

VeloPost

Vorsicht, Licht

Die Scheinwerfer werden immer besser. Aber sie blenden zu oft. Also unbedingt richtig einstellen.

Seite 16

Vorneweg

Gemischte Aussichten

Vielleicht hat's nun „Klick“ gemacht in Rheinfeldern. Hofft die IG Velo. Jedenfalls hörten im November Stadträte aufgeschlossen zu, wie Rheinfeldern dank Fahrradstraßen erheblich attraktiver fürs Radfahren werden könnte. Ihnen lag das gute Konzept eines Planungsbüros auf den Tischen. Vielleicht könnte es bereits 2025 eine erste Fahrradstraße geben.

Nicht alles in der neuen *Velo-Post* ist so erfreulich. Die Kommunen sind knapp bei Kasse, was auch den Bau von Radfahr-Infrastruktur verzögern wird. Wobei weiterhin viel Geld aus Förderpöfpen zu holen wäre.

Ganz kostenlos gibt's den Blick auf andere Städte und Gemeinden, in denen das Radfahren attraktiver ist. Wie man so weit kommt? Auf jeden Fall mal Mitglied werden in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFK). Heute arbeiten dort lediglich Stadt und Landkreis Lörrach mit.

Im neuen Jahr wird es sich zeigen, wie es weitergeht mit dem Radschnellweg Wiesental. Ob genügende und motivierend hohe Zuschüsse zur Verfügung stünden für einen RS 7, der bei heutigem Planungsstand einige teure Bauwerke bräuchte. Es bleibt spannend. *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), Claudia Foljanty (cf), Uli Krempfer (uk), Arne Wintrich (aw)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim
AUFLAGE: 3.000



Auf der Baumgartnerstraße an Autos vorbei zur Kreuzung – der Platz war knapp für einen Schutzstreifen, jetzt ist er markiert. Rechts ab will die IG Velo einen Grünen Pfeil.

Aichele-Knoten neu und ein Gewinn

Sehr willkommen: In der Baumgartnerstraße auf Rot vorfahren bis zur Ampel.

Während vier Monaten hat Lörrach die wichtige Kreuzung am Aichele-Park umgebaut – was 800.000 Euro kostete, wovon das Land 200.000 Euro übernimmt. Das wohl Teuerste ist heute gar nicht zu sehen: die erneuerten Leitungen im Untergrund, Rohre für Fernwärme kamen hinzu.

Sofort ins Auge fällt hingegen, was sich fürs Radfahren getan hat. Leuchtend rot sind Fahrradstreifen markiert sowie vor den Ampeln Aufstellflächen. Wichtigste Besserung ist der Fahrradstreifen auf der Baumgartnerstraße: Jetzt kommen Radfahrer (vom Bahnübergang kommend, wie die vielen

Schüler) rechts an den Autos vorbei bis zur Ampel. Und gelangen bei Grün geradeaus weiter in die Fahrradstraße. Das alles auf frisch asphaltierter Fahrbahn – rollt gut.

Die IG Velo hält den umgebauten Aichele-Knoten für einen Gewinn. Auch die Steuerung der modernen Ampelanlage scheint zu passen – auffallend zum Beispiel, dass deutlich länger Grün ist für all jene, die aus der Fußgängerzone heraus über die Kreuzung radeln wollen. In umgekehrter Richtung ist das Vorgrün für Radfahrer weggefallen – was zu verschmerzen ist, weil man auf roter Aufstellfläche vor den Autos steht und auf Grün wartet.

Was selbstverständlich auch Radfahrer freut: Die Magnolie – ein Naturdenkmal – wird weiterhin im Frühling blühen. (wg)



Aus der Weinbrennerstraße (Fahrradstraße!) heraus fädeln sich Radfahrer in die Basler Straße ein – jetzt neu auf Rot, das war der IG Velo wichtig. Der Schutzstreifen bis hierher hätte auch durchgehend rot markiert werden können.

Tempo 30 am Bröckeln

Die IG Velo protestiert bei der Stadt wegen immer mehr zu schnellen Autofahrern.

Wo Autos nur 30 fahren, fühlen sich Radler erheblich sicherer – und Fußgänger ebenso. Weshalb die IG Velo im Herbst 2023 höchst erfreut war, als Lörrach etliche zusätzliche Straßen mit Tempo 30-Schildern versah. Zum Beispiel die drei Kilometer vom Ortszugang Haagen (bei Röttelnweiler) bis zum Ortsende Hauingen. Die *VeloPost* hatte bald darauf Fahrradfahrer aus beiden Stadtteilen befragt – und zu-

friedene, teils begeisterte Kommentare von erleichterten Menschen notiert.

Inzwischen ist Begeisterung nicht mehr zu spüren. Denn der Gewinn durchs Tempolimit rinnt Radfahrern wieder durch die Finger. Jener Teil der Autofahrer, der sich ums Tempolimit nicht schert (oder es vergisst?), ist nach und nach spürbar gewachsen – auch in der Fahrradstraße. Was leicht zu erkennen ist: Wer sein Auto mit 30 auf dem Tacho zum Beispiel durch Haagen und Hauingen lenkt, hat bald einen wachsenden Schwanz anderer Autos hinten an der Stoßstange.

Die IG Velo hat im Rathaus pro-

testiert und gefordert, Lörrach müsse seine Regeln durchsetzen. Mit merklich mehr Smileys am Straßenrand, die Autofahrern ihre Geschwindigkeit zeigen. Und auch mit Geschwindigkeitskontrollen.

Bußgelder beginnen mit 30 Euro, bei einer Überschreitung bis 10 km/h. Es sind schon 70 Euro, wird jemand geblitzt mit 16 bis 20 km/ über dem Limit. (wg)



Weniger Geld für den Radverkehr

Städte, Gemeinden und auch der Landkreis Lörrach sind zunehmend knapp bei Kasse. Weshalb im Budget-Entwurf der Stadt Lörrach fürs Jahr 2025 lediglich 150.000 Euro für den Radverkehr standen anstatt zuletzt 300.000. (Erst nach Redaktionsschluss hat der Gemeinderat über den Haushalt abgestimmt.)

