Stadtradeln 2024 fiel nicht zuletzt das Wiesental auf: Erstmals haben sich alle sieben Kommunen zwischen Steinen und Todtnau zusammengetan und ihre Einwohner zum Mitmachen aufgefordert, zwischen dem 15. Juni und 5. Juli.

Überall im Wiesental gab es besondere Aktionen, und auch die IG Velo lud ein – in Steinen zum Codieren von Fahrrädern und zu einem Fahr-sicherheitstraining. Genau 1.074 Wiesentäler machten mit beim Stadtradeln und meldeten 213.000 geradelte Kilometer. Wäre diese lange Strecke mit Kraftfahrzeugen zurückgelegt worden, wären dabei rund 35 Tonnen



CO₂ entstanden.

Auch im Kandertal und Markgräflerland taten Gemeinden mit Schwung beim Stadtradeln mit. Ein Blick auf die großen Kreisstädte: In Rheinfeldern schrieben sich 505 Einwohner bei der Aktion ein und meldeten 121.000 Kilometer. Weil am Rhein konnte da nicht ganz mithalten (bei annähernd gleicher Einwohnerzahl): 341 radelten mit und kamen auf 72.000 Kilometer.

Das weitaus größere Lörrach hatte beim Stadtradeln 2024 den Anfang gemacht, bereits im Mai – und mit nicht

gerade berauschender Teilnehmerzahl: 404 Menschen meldeten 86.000 gefahrene Kilometer. (wg)



Kampagne



Pendler-Zmorge im Kandertal

Wenige Tage nur nach dem Stadtradeln, im Juli, war die IG Velo Kandertal im Einsatz. Für Velo-Pendler war's eine freudige Überraschung: Auf ihrem Weg von Kandern nach Süden, in Wollbach, bot ihnen die IG Velo Kaffee, Tee und Gipfeli an – ab 6 Uhr waren Ute Henkel und Martin Schellhorn dafür im Einsatz. Etwa 30 Pendler legten einen kurzen Boxenstopp ein, griffen zu und freuten sich über ein Gespräch. Bei der IG Velo Lörrach ist solch eine Einladung als Pendler-frühstück bekannt. Die Kandertäler Ortsgruppe machte daraus ein Pendler-Zmorge. (tom)

Ein Aktionstag – Finale in Rheinfeldern

Für den Abschluss des Stadtradelns in Rheinfeldern organisierte die neue Klimaschutzmanagerin Louisa Freytag einen Fahrradaktionstag. Die IG Velo bot zum ersten Mal auch in Rheinfeldern eine Fahrrad-Codierung an. Das Angebot wurde sehr gut angenommen, in dreieinhalb Stunden wurden 64 Fahrräder codiert. Die IG Velo konnte den Service kostenlos anbieten, denn die Stadt Rheinfeldern sponserte ihn.

Die Stadt warb am Aktionstag für ihr Leih-Lastenrad, das auch gleich ausprobiert werden konnte. Zudem ermöglichte und finanzierte die Stadt kleine Reparaturen am Velo. (uk)



Die IG Velo codierte und informierte in Rheinfeldern.





Mühlestraße: neu auf Rot vor zur Ampelkreuzung (soweit Autofahrer das zulassen).

Haagen: nun auf Rot über den Abzweig Röttelnweiler.

Basler Straße: roter Schwenk neben die parkenden Autos.



Der Wiese-Radweg ist an drei Stellen (Höhe Haagen) frisch asphaltiert.

Saniert und gerötet

In Lörrach wurde diesen Sommer manches verbessert. Weiter geht's im Herbst.

Was dieser Sommer Lörrachs Radfahrern gebracht hat? Zunächst: Drei kurze Stücke des Wiese-Radwegs – mit den Jahren waren sie sehr ruppig geworden – sind mit neuer Asphaltdecke versehen. Alle drei in Höhe Haagen. Am dringlichsten war's neben dem SC Haagen-Fußballplatz, wo Wurzeln die Schwarzdecke hochdrückten.

Drei mal frisches Rot

Ebenfalls an drei Stellen ist die Radspur rot markiert worden in der Erwartung, Autofahrer mögen nun doch mehr Rücksicht walten lassen. So in Haagen, Abzweig hinauf nach Röttelnweiler und Burg: rote Furt für jene, die entlang der Röttler Straße diesen Abzweig queren.

Ebenfalls frisch rot markiert ist in der Basler Straße, stadteinwärts, ein kurzes Stück des Radschutzstreifens – dort, wo der Streifen abrückt vom Bordstein und entlang von Parkplätzen weiterführt.

Das dritte neue Rot hat die Stadtverwaltung markieren lassen, nachdem in der *VeloPost* ein offenbar überzeugender Leserbrief von Georg Müller zu lesen gewesen war. Er hatte an Tumrings Mühlestraße bemängelt, dass der Radschutzstreifen nach vorne zur Ampelkreuzung (wo es eine rote Radaufstellfläche gibt) sehr oft von Autofahrern blockiert wird. Jetzt ist der Schutzstreifen rot geworden. Könnte helfen – aber ein längerer Augenschein lässt zweifeln: reichlich Autofahrer, die gerne oder gedankenlos auch auf Rot halten.

Neu parken am Bahnhof Haagen

Zwei weitere Verbesserungen folgen im Herbst. Kurz vor Redaktionsschluss begann die Stadt, beim Bahnhof Haagen die überdachte Radabstellanlage zu erneuern: pflastern, Bügel zum Anschließen montieren. Zusätzliche 16 Abstellplätze (und weitere drei für Roller) werden auf der anderen Seite der Schranke installiert, angenehm überdacht von der Verbindungsstraße Haagen-Brombach. Die Arbeiten werden über das Agglomerations-Programm Basel vom Schweizer Bund bezuschusst.

Platz am Aichele-Knoten

Schließlich: Noch im Oktober wird der Aicheleknoten umgebaut sein. Mit Platz für einen Radschutzstreifen am Rand der Baumgartnerstraße, vor zur Ampel. (wg)

Getrennte Wege, bitte!

Der alte Gemeinderat Lörrach hat in seiner letzten Sitzung noch einen Prüfantrag an die Verwaltung gutgeheißen, bei nur zwei Gegenstimmen. Die SPD hatte diesen Antrag eingebracht und gefordert: Rad- und Fußverkehr und Autoverkehr grundsätzlich trennen; und trennen ganz besonders Fußgänger und Radfahrer auf dem Wieseradweg; zudem einen sicheren, vom Autoverkehr getrennten Radweg zwischen Haagen und Hauingen schaffen.

Eine Schule wünschte sich Hilfe der IG Velo.



Zur FES in die Velowerkstatt

Die IG Velo Lörrach beteiligte sich erneut bei den Projekttagen der Freien Evangelischen Schule in Lörrach. In einer Velowerkstatt konnten Schüler der 7. bis 11. Klasse über drei Tage ihre Fahrräder überprüfen und reparieren. Je zwei bis drei Helfer aus IG Velo und Eltern- wie Lehrerschaft halfen.

An einigen Velos war das Licht defekt oder es mussten neue Reifen und Schläuche aufgezo-gen werden. Auch Gepäckträger wurden ersetzt, Schaltungen und Bremsen eingestellt. Auf die Reparatur folgte eine kurze Probefahrt auf dem Schulhof

- und dann wurden die Fahrräder an die zufriedenen Besitzer zurückgegeben.

Zum Abschluss der drei Projekt-tage war ein Fahrradparcours auf dem Schulhof aufgebaut, bei dem alle ihre Geschicklichkeit auf dem Rad unter Beweis stellen konnten.

Die Velowerkstatt war ein Erfolg. Es kamen auch 130 Euro an Spenden zusammen. Das Geld wurde an die Vereine Namataba - Close the Gap (Uganda) und Mila Aina Vao (Madagaskar) gespendet, zu denen die FES über Lehrkräfte eine besondere Verbindung hat . (gs)



Jetzt neu bei uns:

STEVENS BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

STEVENS

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

Wieder nichts

Die IG Velo streitet mit einer neuen Idee für eine gefahrlose Querung der B 34 bei Riedmatt – noch vergebens.

Ein erneuter Versuch ist gescheitert, an der B 34 bei Riedmatt die gefährliche Querung des Hoahrhein-Radwegs deutlich zu entschärfen. Nachdem die IG Velo im Februar 2023 einen neuen Vorschlag für eine schnelle Lösung gemacht hatte, gab es im Juli 2024 (ein-einhalb Jahre später!) ein Gespräch an Ort und Stelle mit Vertretern des Regierungspräsidiums, der Stadtverwaltung Rheinfelden und der IG Velo.

Der Vorschlag der IG Velo war, die Bundesstraße bei der Einmündung Kraftwerkstraße/Joker-Spielhalle zu queren, mit Hilfe einer Mittelinsel. An dieser Stelle gibt es auf beiden Seiten der B 34 Bushaltestellen, so dass diese Mittelinsel auch Fußgängern nützen würde: Sie könnten die Straße besser und gefahrlos überqueren.

Das RP unterstützt

Das Regierungspräsidium unterstützt diesen Vorschlag, sieht die rechtlichen Bedingungen erfüllt und keine Probleme bei der Finanzierung. Aus Sicht des Regierungspräsidiums haben der EuroVelo 15 und der Rheinradweg als Teil des RadNETZ Baden-Württemberg höchste Priorität. Die Anforderungen an das RadNetz BW sind in den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen verbindlich festgelegt, sowohl straßenbaulich als auch straßenverkehrsrechtlich. Danach ist ab einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mehr als 5.000 KFZ je Stun-



Die IG Velo plädiert für eine Querung der Bundesstraße hier, wo die Kraftwerkstraße einmündet. Mit dem Bau einer Mittelinsel. Der Blick Richtung Westen zeigt: Radfahrer sehen Autos von weit her heranziehen.

de eine Mittelinsel erforderlich, wenn die Radroute hier die Bundesstraße quert – und diese 5.000 werden Höhe Riedmatt bei weitem übertroffen. Was heißt: Die jetzige Querung entspricht nicht den gesetzlichen Vorschriften.

Rheinfelden blockt ab

Es müsste also gebaut werden. Doch kann das Regierungspräsidium wegen Personalmangels das Projekt nicht selbst in die Hand nehmen. Es strebt deshalb eine Kooperation mit der Stadt Rheinfelden an. Doch auf Anfrage der IG Velo teilte die Stadt Rheinfelden mit, dass die Verwaltung nicht die personellen Ressourcen habe, um die Projektsteuerung zu übernehmen. Zudem sehe man keinen dringenden Handlungsbedarf. Die jetzige Querung sei kein Unfallschwerpunkt, und die Sichtachse an der alten Stelle sei ausreichend.

Die Sichtachse ausreichend? Also ein querender Radfahrer kann herankommenden KFZ-Verkehr weit genug schon erblicken? Die IG Velo widerspricht dem und zeigt als Beleg Fotos mit dem Blick nach Westen. (gz)

Ein Wort dazu

Riesig enttäuscht

Bereits 16 Jahre lang wird hin und her überlegt, wurden sechsstellige Summen in Planungen investiert: Soll die wichtige Radroute auf einer Brücke über die Bundesstraße führen? Oder unten durch? Nichts ist geschehen. Dann eben eine Querung mit Mittelinsel, an geschickterem Ort! Wesentlich einfacher und günstiger!

Diese Idee der IG Velo wurde nun abgeblockt. Unsere Enttäuschung ist riesig. Immer wieder die gleichen Argumente, ignorieren von gesetzlichen Vorgaben und zum Teil nicht korrekte Behauptungen.

Wo kein Wille, da ist auch kein Weg. Es ist schwer vorstellbar, wie die Stadtverwaltung Rheinfelden mit dieser Haltung die Fahrrad-Infrastruktur verbessern will – was ja ein erklärtes Ziel des Oberbürgermeisters für seine verbleibenden Amtsjahre ist. *Gerhard Zenke*



Wo heutzutage die Radroute über die B 34 hinwegführt, verkürzt eine Kuppe die Sicht auf von Westen kommende Kraftfahrzeuge erheblich.



Schikane im Heerweg

Seit Ende August versperrt in Grenzach ein Zaun die Durchfahrt zur B 34. Die IG Velo fragte nach beim Ordnungsamt.

Mit Bau der Eisenbahnunterführung „Querspange Hornboden“ wurde vor etwa zehn Jahren der Heerweg in Grenzach mit einem Schotterweg bis zur B 34 verlängert und für den Radverkehr freigegeben. Das geschah anscheinend in Zusammenarbeit mit Roche, die dieses Privatgelände gepachtet hat, um einen Parkplatz für die Firmen der Baustelle Kesslergrube zu haben. Roche hat wohl mehrfach den Platz frisch geschottert.

Nach einem jahrelangen zähen Ringen zwischen IG Velo, Gemeinde und Regierungspräsidium wurde so abgesperrt und beschildert, dass die Durchfahrt für den Autoverkehr gesperrt war.

Alles für die Katz? Vor Redaktionsschluss war der gesamte (bisherige) Weg und Platz eingezäunt und mit einem Schild „Privatgelände“ versehen. Radfahrende zwängen sich nun auf einem schmalen Trampelpfad an der Absperrung vorbei. Die Büsche wurden hier zurückgeschnitten. Der Pfad

wird aber in kurzer Zeit wieder zugewachsen sein.

Die IG Velo bittet die Behörden dringend um eine Änderung der Absperrung. Eine Durchfahrtsbreite von mindestens 2,50 Meter ist erforderlich. Diese Strecke ist hoch frequentiert von Radfahrenden (vor allem Arbeitspendler in die Schweiz) – die Spurrillen im aufgeweichten Erdreich zeigen das. Die IG Velo hat der Gemeinde vorgeschlagen, einen ausreichend breiten Teil des Geländes fürs Anlegen eines Radwegs zu pachten.

Das Regierungspräsidium erarbeitet Varianten für die Radwegführung im Rahmen des Baus B 34/Umgehungsstraße Grenzach. Die Führung des Radwegs über den Heerweg zur B 34 ist fester Bestandteil dieser Studie. (cs)



Rot umrahmt: die gesperrte Schotterstrecke in Verlängerung des Heerwegs.

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: _____



Ohne parkende Autos ist jetzt genug Platz für Radler und Fußgänger.

Eng, verschwenkt und unübersichtlich – geradeaus wäre die Bühlstraße besser zu queren.

Premiere in Weil: die Fahrradstraße

Diese Neuerung in Weil am Rhein tut Radlern gut. Sie könnte noch besser werden.

Zwei Anläufe benötigte der Bauausschuss des Weiler Gemeinderats, um sich für eine Fahrradstraße zwischen Vitra Campus und Bibliothek zu erwärmen. Was lange brauchte, wurde in den letzten Augusttagen schließlich eingeweiht: Die Müllheimer Straße ist dort, wo sie dafür breit genug ist, zu einer Fahrradstraße geworden.

In den schmaleren Abschnitten war sie ohnehin schon Radweg oder kombinierter Rad- und Fußweg.

Was ändert sich für Velofahrer? Erst

einmal wenig. Sie haben Vorrang vor dem motorisierten Verkehr, Autofahrer sind Gäste; sie können nun nebeneinander radeln; das Tempo ist reduziert. Das war vorher fast nicht anders.

Parkende Autos sind weg

Und dennoch gibt es einen großen Vorteil: Die Fahrradstraße wurde so eingerichtet, dass auf der Fahrbahn das Parken von Autos nicht mehr möglich ist. Die Engstellen, die vorher durch parkende Pkw entstanden und mitunter zu brenzlichen Situationen im Begegnungsverkehr zwischen Radlern, aber auch mit Fußgängern geführt haben, sind damit beseitigt.

Nördlich der Bühlstraße wurde sogar der früher zum Parken genutzte Strei-

fen für Fußgänger reserviert. Unterm Strich eine klare Verbesserung nicht nur für Velofahrer, sondern auch für Fußgänger auf der Müllheimer Straße.

Leider hat die Stadt bei diesem wichtigen Baustein für die Nord-Süd-Route durch Weil ein wesentliches Detail noch nicht angefasst. Da baulich überhaupt nichts geändert wurde, bleibt die Querung der Bühlstraße vorerst ein gefährliches, unübersichtliches Nadelöhr. Die IG Velo hat im Gemeinderat angeregt, hier nachzubessern und eine breitere, gerade Führung zu schaffen.

Warten wir ab, ob sich hier noch ein Sicherheitsgewinn für Pendler und Schüler realisieren lässt – statt einmal mehr Rücksichtnahme von Seiten der Radler einzufordern. (kdg)



bemerkt & notiert

Weil-Haltingen. Unser Mitglied Hanspeter Bartsch ärgerte sich im Sommer über Schlaglöcher auf Radrouten, schickte Fotos direkt in Rathäuser – und konnte in Weil am Rhein den Zuständigen ein Kompliment machen: Beim monierten Schlagloch auf der Strecke Haltingen-Eimeldingen, rund hundert Meter vor dem Ortsschild Eimeldingen, wurde das Problem bald angepackt (Foto). Zudem die Unterführung bei Vitra von reinragendem Strauchwerk befreit.



Weil am Rhein. Geradeaus kommt eine Treppe – auf dem Rad muss man hier unbedingt rechts runter! Ein Foto von der Einfahrt in den Dreiländergarten, von der Nonnenholzstraße aus (gegenüber Gartenanlage „Hupfergrube“). Also: unbedingt das Fahrrad-Piktogramm erneuern. (wie)





Unsichtbare Gefahr

Die IG Velo Weil am Rhein klärte Schüler über das Risiko „Toter Winkel“ auf.

Radfahrer sollen sich so sicher wie möglich im Straßenverkehr bewegen. Daher organisierte die IG Velo Weil am Rhein vor den Sommerferien ein

weiteres Mal das Projekt „Toter Winkel“ für Schülerinnen und Schüler der Klassen 3a und 3b der Rheinschule.

Sehr oft sind sich Radfahrer oder auch Fußgänger der Gefahr nicht bewusst, die ihnen von Fahrzeugen, insbesondere LKW und Bussen droht, die nach rechts abbiegen und sie im Toten Winkel nicht wahrnehmen – das sind

Wichtiges über den Toten Winkel lernten Drittklässler der Rheinschule von (auf dem Bild von links) Reinhold Utke (Transportunternehmer), Markus Schaufler (Polizei) und Jürgen Wiechert (IG Velo Weil).

jene Bereiche außerhalb des LKW, die der Fahrer trotz seiner Spiegel nicht einsehen kann.