Was sich tun wird

Was mit dem Geld im neuen Jahr geschehen soll, erläuterten Klaus Dullisch, Lukas Riesterer und Bettina Gropp (alle Fachbereich Tiefbau) im Dezember bei einem Treffen mit der IG Velo. Vor der Grenze nach Riehen wird der Straßenraum neu geordnet; in diesem Zug erhalten Radfahrer einen Schutzstreifen. An der Wiese wird ein rund 150 Meter langes Wegstück frisch asphaltiert und verbreitert:



150 Meter Wieseradweg werden verbreitert und frisch asphaltiert.

ab Tüllinger Brücke flussaufwärts. Auf dem Wieseradweg, dieser Pendlerroute West des Radverkehrs, wird die Unterführung der Eisenbahnstraße neu geplant – das ist in Haagen beim Bauhaus. Hier und dort werden Schutzstreifen für den Radverkehr erneuert (zum Beispiel in der Tumringer Straße).

Weitere Fahrradstraßen

Die Planung für eine von Grund auf erneuerte Hartmattenstraße läuft. Ab 2027 werden Leitungen und Kanäle erneuert, zudem Rohre für Fernwärme verlegt. Wenn ganz zuletzt frisch asphaltiert ist, wird die Hartmattenstraße zur Fahrradstraße. Auch die Bergstraße soll eine Fahrradstraße werden; das Wie und Wann wird im Rathaus noch abgestimmt. (wg)

Auf dem Velo zum Kreisklinikum

Bis Straßenbauer für das 2026 fertig werdende Zentralklinikum den Verkehrsanschluss bauen (neben der B 317), einschließlich Radwegen, dauert es noch einige Jahre. Trotzdem werden Radfahrer auch 2026 schon zum Zentralklinikum kommen: über den Wieseradweg, von dem in Höhe Brombacher Wuhr schon heute ein Weg abgeht, der zwischen Bahn und Weiher das Klinikum erreicht. Dieser Weg werde rechtzeitig asphaltiert, versicherte der Fachbereich Tiefbau der IG Velo.

Auch aus Hauingen heraus wird es bis zur Klinikeröffnung eine Radroute geben: ein Neubau, vom Ortsende etwa 300 Meter weit neben die Steinenstraße gelegt bis dahin, wo im Zuge der Neuverlegung der Landesstraße bereits ein Radweg ist. (wg)



Vom Klinikum zum Wieseradweg: Den Weg gibt es (Foto), der Asphalt kommt noch.

Mit dem Velo zur Bahn

Lörrach hat am Bahnhof Haagen/Messe für Bike+Ride investiert, fürs Kombinieren von Rad und Bahn. Die überdachte bisherige Abstellfläche hat einen gepflasterten Boden erhalten und Bügel zum Anschließen von 16 Rädern. Neu können auch auf der anderen Seite der Schranken Velos parkiert werden (*vorne im Bild*), unter der Straßenbrücke: Bügel für ebenfalls 16 Velos sind hier installiert, vor Regen geschützt und beleuchtet. Lörrach hat für die Investition Zuschüsse aus dem Pendlerfonds des Agglomerations-Programms Basel erhalten. (wg)



Parkieren beidseits der Schranken.



Rücksicht braucht's auf engen Wegen

Auf dem Wieseradweg in Lörrach ist es vielfach sehr eng für ein passables Miteinander von Spaziergängern und (oft schnell fahrenden) Radlern. Weshalb auch schon besorgte Eltern mit Kreide die Mahnung auf den Asphalt schrieben: „Bitte langsam, Kinder unterwegs“, dahinter ein Dank mit Herz. Kreide wird beim nächsten Regen weggewaschen. In Tübingen (Bild rechts) mahnt die Stadtverwaltung mit einer dem Regen trotzdenden Markierung, Wege sorgsam zu nutzen – „Gemeinsam mit Rücksicht“ lautet die Aufforderung. Könnte man sich auch gut in Lörrach vorstellen, bei Gevita. Für dort hat die Stadt inzwischen mahnende Hinweistafeln bestellt. (wg)

Lörrach in der Qualitätsstufe

Im Land haben sich inzwischen 120 Städte, Gemeinden und Landkreise zusammengeschlossen in der AGFK-BW: der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg. Der ambitionierte Verein hat im Herbst 32 Mitgliedern die neu geschaffene „Qualitätsstufe“ zuerkannt – auch der Stadt Lörrach. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hatte bereits 2015 bei einem Besuch Lörrach die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ mitgebracht.

Die AGFK-BW hat inzwischen ehrgeizigere Ziele formuliert und „Qualitätsstufe“ als neues Gütesiegel gesetzt. Das Leitbild des Vereins, frisch erarbeitet, ist überschrieben mit „Vision 2030 – Vorrang für Fuß und Rad“. Günter Riemer, Vorstandsvorsitzender der AGFK-BW und Erster Bürgermeister von Kirchheim unter Teck, erklärt: „Unser Ziel ist die Vision Zero, das heißt keine Verkehrstote und Schwerverletzte mehr im Straßenverkehr. Dafür braucht es eine fehlerverzeihende Infrastruktur und

eine Verkehrskompetenz von klein auf.“

Mitglieder der AGFK-BW sind in der badischen Grenzecke bis heute lediglich die Stadt und Landkreis Lörrach; und gerade jenseits der Kreisgrenze noch die Stadt Bad Säckingen. In anderen Landesteilen nutzen Kommunen weit mehr die Expertise der AGFK und die Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches und der Weiterbildung. In den Mitglieds-Kommunen leben rund 80 Prozent aller Landesbewohner. (wg)



Hilfe vor der Ampel

Wer in Lörrach auf der Dammstraße zur Ampel an der Basler Straße radelt, hatte dort bereits eine rote Aufstellfläche und bekam schon vor den Autofahrern grünes Licht. Das Problem war: Wie kommt man nach vorne, wenn wartende Autos bis rechts am Bordstein stehen? Im Herbst hat die Stadt am Fahrbahnrand mit unterbrochener Linie einen Radschutzstreifen markiert – Platz, um vor zur Ampel zu radeln.