Theoretischen und praktischen Unterricht gab es. Vormittags demonstrierten Jürgen Wiechert (IG Velo) und Reinhold Utke (ein Transportunternehmer aus Haltingen) anschaulich an LKW-Modellen die Gefahren im Straßenverkehr, gerade an Kreuzungen. Und wie die Mädchen und Jungs Unfälle vermeiden können. Wichtig ist, dass sie für den Lenker des Fahrzeuges sichtbar bleiben bzw. Sichtkontakt mit ihm aufnehmen – es sollte klar sein, dass sie gesehen werden. Am besten ist, Abstand vor oder hinter dem LKW zu halten und nicht neben ihm zu stehen oder zu fahren.

Am Nachmittag des Projekttages stellte das Transportunternehmen Utke einen 18-Tonner bereit. Eindrücklich erklärten die Polizeibeamten Markus Schaufler und Carsten Figge (Verkehrsprävention Polizeipräsidium Freiburg) den Gefahrenbereich des „Toten Winkels“ am Lastwagen. Den durfte jeder einzelne Schüler vom Fahrersitz aus sehen, aus der Perspektive eines LKW-Fahrers. (wie)



Alle Schüler stiegen in den LKW und lernten die Sicht des Fahrers kennen.

veloziped

...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

„Ich akzeptiere Drohungen nicht“

Katja Diehl streitet für eine Verkehrswende. Und erntet dafür auch Hass. Ein Gespräch unter anderem darüber, wie dieser Hass auszuhalten ist.

Deutschland ein Autoland, fest fürs Auto gespurt seine Städte und Landschaften, stur bewahrt von seinen Verkehrsministern. Zukunft kann das nicht haben. Unter all jenen, die einer entschiedenen Verkehrswende das Wort reden, hört man die Stimme von Katja Diehl heraus. Sie schreibt viel diskutierte Bücher. „She Drives Mobility“ heißt ihr 14-täglicher Podcast.

Die Elektrizitätswerke Schönau erkoren Katja Diehl 2023 zur „Stromrebellin“ – ein Preis für Menschen, die im Bereich Umwelt durch konsequentes Handeln besondere Zeichen setzen. 2024 war sie erneut in Schönau, eingeladen zu einer Podiumsdiskussion beim Schönauer Stromseminar.

Auch Wolfram Uhl war beim Stromseminar dabei, Co-Vorsitzender der IG Velo. Er sprach mit Katja Diehl am Rande der Veranstaltung.

Wolfram Uhl: *Katja, wie sieht denn Deine persönliche Mobilität aus?*

Katja Diehl: Ich habe mein Faltrad und den ICE oder die Regionalbahn. Das ist so meine Alltagsmobilität. Ich bin privilegiert, ich kann ohne eigenes Auto leben – und es ist schade, dass es ein Privileg ist. Aber ich muss dann Auto fahren, wenn ich bei meinen Eltern im ländlichen Raum bin. Sie sind dort immer wieder darauf angewiesen, dass mein Bruder oder ich sie fahren.

Du hast in deinen Büchern die wichtige Rolle des Radverkehrs bei einer Verkehrswende betont. Aber Deine Arbeit lässt sich ja nicht auf Ideen für einen besseren Radverkehr reduzieren.

Ich werde immer reduziert! Es geht mir um eine intersektionale Verkehrswende – ein schwergängiges Wort, aber ich kenne kein besseres. Soll heißen: Ich will, dass alle gut mobil sind, vor allen Dingen auch ohne eigenes Auto gut mobil sein können. Ich sehe mich selber gar nicht unbedingt als die Radfahrerin – ich will immer die Mobilität haben, die mir gerade passt.

Und das kann auch mal das Auto sein.

Ja, ich fahr sogar Auto. Ich werde oft als Autohasserin bezeichnet, das ist absurd. Aber das Radfahren liegt mir sehr. Ich habe vor zwei Jahren eine Interrail-Tour gemacht, das Faltrad da-

bei, und war dann zum Beispiel auch in Paris. Wo es auf dem Weg zu einer anderen Mobilität nochmal vorangegangen ist. Wenn man das einmal erlebt hat und weiß, wie sich das anfühlen kann – dann will man das natürlich auch gerne zu Hause vor der eigenen Haustür haben, in meinem Fall: in Hamburg.

Eine IG Velo schätzt selbstverständlich sehr Deinen entschiedenen Einsatz für eine Verkehrswende. Aber, Du hast es bereits angeschnitten: Du erlebst starke Anfeindung im Netz. Wie hält man das aus?

Wie einen Shitstorm aushalten, diesen Hass mit manchmal täglich mehreren Morddrohungen? Mir erschließt sich das nicht so richtig, warum Menschen wollen, dass ich sterbe. Ich habe zwangsläufig ein dickeres Fell mittlerweile. Aber ich akzeptiere Drohungen nicht und gebe viel Geld aus für meinen Schutz: Ich habe mein ganzes Mail-System an jemanden abgegeben, der für mich unter anderem beweissichere Screenshots macht, also Beweise sichert. Der das alles in einen Ordner legt. Ich selbst will das einfach nicht mehr lesen. Das ist Selbstschutz, damit gehe ich transparent um – und dafür ernte ich dann auch wieder Hass: Die übertreibt doch!

Aber Du machst trotz allem weiter.

So im Rückblick: Ich habe keinen einzigen Moment darüber nachgedacht aufzugeben. Das klingt jetzt erstmal cool, ist es aber nicht. Irgendwie ist es eine Mission geworden. Ich muss das jetzt machen, ich will etwas verändern.

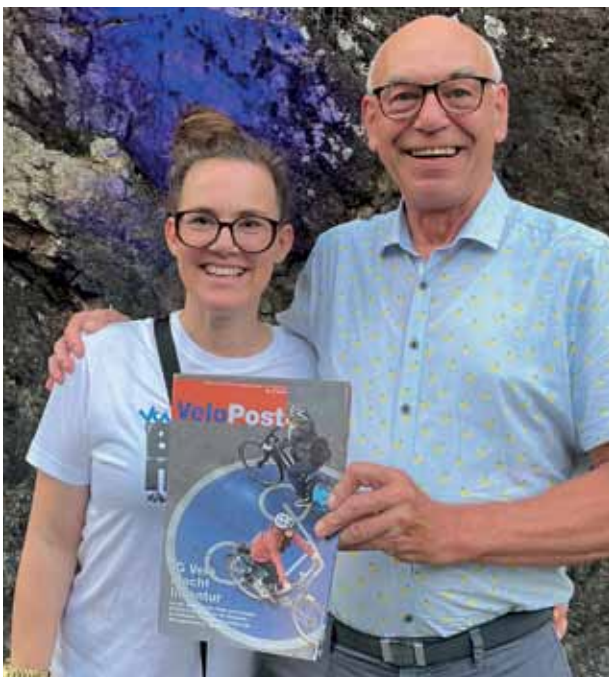
Hast Du ein nächstes Buch im Blick?

Tatsächlich schreibe ich gerade ein Kinderbuch, weil mir seit sechs Jahren eine Idee dafür durch meinen Kopf schwirrt. Weil ich glaube, dass es viel zu viele Kinderbücher mit Autos gibt. Und viel zu viele Kinderbücher, die die Welt nicht so abbilden, wie sie nun mal ist. Nämlich total schön und vielfältig. Ich habe eine Illustratorin gefunden, die ich sehr schätze, und einen Verlag. Kommt nächstes Jahr heraus. Und es wird 2025 noch ein weiteres Buch geben, das ebenfalls ganz anders ist als die beiden Bücher, die es von mir schon gibt.

Zur Person

Katja Diehl

Katja Diehl studierte Literaturwissenschaften, Medien, Soziologie und später auch Marketing, arbeitete als Journalistin, in der Unternehmens-Kommunikation und – mit Schwerpunkt Logistik – bei Unternehmen und Kommunen. Ihre Expertise in Mobilität und Logistik nutzt sie seit 2017 als Beraterin für eine Klima und sozial gerechte Mobilitätswende. Viel gelesen sind ihre Bücher „Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt“ (2022) und „Raus aus der AUTOkratie – rein in die Mobilität von morgen!“ (2024). Katja Diehl lebt in Hamburg.



In Schönau sprach Wolfram Uhl für die VeloPost mit Katja Diehl über ihr Wirken für eine grundlegende Verkehrswende.

Schwörstadt bessert sich

Für eine korrekte Umleitung der Hochrhein-Radroute durch den Ort ist nun einiges getan worden.

Warum die IG Velo kritisch auf Schwörstadt schaut? Schwörstadt erschließt sein neues Baugebiet „Rhein“, zwischen Rhein und Bahn gelegen. Der Arbeiten wegen musste eine für den Radverkehr wichtige Straße gesperrt werden. Deshalb kann die vertraute Hochrhein-Radroute hier nicht genutzt werden – auf ihr liegen 15 Radfernrouuten.

Radverkehr ist seit Jahresbeginn auf 500 Meter Strecke mitten durch Schwörstadt umgelegt, auf die stark befahrene Bundesstraße. Die IG Velo wies darauf hin, dass die Beschilderung für die Radfahrenden teilweise irreführend sei und

So sehen die neuen Umleitungsschilder aus.



Ein Schild Umleitung Radroute sollte hier auch rechts installiert werden.

forderte Anfang April die Verantwortlichen auf, die Umleitungsstrecke korrekt auszuschildern. Bis auf das Abkleben der Original-Wegweiser geschah nichts. Die Beschilderung sei so richtig, versicherte die Gemeinde.