Neu dieser Schutzstreifen in der Dammstraße, fürs Vorfahren an die Ampel – hier mit Autofahrern, die den Schutzstreifen akzeptieren.

Der Augenschein zeigt: Ein großer Teil der Autofahrer lässt den Radschutzstreifen tatsächlich frei. Gerade in Stoßzeiten kann der Streifen aber auch völlig blockiert sein. Das hat die IG Velo im Rathaus moniert. Den Schutzstreifen rot zu markieren, könnte Autofahrer vielleicht wirksamer fernhalten. Zudem regte die IG Velo an, diesen Schutzstreifen zu verlängern bis dahin, wo der Kanalweg in die Dammstraße einmündet. Vom Wieseweg kommend sind Hammerstraße, Kanalweg und Dammstraße eine wichtige Radroute, nicht zuletzt für Pendler. (wg)

Radstreifen von Autos befreit

In Maulburgs Feldbergstraße war es eng und damit auch gefährlich geworden.

Besonders Fahrradpendler beklagten es in Maulburg: Der Fahrradstreifen in der Feldbergstraße – die Markierung nur noch schwer zu erkennen – war regelmäßig zugeparkt. Obwohl ein absolutes Halteverbot gilt. Weshalb es für



Radfahrende gefährlich eng wurde hier bei der Zufahrt zur Firma Busch.

Weil offensichtlich überwiegend Mitarbeitende von Busch auf dem Streifen ihre Autos abstellten, nutzte die IG Velo Kontakte ins Unternehmen. Und hatte (dies der Stand bei Redaktionsschluss) rasch Erfolg: der Radstreifen war wieder frei. Jetzt muss die Markierung erneuert und der Schutzstreifen möglichst verlängert werden mindestens bis zur Schauinslandstraße.

Gemeinsam mit der Bürgermeisterin und Busch will die IG Velo Wiesental die gesamte Feldbergstraße anschauen und sie – weil stark genutzt als Route zwischen Schopfheim und Maulburg – für den Radverkehr optimieren. Dann wird auch über einen Zaun zu sprechen sein, der den Radweg verengt und auch Schuld daran hat, dass sich Laub ansammelt. (cf/wg)

Fotos rechts: Der Radstreifen in der Feldbergstraße Maulburgs, zugeparkt und dann befreit von Autos. Im Bild links der gleich anschließende, von Zaun und Gebüsch verengte Radweg.



Finger weg – Rad ist codiert!

Dem Jahresende zu codierte die IG Velo noch zweimal Fahrräder: im Herbst in Weil am Rhein, im Dezember in Schopfheim (Foto links) – willkommene Angebote, gerne genutzt. Die Fahrrad-Codierung ist, neben dem richtigen Abschließen, ein gutes Mittel, das Fahrrad vor Diebstahl zu schützen: Denn codierte Fahrräder sind als Diebesgut schwerer zu verkaufen. Der Code zeigt, wer der Eigentümer oder die Eigentümerin des Fahrrads ist und macht es der Polizei etwas leichter, aufgefundene Fahrräder ihren Eigentümern zuzuordnen. Die Codierung eines Fahrrades kostet 15 Euro. Für Mitglieder der IG Velo (und Neumitglieder) ist die Codierung kostenlos. (wie/cf)



Radpolitik grenzenlos

IG Velo Rheinfelden und Pro Velo Fricktal stoßen am Rhein aufeinander – das gibt interessante Einsichten und die Chance zur Kooperation.

Für die IG Velo Ortsgruppe Rheinfelden ist die Nähe zur Schweiz eine besondere Herausforderung. Sie eröffnet aber auch sehr interessante Möglichkeiten. Wie ist die Situation für Radfahrende „änet em Rhy“, wie

arbeiten Veloinitiativen dort? Wie ist in der Schweiz das Zusammenspiel mit Behörden, Kommunen und der Öffentlichkeit?

Die IG Velo hat neugierig intensive Kontakte zu Pro Velo Fricktal geknüpft – ein Regionalverband von Pro Velo, der 2022 gegründet wurde. Deren Vorständin Béa Biber nimmt im badischen Rheinfelden an Sitzungen der IG Velo teil; und umgekehrt besucht die IG Velo Versammlungen der ProVelo Fricktal in Rheinfelden/Schweiz. Es hat sich gezeigt, dass die



Fürs Radfahren Engagierte, aus Deutschland und aus der Schweiz, sind in engem Kontakt: (von links) Lothar Wihan (Pro Velo), Sibylle Jung (IG Velo), Béa Biber (Pro Velo), Uli Kremper und Gerhard Zenke (beide IG Velo).



IG Velo und Pro Velo mit gemeinsamen Ziel: eine sichere Fahrt aus Schweizer Rheinfelden zur Innenstadt, über die Rheinbrücke ...

Probleme und Erfahrungen sehr ähnlich sind: Eine Verbesserung der Radinfrastruktur ist dringend notwendig, es wird viel geplant und diskutiert – aber entscheidend ist der Wille zum Handeln. Das heißt für die Velo-Engagierten auf beiden Seiten der Grenze, die Initiative zu ergreifen, dranzubleiben und Lobbyarbeit bei politisch Verantwortlichen zu betreiben.

Sicher zur Innenstadt?

Konkret arbeiten IG Velo Rheinfelden und Pro Velo Fricktal für eine bessere Zufahrt von Rheinfelden/Schweiz aus in die Innenstadt von Rheinfelden/Baden, über die alte Rheinbrücke hinweg. Kritisch ist für den Veloverkehr die gefährliche Bahnunterführung hinter der Rheinbrücke. Die IG Velo hatte schon 2020 (in einer Stellungnahme zum Schutzstreifen-Konzept) vorgeschla-

Fricktal im Zugzwang

Wie steht's um die Radpolitik auf Schweizer Seite der Rheinbrücke Rheinfelden? Dort beginnt die Region Fricktal des Kanton Aargaus.