Die IG Velo bat dann das Regierungspräsidium Freiburg und den ADFC Baden-Württemberg um Unterstützung. Ein Mitarbeiter des Regierungspräsidiums machte sich selbst ein Bild. Der ADFC schaltete die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ein, die auch für die Fernradwege zuständig ist. Was da alles besprochen wurde, weiß die IG Velo nicht. Aber seit August ist die Beschilderung der Rad-Umleitung verbessert.

Neu beschildert

Auffallend sind die neuen Umleitungsschilder. Von Bad Säckingen kommend, wäre – aus

Sicht der IG Velo – lediglich noch das Linksabbiegen auf der Bundesstraße mit einem Umleitungsschild rechts der Fahrbahn zu ergänzen (Foto oben). Und von Rheinfeldern kommend, sollte eine widersprüchliche Beschilderung aufgehoben werden: Am Umleitungsbeginn steht das Verkehrszeichen 250 („Durchfahrt für alle Fahrzeuge verboten“), das für Pkw und Lkw gilt; aber auch Motorräder und Fahrräder sind von dem Verbot umfasst.

Überholverbot erwägen

Großes Manko nach wie vor: Der Verkehr auf der Bundesstraße wird nicht auf kreuzende Radfahrende hingewiesen. Geschweige denn darauf, dass sie nur mit 1,50 Meter Sicherheitsabstand überholt werden dürfen. Die IG Velo hält für diesen Abschnitt das Zweirad-Überholverbotsschild für notwendig: Es würde die Sicherheit wirklich erhöhen.



Die bessere Alternative

Die IG Velo erachtet es nach wie vor für besser, die Radroute vorübergehend auf den Wanderweg zu legen. Die Gemeinde hält davon wenig und argumentiert unter anderem so: Dieser Weg führe direkt über einen Spielplatz und am Sportgelände vorbei, sei unbeleuchtet und nicht befestigt. (wu)



Blick in den Rheinwanderweg, den die IG Velo als Umleitung wünscht – besser als die Bundesstraße.

bemerkt & notiert

Oberes Wiesental. Wolfram Uhl fielen diese Schilder auf dem Todtnauerli-Weg auf, in Schönau (Bild links) und in Atzenbach (rechts). Was gilt denn jetzt: Durchfahrt verboten



oder geteilter Rad- und Fußweg? Und in Atzenbach: Geteilter Rad- und Fußweg oder nur Fußweg?



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



Ab Faro heimwärts

Claudia Foljanty ist IG Velo-Mitglied aus dem Wiesental. Sie ist 3.000 Kilometer weit durch Portugal, Spanien und Frankreich gefahren. Und erzählt davon hier in der VeloPost.

15. April: Endlich ist es soweit und wir sitzen im Flieger nach Faro. Mit an Bord sind mein Begleiter und unsere Fahrräder, denn wir wollen uns von der Algarve auf die Heimreise nach Schopfheim bzw. Freiburg machen.

Zeit habe ich als glückliche Rentnerin genügend. Zelt, Liegematte, Kocher, Schlafsack und meine Kleider hatte ich in zwei großen Satteltaschen verstaut, dazu eine kleine Werkzeugtasche unter dem Sattel und eine Lenkertasche für den schnellen Zugriff. Das musste genügen, ohne Verpflegung bin ich bei 13 Kilo Gepäck.

Die Routenplanung ist eher rudimentär. Erstes grobes Ziel ist Porto, auf

das ich mich mit meinem Mitreisenden geeinigt habe. Ich möchte mich an einer Komoot Collection (Hannah) orientieren, die mir realistischer erscheint als der Eurovelo 1 Track, der einen gerne in die Wüste (auf Umkürzungen und Abwegen an den Strand) schickt.

Wir sind beide autark unterwegs und rechnen damit, irgendwann alleine weiter zu fahren. Vorab: Das war klug! Schon bald fahren wir tagsüber getrennt, zu unterschiedlich sind die Routenvorlieben. Ab Frankreich geht es alleine weiter. Beides hat Vor- und Nachteile. Es ist schön, Erlebnisse zu teilen. Ich genieße aber auch die Freiheit, alleine zu reisen.

Und los, der Küste entlang

Aber zurück zur Route: Entlang der portugiesischen Küste reihen sich schöne Städtchen mit alten, oft mit Azulejos (Kachelfliesen) verkleideten Fassaden, Traumstrände mit Surfspots (und jede Menge guter Bäckereien) aneinander. Die oft ruppigen und auch steilen Gravelstrecken sind genau wie der Gegenwind das Salz in der Suppe. Hier macht das Fahren Spaß und die Autofahrer sind entspannt auf den Abschnitten, die man auf der Straße fahren muss. Flach ist es aber nie!

In den Städten geht es schon im April sehr touristisch zu und besonders in Lissabon, Sintra und Porto darf man durchaus von Overtourism sprechen. Kein Wunder, dass die 1. Mai-Demo

in Porto bezahlbaren Wohnraum und zum Leben ausreichende Löhne und Renten thematisiert hat.

Quartier gesucht, mit Bedacht

Nicht immer fanden wir einen Campingplatz. Einfache Quartiere sind günstig und haben oft eine Kochgelegenheit und manchmal sogar eine Waschmaschine. Ich versuche genauer hinzuschauen und nicht ein Quartier zu wählen, das eine Wohnung für Einheimische sein könnte. Einfach ist das nicht. Oft gibt es schön restaurierte Altstadt Häuser nur wegen der touristischen Nutzung. Andere Altstadt Häuser verfallen, denn niemand hat Zeit und Geld für die Renovierung. Einfache und weniger schöne und damit sicherlich eher bezahlbare Wohnungen gibt es in den Vororten.

Was ich an Portugal liebe, ist nicht nur die Landschaft, sondern auch die entspannte Lebensart. Nichts ist perfekt, aber alles geht irgendwie. Nicht zu vergessen die Esskultur. Man trifft sich gerne schon morgens zum Kaffee, und das Angebot ist den ganzen Tag über gut und günstig.

Kurskorrektur in Porto

In Porto erwarteten uns heftige Schauer. Wir nutzen die Pause, um die Routenplanung anzupassen. Der Wetterbericht verwehrte uns den Weg über Santiago de Compostela nach Norden und entlang der Biscaya wegen heftiger Unwetter und starkem Regen. Dafür brachte uns der Zug durch die Portwein-Anbauggebiete nach Westen. Die schöne, entspannte Zugfahrt wie in alten Zeiten ins Nirgendwo nahe der



Frischer Atlantikfisch auf dem Markt.



In Portugal: Fischerbote am Strand, das schicke Städtchen Sintra, Felsküste bei Lagos und (Bild darunter) altes und neueres Wohnen in Setúbal.

spanischen Grenze kann ich nur empfehlen.

Von Pocinho aus führen wir mit dem Rad in die Berge. Hier ist in einigen Dörfern die Zeit stehengeblieben, und bald kamen wir über die Grenze nach Spanien.

In Spanien, bei den Pilgern

Es dauerte nicht lange, bis wir in Frómista auf die Pilger trafen, die in schier endloser Schlange auf dem Camino unterwegs waren. Schon Anfang Mai starten täglich etwa 500 Personen ihren Weg von Saint-Jean-Pied-de-Port nach Santiago de Compostela. Auf den großen spanischen Hochebenen gibt es lange Strecken durch landwirtschaftliches Gebiet. Ich war froh, mit dem Rad deutlich schneller als sie unterwegs zu sein.

Dafür gibt es entlang des Camino

mehr geöffnete Verpflegungsmöglichkeiten als abseits des Weges. Ich bin gerne früh unterwegs und finde in Spanien kaum Cafés, die morgens geöffnet sind. Das Abendessen bekommt man ab 21 Uhr, und das ist für mich viel zu spät.

Burgos gefiel mir als lebendige Stadt in Spanien besonders gut. Und das nicht nur, weil man hier so mutig war, Straßen und Brücken für den motorisierten Verkehr zu sperren.

Lieber einsam und wild

Sonst mochte ich in Spanien die einsameren und wilderen Abschnitte, besonders am Duoro und im Baskenland. Die Entfernungen sind oft groß und die Campingplätze rar. So übernachteten wir auch einmal in einer Fernfahrer-Unterkunft an einer Tankstelle. Wir sind ja auch Fernfahrer – irgendwie!



Auf Holzpielen durch ein Naturschutzgebiet.



An einem Regentag weiter im gemütlichen Zug, entlang der Ufer des Douro.



In Spanien: viele Storchennester auf der Fahrt nach Medina de Riosecco. Und (rechts) eine Visite in Zamora, im Regen.

Sonst stoppten wir in den schönen, mittelalterlichen Städtchen. In Spanien drohte mir übrigens auch das Ende der Tour. Meine Brücke war beim Essen gebrochen und musste geflickt werden. Zum Glück fand ich einen Englisch sprechenden Zahnarzt, der das so gut provisorisch repariert hat, dass ich weiterfahren konnte.

Die Pyrenäen überquert

Eine meiner Lieblingsetappen führte über die Pyrenäen von Pamplona nach Saint-Étienne-de-Baïgorry, wunderbar und ganz einsam durch die Berge mit umwerfenden (Windböen und) Ausblicken bei der Abfahrt nach Frankreich. Hier trennten sich die Wege meines Mitfahrers und der meine. Ich fuhr im Regen

nach Bayonne und mit dem Zug nach Bordeaux, was ich mir gerne anschauen wollte in der Hoffnung, eine Route mit besserem Wetter zu finden.

So folgte ich der wunderschönen Dordogne. Oft war ich alleine auf der Strecke entlang der Felsen und der zahlreichen Burgen. Die Orte waren im Dauerregen verlassen, und eine Regnpause bedeutete nur, dass der Regen danach heftiger ausfiel. Ich kürzte meine Etappen, um sie mehr in die re-

So musste ich einmal mehr auf die Bahn ausweichen und fuhr durch den Dauerregen von Beaulieu-sur-Dordogne nach Clermont-Ferrand. Hier startete ich, nach einer Nacht auf einem Lost-Place Campingplatz, die wunderschöne Fahrt durch die Hügel westlich von Lyon.

Entspannt dank gutem Mix

Wie schön waren die Mikrosträßchen, Gravelwege und Singletrails mit Aussicht auf die vor schwarzblauem Himmel leuchtenden Ginsterbüsche! Am liebsten fuhr ich über den Tag verteilt diesen Mix: um vorwärts zu kommen 70 bis 80 Prozent Straße, möglichst klein, aber auch 20 bis 30 Prozent Gravelstrecken und kurze unbefestigte Wege oder Trails. So blieb ich wach und aktiv, saß immer wieder anders auf dem Rad und war entspannt unterwegs.

Ein Erlebnis: Lyon

Lyon war eine große Überraschung für mich, es gab so vieles zu entdecken: die Altstadt mit ihren zahllosen Treppen inner- und außerhalb der Gebäude, die verschiedenen lebendigen Stadtviertel, die herrschaftlichen Gebäude in der Innenstadt und der große, öffentliche Park mit botanischem Garten, Zoo und See; aber auch die sehr modernen Viertel und die Lage zwischen den Flüssen. Da ich zu Fuß unterwegs war, glich mein „Pausentag“ eher einem Marathon.

Von Lyon aus rollte ich nach Norden und war froh, als ich den flachen Flussradweg der Saone in Richtung der Bresse und dann ins Jura verlassen konnte. Leider verließ mich der Regen nicht, und jeder Tag glich einer Chal-



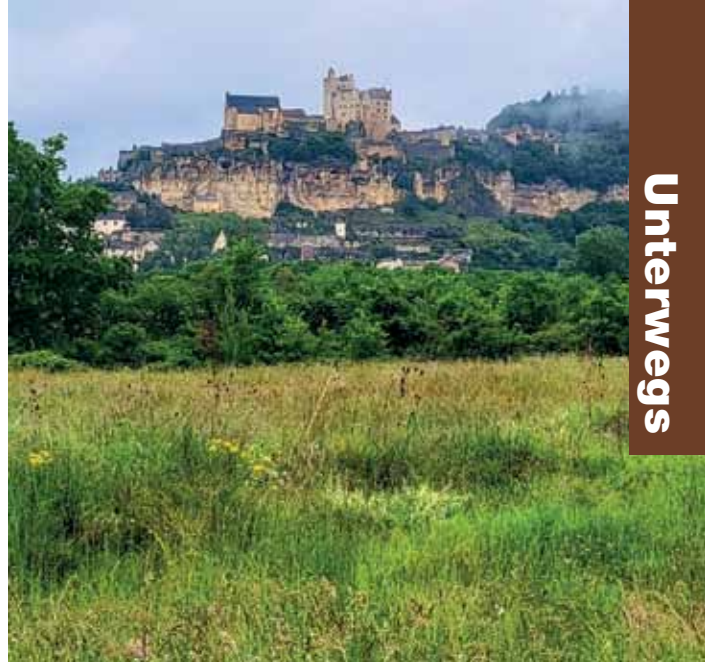
genfreien Zeiten zu verbringen, besuchte Ausstellungen und aß im Restaurant, um die heftigsten Schauer zu überbrücken.

Regennasse Entschleunigung

Ich muss zugeben, dass mir diese Entschleunigung durchaus gutgetan und Spaß gemacht hat. Die Zeltplätze hatte ich oft für mich alleine, Velofahrer waren überhaupt nicht unterwegs. Das wiederum fand ich schade! Leider platzte auch mein Plan, die Grande Traversée du Volcan à vélo zu fahren. Bei an die null Grad in den Bergen und Regen war das leider keine Option.

Die lange Radreise von Claudia Foljanty begann ganz im Süden Portugals, in Fardo. Durch Spanien und Frankreich hindurch erreichte sie das Wiesental. Die gepunkteten Abschnitte waren Bahnfahrten wegen des Regens.





In den Pyrenäen – fast alleine unterwegs – der Grenzwechsel nach Frankreich. Bild rechts: im Tal der Dordogne, hier mit dem Château de Beynac.

länge zwischen mir und den Wolken. Natürlich gewann ich immer, und jeder Tag belohnte mich mit einem weiteren Highlight, so dass ich die Strecke trotz Regen genießen konnte. Mein Innenzelt und der Schlafsack blieben trocken, nur die Kleidung wurde irgendwann feucht. Damit konnte ich leben.

Über Besancon ins Wiesental

Arbois und die Salines Royal waren noch einen Besuch wert, und dann ging es über Besancon in zwei Tagen nach Hause ins Wiesental. Als ich Frankreich über die Palmrainbrücke verließ, merkte ich sofort, dass ich wieder in Deutschland bin. Diese aggressive Fahrweise der Autofahrer hatte ich auf meiner Reise nicht vermisst.

Ein Blick zurück

Frankreich bleibt für mich ein Paradies für Radreisende. Die Campingplätze sind günstig, und oft gibt es noch Zeltwiesen statt Parzellen zwischen Wohnmobilen. Es gibt ein großes Netz autoarmer oder autofreier Radrouten,

ebenso Kultur in den Städten.

Als Reisezeitraum hatte ich mir absichtlich das späte Frühjahr ausgesucht, da es mir schnell zu warm wird. Mit so viel Kälte (Tagesdurchschnitt ca. 14 Grad, nachts meist unter 10 Grad) hatte ich aber nicht gerechnet. Zum Fahren und Übernachten war das Wetter immer gut genug. Vermisst habe ich das Relaxen vor dem Zelt oder irgendwo unterwegs – dafür war es oft zu kalt und/oder regnerisch. Am Ende der Tour habe ich gedacht, dass ich länger in Südportugal hätte verweilen sollten. Aber dort wusste ich noch nicht, wie rar die Sonnentage werden sollten. Außerdem war die Strecke noch so lang und meine Neugier trieb mich voran.

Gefahren bin ich ziemlich genau 3.000 Kilometer an 39 Tagen auf dem Rad, dazu kamen 8 Pausentage. Die Etappen waren zwischen 40 und 150 Kilometer lang und hatten bis zu 1.200 Höhenmeter. Ich fahre nicht gerne mit Navi und lasse mich nur navigieren, wenn es zu unübersichtlich wird. Jeden Tag plante ich für den nächsten



auf Komoot und passte abends die tatsächlich gefahrene Route an.

Geschlafen habe ich meist im Zelt, aber auch in einem Fass, einer wunderschönen Hütte aus Baumstämmen, einem liebevoll restaurierten Landhaus mit Orangenbaum und Wildschwein im Garten und einer Fernfahrer-Unterkunft. Oft bin ich einmal am Tag essen gegangen und habe die anderen Mahlzeiten selbst gekocht. Außer in Portugal, dort bin ich schon morgens über die leckeren Backwaren hergefallen!

Die Frage jeden Abend war: „Wie war dein Tag?“. Und die konnte ich stets mit „Schön!“ beantworten.

Lieblingswege, Frankreich.



Claudia Foljanty mit bepacktem Gravelbike, bei einer Übernachtung im Fass – und mit Besuchern.

Rund um die Ostsee

Wir schilderten in der VeloPost vor fünf Jahren Siegfried Burkarts Radreise zum Nordkap. Jetzt fuhr unser IG Velo-Mitglied für ein Spendenprojekt durch sieben Länder an der Ostsee. Hier erzählt er.

In Schweden angekommen.

Im Sommer 2024 beschloss ich, eine neue herausfordernde und abenteuerliche Fahrradtour rund um die Ostsee zu unternehmen: Sie sollte mich von Kiel in Deutschland durch die baltischen Staaten Litauen, Lettland und Estland hindurch weiter nach Finnland und Schweden und schließlich nach Dänemark führen – nach Touren 2019 von Lörrach zum Nordkap und 2022 von Lörrach nach Südpotugal.

Vor dem Start

Ein robustes Trekkingrad, wetterfeste Kleidung, Campingausrüstung und Reparaturwerkzeug waren essenziell. Die Route habe ich detailliert geplant und Fähren im Voraus gebucht. Die physische Vorbereitung für diese Tour fiel dieses Jahr etwas kürzer aus.

Zuerst die baltischen Staaten

Um die russische Enklave Kaliningrad zu umgehen, stand vor der Rad-

tour eine Schifffahrt von Kiel in die litauische Hafenstadt Klaipeda. Meine Radreise führte entlang der Küsten der baltischen Staaten von Litauen nach Lettland, Höhepunkte waren die Städte Liepaja und Kuldiga.

Die nächste Etappe führte von Kuldiga nach Riga, der Hauptstadt Lettlands, danach der Küste entlang nach Pärnu, Estland. Die Route war landschaftlich sehr reizvoll und führte durch malerische Dörfer und fast unberührte Natur. Riga selbst beeindruckt mit Jugendstilarchitektur und historischem Stadtkern, der zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört.

Von Riga aus ging es weiter über Pärnu nach Tallinn, der Hauptstadt Estlands. Die Strecke war geprägt von Wäldern, Seen und einer ruhigen, fast meditativen Atmosphäre. Tallinn überraschte mich mit seiner gut erhaltenen mittelalterlichen Altstadt und der modernen, dynamischen Atmosphäre.