Mit der Annahme des Schweizerischen Veloweggesetzes im Jahr 2022 hat die Schweiz einen wichtigen Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität gemacht. Das Gesetz sieht vor, ein durchgängiges und sicheres Netz von Velowegen in der gesamten Schweiz zu schaffen. Für den Kanton Aargau und speziell für seine Region Fricktal bringt dies besondere Herausforderungen und Chancen mit sich. Es sind gezielte Maßnahmen erforderlich. Und damit tun sich der Kanton und

die Fricktaler Gemeinden nachweislich noch schwer – auch eineinhalb Jahre nach Inkraftsetzung des Gesetzes.

Das Veloweggesetz verlangt von den Kantonen, ein Netz von Velowegen zu knüpfen, das sowohl alltagstauglich als auch sicher ist. Für das Fricktal bedeutet dies, bestehende Wege besser zu verbinden, neue und strategisch wichtige Routen zu erschließen und Velowege breiter und komfortabler zu gestalten. Erforderlich sind sichere Verbindungen zu Schulen, Bahnhöfen und Arbeitsplätzen sowie touristisch attraktive Strecken, auch über Kantons- und Landesgrenze hinweg.

Béa Bieber schiebt mit an

Zu jenen, die kräftig anschieben, zählt vor allem Béa Bieber von Pro Velo Fricktal, Mitglied des Großen

Rats des Kantons Aargau für die Grünliberale Partei. Sie hat in einer Interpellation auf die besondere Bedeutung der Umsetzung des Veloweggesetzes im Aargau hingewiesen. Sie betonte die Notwendigkeit, dass

der Kanton die Gemeinden im Fricktal aktiv unterstützt, um eine hochwertige und zusammenhängende Veloinfrastruktur zu entwickeln. Bieber fordert, dass dabei nicht nur die Verbindungen zwischen den Gemeinden, sondern auch zu den angrenzenden Kantonen Basel-Landschaft und Zürich und nach Deutschland verstärkt werden. „Es wird entscheidend sein, dass die verschiedenen Akteure an einem Strang ziehen und innovative Lösungsansätze



Rheinfelden bewegt sich

Die Stadtverwaltung hat ein Konzept vorgelegt, wie sich mit Fahrradstraßen ein gutes Routennetz erreichen ließe.

Variante entwickelt, die weiter diskutiert werden sollte. Dies gilt auch für die Radführung am Recyclinghof, wo die heutigen Radwege viel zu schmal sind und zum Konflikt mit Fußgängern führen.

Fragezeichen bei den Kosten

Das Planungsbüro hat die Umsetzbarkeit im Detail geprüft, hat Veränderungen im ruhenden Verkehr erfasst und grob die Kosten geschätzt. Hier überraschen die im Vergleich zu anderen Kommunen, wie Bad Säckingen und Waldshut, zum Teil sehr hohen Kosten. In diesem Zusammenhang ist die Ausgestaltung einiger Fahrradstraßen in Kreuzungen zu diskutieren. Eine Anhebung dort verursacht teilweise 50 Prozent der Kosten, macht zum Beispiel 50.000 Euro für 150 Meter Fahrradstraße.

Das Konzept des Planungsbüros ist eine gute Grundlage für weitere Beratungen, auch mit Blick auf Verbindungswege in die Ortsteile, in benachbarte Kommunen (einschließlich Rheinfelden-Schweiz) und auch mit Blick auf touristische Routen. In besonderen Fällen wäre die Einführung eines Modalfilters zu diskutieren. Ein Beteiligungsprozess mit Bürgerinformationen ist geplant.

Die IG Velo Rheinfelden begrüßt, dass die Stadtverwaltung nun die Einrichtung von Fahrradstraßen vorantreibt. Sie schaut deshalb recht hoffnungsvoll ins nächste Jahr und auf die Realisierung einer ausgewählten Route – auch weil Geld dafür im Haushaltsplan 2025 eingestellt ist. (uk)

In Rheinfelden ist der Gedanke angekommen, ein attraktives Radroutennetz zu schaffen mithilfe von Fahrradstraßen auf den Haupttrouten. Nach Vorschlägen von Klimarat und IG Velo hatte die Stadtverwaltung das Planungsbüro Fichtner beauftragt, hierzu geeignete Straßen zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen. Das Büro hat im November mögliche Fahrradstraßen dem Bau- und Umweltausschuss präsentiert – was bei den Stadträten dort ganz überwiegend auf Wohlwollen stieß.

Ein durchdachtes Konzept

Welche Routen und Straßen sich eignen, wurde bereits in der *VeloPost* 3/2024 vorgestellt; einige verbindende Straßen sind hinzugekommen. Leitende Gedanken waren: öffentlichen Einrichtungen verbinden, besonders Schulen (größere Sicherheit für Schüler, weniger Elterntaxis); und mit dem Fahrrad die Innenstadt erschließen.

Kritische Punkte sind: der Wegfall von Parkplätzen; Schwerlastverkehr im Bereich Werderstraße (Recyclinghof) und in der oberen Karl-Fürstenberg-Straße (geplantes Gewerbegebiet); Zuführung zur Fußgängerzone bzw. deren Umfahrung. Für den oberen Teil der Karl-Fürstenberg-Straße hat das Büro Fichtner eine interessante

Was in Lörach (unser Foto) bereits eingeführt ist, bekommt wohl auch in Rheinfelden eine Chance: die Fahrradstraße.



... und unter der Eisenbahnbrücke hindurch – auf Radschutzstreifen, für die Platz wäre ohne diese Abbiegespur.

gen, dort auf der B 34/Basler Straße die Abbiegespuren zur Brücke zu entfernen, um so Platz für Schutzstreifen zu gewinnen. Diese Abbiegespuren sind nicht mehr notwendig: Die alte Rheinbrücke ist für Autos gesperrt, und viel Verkehr gibt es deshalb auf der Rheinbrückstraße nicht mehr.