Über Finnland nach Schweden

Von Tallinn aus nahm ich die Fähre nach Helsinki, der Hauptstadt Finnlands. Die Überfahrt über den Finnischen Meerbusen war ein Highlight und bot atemberaubende Ausblicke auf die Ostsee.

In Helsinki angekommen, erkundete ich die Stadt mit ihren vielen Museen, Parks und dem beeindruckenden Hafen.

Von Helsinki aus führte mich die Route durch Finnland nach Tampere, eine der ältesten Städte des Landes. Die Strecke war geprägt von schier endlosen Wäldern und Seen, die Finnland so einzigartig machen. Von Turku ging es weiter über Kurikka, Vaasa, Oulu bis nach Tornio und Haparanda an der finnisch-schwedischen Grenze.

Weiter Richtung Göteborg

Jenseits des breiten Grenzflusses Torne setzte ich meine Reise um die Ostsee südwärts fort, ebenfalls der Küste entlang über Lulea, Pinea, Umea, Sundsvall bis nach Uppsala. Danach durchquerte ich Südschweden mit seinen Seen und charmanten kleinen Städten. Und zielte auf Göteborg, dessen maritimer Flair und Kulturszene mich beeindruckte.

Von Göteborg aus nahm ich die Fähre nach Frederikshavn in Dänemark und radelte von dort weiter über Aalborg und Aarhus mit Ziel Flensburg, ganz im Norden von Deutschland.

In Flensburg am Ziel

In Flensburg endete meine lange und abenteuerliche Reise. Von dort ging es mit dem Zug wieder in die Heimat. Am Ende standen ganz genau 3.721 Kilometer auf dem Tacho. Die gesamte Strecke war aber 4.220 Kilometer lang – von denen musste ich aber knapp 500 wegen schlechtem Wetter mit dem Zug zurücklegen. Geradelt bin ich an 28 Tagen. Die weiteste Tagesstrecke waren 168 Kilometer von Kalix nach Pitea in Schweden.

Wärmstens zu empfehlen

Auf der gesamten Radreise waren gut ausgebaute Radwege (mit Ausnahme von Dänemark und größeren Städten) eher eine Seltenheit; sie endeten des Öfteren an den Stränden der Ostsee, wo ein Weiterfahren unmöglich war. Das hieß: längere Strecken wieder zurückzufahren oder auch manchmal das Fahrrad durch den tiefen Sand schieben. Radwege in Schweden waren dürftig – es sei denn, man nimmt große Umwege in Kauf oder fährt durch die kleineren Ortschaften, die jedoch durch



Siegfried Burkart, unterwegs an der Ostsee.



Strandpartie in Lettland. Einen Radweg entlang der Ostsee gibt es aber nicht.

das Höhenprofil weitere Herausforderungen sind.

Dennoch war die Fahrradtour ein unvergessliches Abenteuer. Die Reise bot nicht nur sportliche Herausforderungen, sondern auch kulturelle Viel-

falt und landschaftliche Schönheit. Auch die Freundlichkeit der Menschen machte die Tour zu einem echten Glanzlicht. Ich kann sie wärmstens empfehlen.

Spenden für jeden Kilometer

Mit dieser Radtour ist ein Spendenprojekt für den CVJM Lörrach verbunden. Für jeden der 3.721 gefahrenen Kilometer können Firmen oder Privatpersonen zwischen 1 und 10 Cent (oder mehr) für Projekte der Jugendarbeit oder für die Neugründung einer Basketball Rollstuhl Gruppe spenden. Eine Spendenquittung kann ausgestellt werden. CVJM Lörrach, IBAN: DE86 6835 0048 0001 0108 26. Spendenzweck: Projekte CVJM Jugendarbeit.

Westwärts zum Atlantik

Am 10. Mai starteten die IG Velo-Mitglieder Björn und Karin Küster eine lang ersehnte Fahrradtour ab der Haustüre in Steinen weit nach Westen: acht Wochen und 3.300 Kilometer. Björn Küster berichtet.

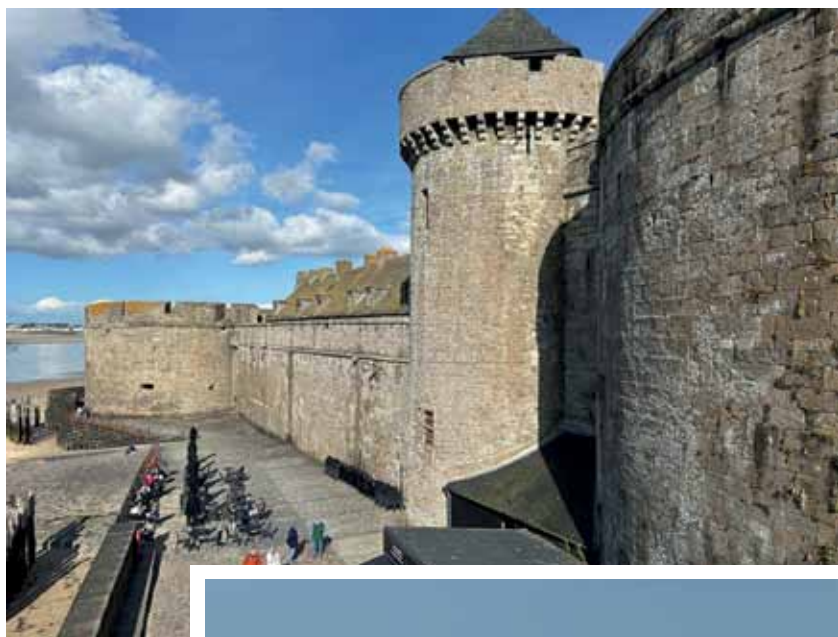
Unser Ziel war, entlang des Eurovelo 6 bis nach Nantes zu radeln, von dort hoch zur Bretagne und weiter über die Normandie und Belgien nach Holland. Gepackt hatten wir schnell aufgrund unserer Erfahrungen der letzten großen Touren. Wir waren wieder mit „Biobikes“ unterwegs, um unabhängig zu sein. Wenn das Wetter es zuließ, übernachteten wir im Zelt, ansonsten B+B oder Hotel. Die gesamte Strecke war für Fahrräder bestens ausgebaut und markiert.

Start mit Wetterkapriolen

Speziell der Mai und Anfang Juni zeigten sich leider von einer ungemütlichen Seite: Es war kalt und regnerisch, was die ersten Wochen der Tour zu einer echten Herausforderung machte. Viele Abschnitte waren von Überschwemmungen betroffen, die wir nicht immer umfahren wollten. Mit E-Bikes wäre das in unserem Fall nicht möglich gewesen. Auch Sturmschäden erwiesen sich öfter als Hindernisse. Dennoch hielten wir an unserem Plan fest und arrangierten uns so gut es ging mit den widrigen Bedingungen.

Eurovelo 6: Mulhouse nach Nantes

Schön war die Fahrt durch das Tal des Doubs und die



Zwei Höhepunkte auf der Radreise: Saint-Malo (oben) in der Bretagne mit seinen Festungsanlagen; und (rechts) die Kreidefelsen von Étretat an der Steilküste der Normandie.



malerischen Städte wie Besançon und Dole, sehr beeindruckend das Loiretal mit seinen vielen historischen Städte wie Orléans, Blois und Tours, wo wir jeweils Zusatzübernachtungen einlegten, um die reiche Geschichte zu erkunden. Einige Umwege nahmen wir gerne in Kauf, um zum Beispiel das weltberühmte Schloss Chambord zu besuchen.

Weiter in die Bretagne

In Nantes, kurz vor dem Atlantik, setzten wir unsere Reise in Richtung Bretagne fort. Wir fuhren meist den Kanal Nantes-Brest entlang bis nach Morlaix an der Küste. Ab dort folgten wir dem Eurovelo 4 (La Velomaritime) Richtung belgische Grenze, immer der Küste entlang. Geplante Abstecher mit der Fähre nach England verwarfen wir wegen des ungemütlichen Wetters. Die Landschaft der Bretagne war atemberaubend, jedoch auch äußerst anspruchsvoll: Die vielen Steigungen im zweistelligen Prozentbereich verlangten uns körperlich alles ab. Doch die malerischen Dörfer und die raue Küstenlandschaft entschädigten uns reichlich.

Normandie: Geschichte und Gedenken

Weiter ging es entlang der Küste zur Normandie, wo gerade das 80-jährige Bestehen der Landung der Alliierten gefei-



Auf Radreise: Björn und Karin Küster.

ert wurde. Überall begegneten uns Erinnerungen an die dramatischen Ereignisse des 2. Weltkriegs. Die Küstenwege wiesen nicht mehr so viele Höhenmeter wie in der Bretagne auf. Besuche in Saint-Malo und Mont-Saint-Michel stachen heraus.

Durch Belgien und Holland

Die Normandie lag hinter uns und wir durchquerten Belgien, in zwei Tagen. Unser Fokus lag auf Holland, wo wir uns länger aufhielten, besonders in der Provinz Zeeland. Die Fahrt entlang des IJsselmeers war auch reizvoll. Zudem hatten wir das Glück, zwei Spiele der Niederländer bei der Fußball-EM mitzuerleben, was die Stimmung unterwegs zusätzlich belebte.

Im Nachtzug zurück

Von Amsterdam nahmen wir den Nachtzug zurück nach Basel, wo wir unsere Reise nach acht Wochen beendeten. Unsere Tour war eine unvergessliche Reise, die uns körperlich forderte und kulturell wie historisch bereicherte. Trotz des regnerischen Wetters und der vielen Herausforderungen auf dem Weg, konnten wir die Schönheit der Landschaften voll und ganz genießen. Besonders die Bretagne mit atemberaubender Natur und die herzlichen Menschen bleiben uns in Erinnerung.

Das Velo reist mit Hermes

Am Ziel seiner Radreise schickt Franz Schmider sein Rad gerne per Versand nach Hause. Hier schildert er seine Erfahrungen.

Wer mit Rad und Bahn unterwegs ist, für den hat der Schrecken einen Namen: Schienenersatzverkehr. Denn wo immer die Bahn an ihrem Netz baut oder flickt, und das wird in den kommenden Jahren an vielen Stellen der Fall sein, fällt die reguläre Radmitnahme aus.

Im Hotel abgeholt

Bei Fernreisen bietet sich der Versand an, zumal beim Rücktransport – da fällt eine verspätete Zustellung, die nie ausgeschlossen ist, nicht so ins Gewicht. Stralsund nach Basel mit dem ICE, aber kein Platz für ein Fahrrad? Kein Problem, die Bahn holt die Räder im Hotel ab und liefert sie nach Hause. Tour-Ende in

Hamburg, Schienenersatzverkehr in Rastatt? Kein Problem, die Bahn beauftragt den Versender Hermes, der bringt sie.

Am Bahnschalter erledigt

Wir haben den Service schon mehrfach genutzt, er war stets zuverlässig und für uns total bequem und easy. Es gibt auch andere Versender. Hermes bot sich jeweils an, weil man die ganze Sache einfach und bisweilen auch spontan am Bahnschalter ohne vorherige Buchung erledigen kann. Die Bahn verschickt nicht selbst, sondern beauftragt Hermes. E-Bikes werden nicht befördert, die Bedingungen der einzelnen Anbieter sind jedoch unterschiedlich und ändern sich immer mal wieder.

Auf den ersten Blick erscheint dieser Service etwas teuer: Zum Preis von 40 Euro kommen 6 Euro für die Verpackung (Karton) hinzu, die man ja auf einer Radtour nicht mitführt. Dafür hat man bei der Zugwahl die

Möglichkeit, auf die günstigste Verbindung zu gehen und ist nicht auf einen Zug mit Radstellplätzen angewiesen. Außerdem spart man 9 Euro für die Radmitnahme. In einem Fall war der Versand sogar billiger als die Mitnahme. Abgesehen davon, dass es an manchen Tagen schlicht keine freien Plätze für die Radmitnahme gibt. Zu alledem entfällt das Tragen an Treppen, das Warten am Lift, überhaupt die Hektik beim Umsteigen.

Einfach Zettel ans Rad

Die meisten Hotels, zumal an Radstrecken, sind längst auf solche Abholungen eingerichtet. Man bringt am Rad einen Zettel mit der Lieferadresse an, das Rad wird nicht abgeschlossen. In der Regel wird es am Tag der Abreise oder am Folgetag abgeholt.

Komplizierter wird das Thema bei der Anreise. Da ist sehr viel mehr Absprache nötig und es bleibt ein Rest Unsicherheit.

Eine Einladung zur Burgenzauber-Tour

Die IG Velo lädt ein, in herbstlicher Stimmung die neu signalisierte Burgenzauber-Route in der Schweiz zu befahren: am Dienstag 22. Oktober ab 10 Uhr. Die Tour führt zu imposanten Burgen und Wasserschlössern inmitten der malerischen Landschaft in Baselland und im solothurnischen Schwarzbubenland – eine kulturelle Reise durch die Jahrhunderte.

Info: Anmeldung erforderlich bei wolfram.uhl@igvelo.de. Startpunkt: Bahnhof Stetten. Beim Kloster Mariastein werden wir eine Einkehr machen. Dort stehen direkt an der Route kostenlose E-Bike-Ladestationen mit verschiedenen Ladekabeln zur Verfügung. Die Fahrstrecke ab Basel SBB: 47 Kilometer und 900 Höhenmeter.



Foto: Jan Geerk, Baselland-Tourismus

Das Juwel bei Lucelle

Bei tollem Wetter und guter Stimmung waren Ende Juli zwölf Radler ab Weil zu einer anspruchsvollen Drei-Länder-Velotour nach Lucelle unterwegs. Auf Radwegen und wenig befahrenen Landstraßen ging es über Leymen und Kiffis nach Lucelle zum Weiher dort mit seinem wildromantischen Charakter. Das Flüsschen Lucelle schlängelt sich in vielen Windungen durch das Lucelle-Tal. Die Straße verläuft abwechselnd auf dem schweizerischen und französischen Ufer. Nach knapp 95 Kilometern und 1.020 Höhenmetern war wieder Weil erreicht. (wie)



Über den St. Antoni-Pass

Eine Radtour mit der Weiler IG Velo und dem Schwarzwaldverein führte Anfang August elf Velofahrer entlang der Wiese in Richtung Schopfheim. Hinter Fahrnau war ein kleiner Anstieg zu bewältigen, die Steigung bei Kürnberg war dann verführerisch moderat. Es folgte eine etwas längere Bergfahrt über Schlechtbach mit kleinem Schlussanstieg Richtung Gersbach. Über Fetzenbach ließen wir es talwärts

rollen bis nach Todtmoos-Au, weiter über Glashütte zum nächsten Etappenziel, dem Kurort Todtmoos. Nach einer Stärkung bewältigten wir einen weiteren längeren Anstieg bis zur Passhöhe St. Antoni (1.051 Meter). Danach genossen wir eine Abfahrt durch das Angenbachtal, stoppten in Zell und fuhren durchs Weitenauer Bergland nach Weil. Das waren: 99 Kilometer und 1.241 Höhenmeter. (wie)

„Nach sechs Jahren nicht einen Meter weiter“

Betr.: IG Velo bei Planern des Regierungspräsidiums

Mit Interesse habe ich den Artikel über das Gespräch der IG Velo mit dem Baureferat Süd des Regierungspräsidiums gelesen und bin nicht ganz schlau geworden, was die Ergebnisse des Gesprächs sind.

Zur Vorgeschichte: Die IG Velo Rheinfelden diskutierte im Januar 2018 mit Herrn Bollinger, dem Chef des Baureferats (damals: Straßenbauamt) und Herrn Gassenmaier über den Stand der Radwegplanungen von Rheinfelden aus.

Es ging damals um den Radweg nach Grenzach – diese Planung schien damals recht weit fortgeschritten und wurde nur unterbrochen, weil die Entscheidung über einen Radschnellweg Hochrhein anstand; über die Planung der Radroute nach Maulburg sowie über die Route von Rheinfelden nach Lörrach und den kurzen Abschnitt von Degerfelden nach Nollingen (Wiechs-

mühle). Schon damals war klar, dass es nicht einfach sei: fehlende Planungskapazitäten, Wasserschutzgebiert etc.

Nun fand sechs Jahre danach ein erneutes Gespräch mit dieser Behörde statt, mit zum Teil denselben Themen. Und was hat sich getan? Zur Verbindung nach Grenzach ist zu lesen, dass ausführlich diskutiert wurde. Und nach Lörrach? Nach sechs Jahren ist man nicht weiter, nicht einen Meter – die Idee, den mit Leitplanke abgetrennten Streifen der Straße für den Radverkehr zu nutzen, brachte die IG Velo damals schon vor. Ein Radwegprojekt Degerfelden-Nollingen wurde nicht erwähnt. Und der Radweg von Adelhausen nach Maulburg wird demnächst in Angriff genommen, weil die örtlichen Planer (und nicht das Regierungspräsidium) diese Aufgabe übernommen haben. Von Minseln nach Adelhausen gibt es noch nichts Baubares.

Man bekommt den Eindruck, da ist in diesen sechs Jahren nicht viel ge-



Zum Waidhof hoch: Den nicht mehr gebrauchten Streifen Asphalt fürs Radfahren nutzen? Wurde schon vor sechs Jahren gefordert.

gangen. Das ist frustrierend, und man fragt sich, ob da mal geliefert werden müsste. Wollen jene, die diese Planungsaufträge vergeben haben, auch tatsächlich mal ein Ergebnis sehen?

Es ist gut zu lesen, dass die IG Velo künftig früher miteinbezogen werden soll. Aber entscheidend ist, dass da endlich mal etwas auf den Tisch kommt und die Auftraggeber dieser Planungen da mehr Interesse zeigen und auch Druck machen.

Wolfgang Gorenflo, Rheinfelden

Autos zu schnell zur Insel

Betr.: Neuer Kreisel vor Binzen

Die Verkehrssituation in Binzen hat sich durch den neuen Kreisverkehr am Ortsausgang Richtung Dreispitz völlig verändert. Dazu erschien in der letzten *VeloPost* ein sehr guter Artikel, der die Problematik für Radelnde aufzeigt.

Trotzdem, anbei ein paar Ergänzungen. Es wird völlig zu Recht bemängelt, dass die Aufstellfläche der Warte-Insel zu knapp bemessen ist, und dies gerade zu Stoßzeiten. Hier sind vor allem in den frühen Morgenstunden auch Schülergruppen unterwegs, die auf die

Querung warten sollen. Hiervon sollen nach Aussagen eines Binzener Gemeinderats etwa 350 Schulkinder betroffen sein. In der dunklen Jahreszeit eine besondere Gefahr.