Mit wenig Geld zu lösen

Dieser Vorschlag wurde vom Planungsbüro nicht abgelehnt. Bisher ist aber nichts geschehen, weil die Stadt ein Gesamtkonzept mit Minikreisel erarbeiten will. Da sich allerdings vier Jahre lang nichts getan hat, und in Anbetracht der prekären Haushaltslage der Stadt (was größere Investitionen wie Kreisel unwahrscheinlich macht), mahnen IG Velo und Pro Velo ein zügiges Markieren von Radschutzstreifen an, um die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. (gz)



Überzeugende Radführung braucht es noch viel mehr in der Fricktaler Region.

entwickeln.“ Hier werde nun aktiv der Fricktal Regio-Planungsverband mit ins Boot genommen, auf welchen Gemeinden hören.

Pro Velo Fricktal hat direkten Kontakt mit allen Fricktaler Gemeinden gesucht. Das zeigt Wirkung. Der Verein wird nun an verschiedenen Stellen als Experte konsultiert und kann seine Ideen einbringen.



Kreiseln in Binzen – ein Videoclip

Über Binzens Kreisel ist viel diskutiert worden. Wie funktioniert er für Radfahrer? Jetzt gibt es einen Videoclip von Sven Weber und Matthias Hofmann (Bild links), die in knapp zwei Minuten die korrekte Nutzung des Kreisels zeigen. Und gute Tipps anhängen wie: im Kreisel möglichst

mittig und selbstbewusst radeln, um gefährliches und nicht erlaubtes Überholt werden zu vermeiden. Zum Clip geht es auf www.igvelo.de, mit diesem QR-Code oder auch auf www.binzen.de. Übrigens: Die beiden Filmemacher arbeiten in Binzen am Radverkehrskonzept mit.



Am Kreisel spät zu sehen

In Grenzach-Wyhlen ist von der Ampelkreuzung an der B 34 am Bildungszentrum bis zum Kreisel B 34/Gmeiniweg auf ca. 550 Metern für Autofahrer Tempo 70 erlaubt. Erst 50 Meter vor dem Kreisel müssen Autofahrer auf 50 km/h runter. Selbstverständlich ist beim Einfahren in den Kreisel die Vorfahrt zu gewähren. Jedoch ist die Nordseite des Kreisels sehr schnell durchfahrbar, um dann Richtung Westen aus dem Kreisel hinauszufahren.

Das Problem: Die etwa fünf Meter vom Kreisel entfernte Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger ist



Autofahrer sehen beim Kreiselfahren erst spät diese Querung für Radfahrer.

für Autofahrer relativ spät sichtbar. Besonders für Radfahrer, welche die Querung von Süd nach Nord nutzen, kann dies sehr gefährlich sein. Die IG

Velo wünscht hier eine Sensibilisierung der Autofahrer durch Beschilderung bzw. Rad-Pictogramm auf dem Asphalt. (aw)

bemerkt & notiert



Grenzach-Wyhlen, Zwischen Grenzach und Wyhlen sind – rechtzeitig vor der dunklen Jahreszeit – die Randstreifen frisch markiert worden auf den Rad- und Fußwegen beidseits der B 34 zwischen Grenzach und Wyhlen. Die Benutzer freut es ab Dämmerung. (aw)



Eimeldingen. Aufwändig und gut saniert, urteilt IG Velo-Mitglied Hanspeter Bartsch über diese Ausbesserung am Langen Bielweg – das ist ein Verbindungsweg zwischen Binzen und Eimeldingen, liegt auf Gemarkung Eimeldingen. Bartsch meldete das große Schlagloch direkt im Rathaus Eimeldingen, von dort wurde der Werkhof beauftragt. Und das Schlagloch ist geflickt!



Ein Schild macht's für alle klar

Nur mit 1,50 Meter Abstand dürfen Radfahrer innerorts überholt werden; zwei Meter sind es außerorts. Viele Autofahrer scheinen das immer noch nicht zu wissen; manchen dürfte das Gebot ganz einfach ziemlich egal sein.

Jedenfalls gibt es auch in der badi-schen Grenzzecke etliche Straßen, die nun zu schmal sind fürs Überholen von Radfahrern. Eigentlich zu schmal. Überholt wird trotzdem, eng und riskant für Radfahrer. Warum hier nicht ein recht neues Schild aufstellen? Das „Z 2771“ macht es allen klar.



Der ADFC hat eben erst zu erklären versucht, warum das Schild bis heute so gut wie nicht zu sehen ist: Weil sowieso vorgeschriebenes Verhalten nicht durch Verkehrsschilder erneuert angeordnet werden soll. Aber der Verzicht aufs Schild hilft Radlern halt überhaupt nicht. Steht das Schild, lassen sich Verstöße zudem leicht ahnden – ganz anders als mit einem schwierigen Messen von Abständen. (wg)

(K)eine Fahrradstraße in Weil am Rhein?

Kaum eingerichtet, regte sich massiver Protest gegen die Fahrradstraße im Zuge der Müllheimer Straße in Weil am Rhein. Von Konflikten zwischen Fußgängern und rasenden Radfahrern war die Rede, aufgebrachte Anwohner sammelten Unterschriften wegen der Umweg-Fahrten, die sie nun in Kauf nehmen müssten.

Umwege, die sich darauf beschränken, links statt rechts aus dem kleinen Quartier zu fahren; wenige hundert Meter, die viele vermutlich ohnehin fahren, weil das Wenden auf der viel zu engen Fahrbahn gar nicht möglich ist. Konflikte, die eher erdacht als real sind, denn auf der von parkenden Autos freien Straße war plötzlich viel mehr Raum für die Begegnung zwischen Radlern und Fußgängern, das Gefahrenpotential viel geringer.

Dass genau dieser gewonnene Platz der eigentliche und einzig wirkliche Vorteil der Fahrradstraße war, wurde in der *VeloPost* schon erörtert.

Deswegen hatte die IG Velo im Gespräch mit der Verwaltungsspitze auch auf genau dieses Problem hingewiesen: Egal, ob und wie die Regelung in der Müllheimer Straße überarbei-

tet werde, eines müsse klar sein: Das ohnehin nicht StVO-konforme Parken auf der Fahrbahn müsse weiterhin unterbunden werden.

Kaum ist die Einbahnstraßenregelung passé, sind die Parker zurück. Fragt sich, ob und wann der Gemeindevollzugsdienst hier einschreiten wird – auch am Abend und am Wochenende. (kdg)



Die neue Fahrradstraße in Weil am Rhein, eingeweiht zunächst ohne parkierte Autos. Nun stehen sie wieder da, zum Ärger von Radfahrern und IG Velo.

IG Velo - intern

IG Velo setzt auf neue Vereinsverwaltung

Ändern sich bei Mitgliedern Daten, bitte Mail an mitgliederverwaltung@igvelo.de.

Ende 2023 musste die Homepage der IG Velo auf das SSL-Zertifikat umgestellt werden – das ist ein Verschlüsselungs-Protokoll zur sicheren Datenübertragung im Internet. Nach gründlicher Recherche und Abwägung entschied sich der Kreisvorsstand der IG Velo für die Vereinssoftware von ClubDesk mit Sitz in Basel. Die neue Vereins-Software umfasst die Mitgliederverwaltung, Website, Mails, Rechnungen und Buchhaltung, Termin- und Dokumentverwaltung.

Im ersten Schritt wurden die Mitgliederdaten eingelese. Dadurch wurde ein deutlich höherer Datenschutzstandard mit verschiedenen Berechtigun-

gen erreicht. Danach wurde die Website umgebaut. Jetzt sind Änderungen mit dem Content-Management-System deutlich komfortabler und einfacher möglich. Termine aus dem Vereinskalendar können per Klick auf der Homepage veröffentlicht werden.

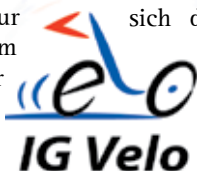
Im Laufe des Jahres 2024 machten sich die Verantwortlichen mit der neuen Software vertraut. So konnte im November der nächste Schritt getan werden: die Mitgliedsbeiträge per Lastschrift einziehen. Fast alles hat sehr gut geklappt. Nur einzelne Fehler sind aufgetaucht. Kündigungen aus der Umstellungszeit gingen unter, in zwei Fällen gab es Fehler im Bankeinzug, auch nicht gemeldete Umzüge sind aufgefallen.

E-Mails können jetzt auch aus dem Programm heraus verschickt werden. So können alle Mitglieder einer Ortsgruppe oder im Landkreis leicht mit

Mail (und Infos) erreicht werden.

Wenn es bei Mitgliedern eine neue Adresse oder Bankverbindung gibt: Bitte die Information gleich direkt an mitgliederverwaltung@igvelo.de mailen. Britta Wieschenkämper wird die Mitgliederverwaltung übernehmen.

Der Hauptakteur bei der Umstellung war Toni Latsch-Gulde. Ihm gebührt großer Dank. (wu)



Safe the date

Die Jahresversammlung der IG Velo Wiesental findet am 18. Februar 2025 um 18 Uhr statt. Alle Mitglieder aus den Gemeinden von Steinen bis nach Todtnau sind herzlich eingeladen! Der Ort und die genaue Tagesordnung mit Rahmenprogramm werden rechtzeitig auf www.igvelo.de und in der Presse bekannt gegeben. (cf)



Alle Termine 2025:

Ausfahrt mit der IG Velo Weil

IG Velo und Schwarzwaldverein Weil am Rhein planen für 2025 wieder abwechslungsreiche Ausfahrten und Touren. Das Programm startet allerdings mit einem Reparaturabend. Hier alle Termine.

Tipps zur Selbsthilfe

Dem technisch weniger versierten Velofahrer werden ausführlich und anschaulich Anleitungen und Tipps für die häufigsten Reparaturen gegeben. So wird bei Pannen das Fahrrad oder E-Bike wieder fahrbereit. Der Termin: Dienstag, 25. Februar von 18.30 bis 21 Uhr im Saal des Kulturzentrums Kesselhaus in Friedlingen.

Markgräfler Runde

Mit dem Fahrrad geht's in Richtung Tannenkirch und Schliengen. Die abwechslungsreiche Tour führt weiter über Hügel und durch Senken, auf landwirtschaftlichen Wegen, über Bamlach nach Welmlingen und Wintersweiler. Kurz vor der Abfahrt nach Efringen-Kirchen bieten sich herrliche Ausblicke. Über Fischingen und Binzen geht's zurück. Etwa 55 Kilometer und 500 Höhenmeter. Treffpunkt ist am Sonntag, 13. April um 10.30 Uhr das Rathaus Weil. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Eisenbahnmuseum Mulhouse

Mit dem Velo über Kembs-Löchle und durch den Hardtwald zum französischen Eisenbahnmuseum im elsässischen Mulhouse, welches offiziell „Cité du Train“, Stadt der Züge, heißt. Es ist das größte Eisenbahnmuseum Europas. 90 Exponate warten auf Besucher, die wichtigsten Momente der Geschichte der Eisenbahn lassen sich erleben. Es

sind 85 Kilometer mit moderaten Steigungen. Treffpunkt ist am Sonntag, 18. Mai um 8.30 Uhr das Rathaus Weil. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Fahrt ins Blaue

Nimm Dein Rad und fahr los: Unter diesem Motto starten IG Velo und Schwarzwaldverein zu einer anspruchsvollen Zweiländer- oder vielleicht auch Dreiländer-Überraschungstour. Abfahrt ist am Sonntag, 27. Juli um 8.30 Uhr der Rathausplatz in Weil am Rhein. Bei sehr sommerlichen Temperaturen vielleicht noch etwas früher.

Fahrstrecke etwa 85 Kilometer, Höhenmeter ca. 800. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Elsass mit Kaysersberg

Abfahrt ist im Elsass in Volgsheim bei Neuf-Brisach. Wir radeln über Biesheim entlang des Rhein-Rhone-Kanals. Dem Canal de Colmar entlang erreichen wir über die Weinwege Kientzheim und Kaysersberg. Kaysersberg mit seinen vielen Fachwerkhäusern, seinem historischen Zentrum und seiner Burgruine hat großen Charme. Nach einer Pause radeln wir weiter über den Kaefferkopf und erreichen eines der schönsten Dörfer in Frankreich: Eguisheim. Diese mittelalterliche Stadt, mit gepflasterten Straßen und den bekannten Riegelhäusern mit farbenfrohen Fassaden, ist sehenswert.