Ein Aspekt wird meiner Ansicht nach nicht ausreichend problematisiert: Ortseinwärts besteht bisher keine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Kurz vor der Verkehrsinsel gibt es auf der Fahrbahn sogar ein Piktogramm mit Tempo 50, und dies auf der kurzen Strecke zwischen Ortschild und Kreisverkehr. Für Radelnde, welche die Straße queren müssen, sind schnellfahrende Fahrzeuge ein erhebliches Problem.

In einer Anfrage zur geltenden Geschwindigkeitsregelung teilte mir der Sachgebietsleiter mit, dass eine Tempobegrenzung auf 30 km/h nicht möglich sei, weil hier weder eine Wohnbebauung an der Landstraße existiere, noch eine besondere Gefahrenlage bestünde. Geschwindigkeitsmessungen hätten ergeben, dass 85 Prozent des in Richtung Binzen fahrenden Verkehrs auf der Höhe der Radschleuse mit weni-

ger als 30 km/h unterwegs seien. Eine Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km/h hätte keinen weiteren reduzierenden Effekt. Diese Einschätzung entspricht aber nicht den alltäglichen Erfahrungen der Radler hier.

Wieso ist Richtung Dreispitz vor der Warte-Insel eine Begrenzung auf 30km/h möglich? Besondere Gefahrenlage? Wohnbebauung? Und auf der anderen Straßenseite nicht? Aber dafür ein 50er-Piktogramm auf der Straße: die Aufforderung, 50 zu fahren bis zum Kreiselausgang?

Die Gefährdung von Radfahrern, die vom Radweg auf die Fahrbahn wechseln, wird im Artikel treffend beschrieben. Es geht hier sehr eng zu. Und erst recht gefährlich, wenn Autofahrer ihr Recht auf Tempo 50 wahrnehmen.

Mein Fazit: Die Aufstellfläche der Warteinsel muss vergrößert werden. Und Tempo 30 in beiden Fahrtrichtungen würde die Sicherheit für Radfahrer erhöhen und auch für Autofahrer und Autofahrerinnen ein Zeichen setzen: Fuß vom Gas!

Hanspeter Bartsch, Rümplingen



„50“ auf der Fahrbahn vor zum Kreisel: zu hoch!



Mit Freude dabei.

Weil's um mehr als Geld geht.

Deshalb engagieren wir uns regional. Egal, ob Kunst, Kultur, Soziales oder Sport – mit all unseren Aktivitäten fördern wir das öffentliche Leben und die Attraktivität der Region.



**Sparkasse
Lörrach-Rheinfelden**



Alles dabei. Nicht nur IG Velo-Mitglied Pit Klein hat sich einen Anhänger als Schlafplatz selbst gebaut (wir berichteten). Thomas Quartier sah diesen Reiseradler (Foto rechts) aus dem Ruhrgebiet auf dem Campingplatz in Wiesbaden – unterwegs nach Österreich war er. Und

erblickte wenige Tage später auf dem City-Campingplatz Hamburg einen selbst fabrizierten Wohnwagen hinter einem Liegerad (Foto links) – ein Belgier wohl, begleitet von zwei Hunden auf einem 900-Kilometer-Tripp nach Oslo.



Macht helle. Das mit Glühbirnen behängte Velo dient als Haustür-Beleuchtung in Hann-Münden (Landkreis Göttingen). Ulrich Siemann fotografierte und wunderte sich, dass die Denkmalschutzbehörde das akzeptiert in einer historischen Altstadt, einem Musterstück der Weser-Renaissance.

Bis in die USA.

Leser der VeloPost kommen herum in der Welt. Aus Oregon und Frankreich haben wir Bilder bekommen. Die meisten allerdings stammen aus Deutschland, fotografiert ganz im Süden und weit oben im Norden. Was dieses Mal nicht mehr Platz hatte, bewahren für die nächste VeloPost auf. Und gerne weiter so. Wenn Kurioses, Überraschendes, Lernenswertes am Wegrand steht, dann bitte Kamera oder Smartphone rausholen und das Bild schicken an die Adresse velopost@igvelo.de



Teilen. „Share the Road“, teil’ die Straße (mit dem Radfahrer): Aufforderung und Mahnung auf einem Autokennzeichen in Oregon, USA. Ulrich Kremper hat uns sein Foto gemailt.



Achtung, Buchhandlung! Ein Rad, das in Öhringen auf die Hohenlohe’sche Buchhandlung Rau aufmerksam macht. Daneben, berichtet Yvonne Siemann in ihrem Mail an die *VeloPost*: zwei pinke Stühle und ein Tisch, zum Ausruhen.



Im Szenebezirk. Jacqueline Campana fand in Bochums Bermuda3Eck, einem legendären Szenebezirk, diesen etwas anderen „balance-fahrradladen“: schon seit 41 Jahre geöffnet, immer noch im Kollektiv geführt. Mit einem Hochrad als Hingucker.



Sympathisches Zuhause. Unsere Schwesterorganisation Pro Velo beider Basel hat ihr Domizil etwas versteckt in der Dornacherstraße 101 – eine Liegenschaft der Gewona Nordwest. Diese Genossenschaft für Wohnen und Arbeiten verschönerte hier die Fassade, gefolgt einem Entwurf des Grafikers Guido Köhler (er verantwortete früher das Layout des Basler Veloblatts). Wolfram Uhl machte für uns ein Bild von der sehr mobilen Wand.



Am Straßenrand. Diesen Radler von seltsamer Gestalt sah Doris Schäfer an einem Kreisverkehr in Stegen.



Edel aus Holz. Auch so können Radständer aussehen. Gesehen in in St. Gilles-Croix de Vie in der Vendée (Frankreich) von Doris Schäfer.



Vollgepackt. Die Basler Kurierzentrale unterwegs, mit Lastenrad und Anhänger und jeder Menge Pakete hinten wie vorne. Wolfram Uhl hielt da mal kurz an und fotografierte für die *VeloPost*.



Fairness-Zone. Was die Flensburger hier für den heftig umkämpften Verkehrsraum um das Hafenbecken praktizieren, würde sich unser Fotograf Thomas Quartier auch für die Lörracher Innenstadt wünschen.



Flachs! Bei der Landesgartenschau in Wangen schoss Wolfram Uhl dieses Foto vom „Upgrader“: einem Velomobil der Schnitzer Group (Unternehmenssitz: Wangen), dessen Verkleidung aus Flachs geschaffen ist, einem Rohstoff aus dieser Region.



Aufgehübscht. Die blonde Frau radelt mit – oder bleibt wahrscheinlich doch im Schaufenster von Goldschmieden in der Basler St. Alban Vorstadt stehen. Von Yvonne Siemann bekamen wir das Foto.



Zwei Nummern größer. In Arbois, im französischen Département Jura, hat Claudia Foljanty ihr Reiserad vor dieses ungleich größere Velo gestellt – eines aus Holz aufs Feinste geschreinert.



Edel. Ein schmucker Radständer aus Edelstahl, angeschlossen ein E-Scooter. Steht hier in Hameln wenige Meter entfernt vom Rathaus mit einem Uhrwerk, aus dem der Rattenfänger heraustritt und betörende Melodien pfeift – die Kinder folgen ihm ...

Auf nach Bremen.

Ulich Siemann war auf dem Weser-Radweg unterwegs, nicht allein: Auch diese Bremer Radmusikanten sah er auf Fahrt.



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

Wie fährt sich's bei uns im Ort?

Noch bis 30. November läuft der ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Die IG Velo empfiehlt: mitmachen bei der Umfrage!

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub führt den Fahrradklima-Test zum elften Mal durch, gefördert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Seit 1. September und bis 30. November können alle auf www.fkt.adfc.de an der Online-Umfrage teilnehmen. Das Ergebnis ist ein Ranking der fahrradfreundlichsten Städte und Gemeinden in Deutschland, aufgefächert in sechs Größenklassen.

Bei den 27 Fragen des Tests geht es beispielsweise darum, ob man sich in seinem Wohnort auf dem Rad sicher fühlt, wie einladend die Radwege sind und wie gut das Miteinander im Verkehr klappt. Die Antworten sind für die Rathäuser klare Hinweise, wo es noch mangelt und was alles zu tun ist.

Beim vorherigen Fahrradklima-Test kamen fünf Kommunen des Landkreises Lörrach in die Wertung. Dafür müssen – bei Kommunen unter 100.000 Einwohnern – mindestens 50 Radfahrende einer Kommune eine Bewertung abgeben.



IG Velo bot Pannendienst beim slowUp



Petrus sei gewiss ein slowUp-Fan, freuten sich die Organisatoren am 15. September: ein Sonntag war's mit Sonne über dem slowUp Basel-Dreiland. Um die 51.000 Menschen befuhren die drei Schleifen, die Festplätze waren gut besucht. Wer ein Problem am Rad bemerkte, bekam bei der IG Velo Hilfe – wenn er denn gerade in Weil am Rhein unterwegs war und den Pannendienst der IG Velo Weil sah (Foto Mitte); oder jenen der IG Velo Lörrach in Stetten-Süd (Foto rechts). In Weil waren Mechaniker des Veloladens „einzelrad“ mit im Einsatz. Ein Plattfuß wurde behoben, Bremszug und gerissene Kette repariert; viele Reifen wurden aufgepumpt, Schaltungen richtig eingestellt. Und die Laune? Bestens, bei den Mitfahrenden wie bei der IG Velo.