Zurück dann über Neuf-Brisach nach Volgsheim. 80 Kilometer, ca. 220 Höhenmeter. Treffpunkt ist am Mittwoch, 6. August um 9.30 Uhr der Parkplatz Nähe Bahnhof Volgsheim. Ersatztermin: Freitag, 8. August 2025, 9.30 Uhr. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Führung: Helga Medam. Anmeldung erforderlich.

Hinauf nach Endenburg

Entlang der Wiese geht die Fahrt nach Steinen und weiter bis nach Wieslet im Kleinen Wiesental. Dort beginnt der Anstieg und eine längere Bergfahrt nach Henschenberg und Eichholz – der Lohn sind herrliche Ausblicke auf Alpen und Kleines Wiesental. Nach Endenburg geht's talwärts bis Kandern und weiter nach Weil. 60 Kilometer, 500 Höhenmeter. Treffpunkt ist am Sonntag, 21. September um 9.30 Uhr der Rathausplatz Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

INFO

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Es gilt die Straßenverkehrsordnung. Das Tragen eines Helmes ist obligatorisch. Auch sollte ein Handy mitgeführt werden.

Anmeldungen bitte per Mail mit Handynummer an den Schwarzwaldverein Weil am Rhein: Roland.Christ14@t-online.de; oder an die IG Velo Weil am Rhein: JB.Wiechert@t-online.de



Vier Tage am Kaiserstuhl

Anfang September machten sich 20 Radlerinnen und Radler auf zu einer viertägigen Velotour an den Kaiserstuhl, unter der bewährten Leitung von Helga Medam. Hügelig ging's durchs Markgräflerland, durch Felder und Streuobstwiesen, malerische Dörfer. Sie nahmen Kurs auf den Tuniberg-Höhenweg, diesen Panoramaweg auf dem Hauptkamm des Tunibergs – die Fauna und Flora des kleinen Vulkangebirges machen das Radfahren zu einem Erlebnis. Im Winzerdorf Achkarren, am westlichen Rand des Kaiserstuhls, eingeschlossen von Rebhügeln, lag das Quartier für die nächsten Tage.

Die geplante Königsetappe am nächsten Tag ins Elsass, nach Kaisersberg und zur mittelalterlichen Stadt Eguisheim, vermieste regnerisches Wetter. Kurz entschlossen

gab's eine Vormittagstour entlang des Rhein-Rhone-Kanals und des Colmarer Kanals und am Nachmittag einen Besuch des Weinbaumuseums in Achkarren.

Der dritte Tag begann mit einer Flachetappe über Bötzingen und Bahlingen, dort kurz, aber sehr steil in den Rebberg zum Aussichtspunkt am Wasserreservoir. Nach der Altstadt von Eningen wurde Königsschaffhausen angefahren, wo der nächste Anstieg wartete. Belohnt wurde diese Mühe mit einer Abfahrt zum charmanten Städtchen Burkheim mit seinen schmucken Geschäften und dem Café „HeArt“. Zurück in Achkarren folgte eine Traktorfahrt mit Weinprobe rund um die Rebberge. Die Heimfahrt führte über Neuf-Brisach. Das kleine Städtchen, ein Meisterwerk der Festungsbaukunst, ist UNESCO Weltkulturerbe und weltweit einzigartig. (wie)

Schon Mitglied bei der IG Velo?

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

Vorname + Name

Straße + Hausnummer

Postleitzahl + Ort

Geburtsdatum + Telefon

E-Mail

Einzelmitgliedschaft € 15,-/Jahr

Familienmitgliedschaft € 24,-/Jahr
mit den weiteren Familienmitgliedern:

Vorname, Name + Geburtsdatum

Kollektivmitgliedschaft ab € 50,-/Jahr

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

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige die IG Velo bis zu einem Widerruf, den Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift einzuziehen von:

Kontoinhaber

IBAN

Ort, Datum + Unterschrift Kontoinhaber

Bitte ausschneiden und senden an:

IG Velo Landkreis Lörrach 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 vereinsinterne Zwecke auf einem Datenträger gespeichert, aber nicht an Dritte weitergegeben.



Dauert noch

Radwege bauen braucht Zeit. Und noch mehr Zeit. Auch beim Landkreis Lörrach, der drei Wege vorbereitet und den Baubeginn erst in 2027 und 2028 sieht.



Von Minseln hoch auf den Dinkelberg. Links neben die Straße legt der Landkreis einen Radweg.

Zum Schutz des Klimas braucht es auch eine Verkehrswende; und besondere Priorität für attraktive Wege zum Radfahren. Deshalb stößt bei der IG Velo unangenehm auf, wie schwierig oft das Planen ist, wie zäh das Abstimmen mit den vielen irgendwie Beteiligten, wie zeitraubend das rechtliche Verfahren bis zur Baugenehmigung. So oft schon gehört beim Regierungspräsidium. Oder Ende November auch im Landratsamt Lörrach.

Im Landratsamt saß die IG Velo am Tisch mit den drei für Radverkehr zuständigen Fachfrauen: Martina Hinrichs (sie leitet die Stabsstelle Strukturpolitik + Nachhaltige Mobilität), Alexandra Käfer und Bettina Siegmund (beide Verkehrsplanerinnen Radverkehr). Eine Radverkehrsbeauftragte gibt es nach Alexandra Bühlers Ausscheiden nicht, die Stelle wurde nicht neu besetzt – Kostengründe.

RS 7 ein zähes Geschäft

Die beiden Verkehrsplanerinnen konzentrieren sich auf vier Bauprojekte. Das gewichtigste und entschieden schwierigste ist der Radschnellweg Wiesental (RS 7) – der Landkreis ist Bauträger und intern liegt das Vorhaben in Händen von Bettina Siegmund. Seit knapp einem Jahr gilt die Vorzugs-Trasse zwischen Schopfheim und Schweizer Grenze als festgelegt; nur mitten in Schopfheim braucht es noch eine Verkehrsstudie über die optimale Kreuzung der Bahnlinie. Immer noch ist RS 7 im Stadium der Vorplanung; es hat 2024 weitere Abklärungen mit Städten und Gemeinden, ebenso mit Planern gebraucht. 2025 kann die Öffentlichkeit nochmals auf den Stand der Dinge schauen. Wie es weitergeht, wann erste Abschnitte wo und wie gebaut werden können, kann heute niemand seriös beantworten.

Hoch zum Dinkelberg

Das ist anders bei drei überschaubaren Radwegen entlang von Kreisstraßen. Bei zwei Radwegen (jeweils rund einen Kilometer lang) zum Dinkelberg hinauf sieht Alexandra Käfer Licht am Ende des Tunnels. Das Regie-

rungspräsidium Freiburg könnte beide Planfeststellungsverfahren bald mit Baugenehmigungen beenden. Womit ein Baubeginn 2027 wahrscheinlich ist: beim Radweg von Wiechs nach Nordschwaben entlang der Kreisstraße 6336; und beim Radweg entlang der Kreisstraße 6333 von Minseln hinauf bis Höhe Adelhausen, bis zur Landesstraße – das ist eines von zwei Teilstücken jener Radroute, die über den Dinkelberg hinweg das Hochrheintal mit dem Wiesental verbinden wird.

Der zweite Teil dieser Route, von Höhe Adelhausen hinunter nach Maulburg, entlang der Landesstraße: Der wäre eigentlich Sache der Planer im Regierungspräsidium. Weil die jedoch keine Kapazitäten frei haben, übernahmen Rheinfelden und Maulburg gemeinsam – in Kooperation mit dem Regierungspräsidium, das ja auch bezahlt. Im Ergebnis geht's hier schneller voran als beim Radweg des Landkreises – von einem Baubeginn 2025 war schon die Rede.

Quer rüber hinter Minseln

Gut zu hören von Alexandra Käfer, dass bei ihrem Projekt Minseln-Adelhausen ein erster Plan ergänzt worden ist. Radfahrer bergwärts müssen am Ortsende Minseln die Straße queren, um auf den Radweg links der Kreisstraße zu gelangen. Dafür wird nun auf der Straße eine Mittelinsel geschaffen. Das hatte die IG Velo gefordert.

Trasse durchs Feuerbachtal

Ein drittes Radweg-Projekt wurde Jahrzehnte lang ohne Folgerungen diskutiert: ein Radweg im Feuerbachtal von Egringen nach Holzen, weitestgehend entlang der Kreisstraße 6351, rund 3,2 Kilometer lang. Nun hat's der Landkreis wirklich angepackt, und das beauftragte Planungsbüro ist gut vorangekommen. Prognose im Landratsamt: Baubeginn 2028. (wg)



Die Kreisstraße Richtung Holzen. Diese Markierung ist weggefräst – unangenehm nun, genau darauf mit dem Rad zu fahren. Derzeit arbeitet der Landkreis an einem Radweg parallel zur Straße.

Bis ein Radweg durchs Feuerbachtal gebaut ist, von Egringen nach Holzen, wird es voraussichtlich noch drei, vier Jahre dauern. Weshalb Radfahrer auf die Kreisstraße müssen zu vielfach sehr schnellen Autofahrern – und auf einen ruppigen Asphalt. Denn die Markierung eines Radschutzstreifen, vor Jahren taleinwärts aufgebracht, ist weggefräst. Dieser Schutzstreifen war Teil eines Pilotprojekts. Nach Auswertung des Versuchs stand fest: In Baden-Württemberg ist solch eine

Markierung außerorts erlaubt, aber nur in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Priorität haben getrennte Radwege.

Wann die Kreisstraße von Egringen nach Holzen (nach diesem Abfräsen) wieder einen radlerfreundlichen Belag erhält? Kann im Landratsamt derzeit nicht sicher beantwortet werden. Im Kreisstraßenprogramm 2021–2025 ist die K 6351 nicht aufgeführt. Sie steht jedoch in der Liste der möglichen „Nachrücker“. (wg)



Hinauf nach Kürnberg: Piktogramme mahnen

Seit 2024 macht es ein Erlass des Verkehrsministeriums leichter, auf Straßen außerorts Fahrrad-Piktogramme zu markieren – gerade dort, wo getrennte Radwege nicht möglich sind. Geschehen nun auf der Kreisstraße von Fahrnau hinauf nach Kürnberg. Es ist eine Maßnahme des Landratsamts, in enger Absprache mit Kürnbergers Ortsvorsteher Peter Ulrich.

„Zusammen mit den Verkehrsschildern sind das eindeutige Signale an Auto- und Motorradfahrende“, sagt Ulrich. „Dadurch erhöht sich nun hoffentlich die Sicherheit der Fahrradfahrenden, darunter auch viele Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Schule.“

Die alle 50 Meter markierten, einen Meter breiten Piktogramme sollen Auto- und Motorradfahrer sensibili-

isieren. Sie sind auf der bergauf führenden Straßenseite markiert, um den langsamer fahrenden Radlern Schutz zu bieten.

Die Strecke Fahrnau-Kürnberg wird von Fahrradpendlern genutzt und ebenso für Radtouren. Im Mai hatte das Landratsamt an manchen Tagen über hundert Radfahrer und Radfahrerinnen gezählt.

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

„Wir müssen schauen, dass wir tatsächlich bauen!“

Das große Projekt „Radschnellwege“ zeigt: Alles Planen und Suchen nach den besten Lösungen muss doch mal zu einem Ende kommen – wenn auch nicht um jeden Preis. Merkt Matthias Zimmermann vom ADFC in unserem Interview an.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) zählt mehr als 230.000 Mitglieder und ist – weltweit – die größte Interessenvertretung für Radfahrer und Radfahrerinnen. Vorsitzender des Landesverbands Baden-Württemberg ist seit 2023 Matthias Zimmermann aus Karlsruhe. Er ist promovierter Verkehrsingenieur und lehrt am Karlsruher Institut für Technologie den Entwurf von Verkehrsanlagen.

Wolfram Uhl, Co-Vorsitzender der IG Velo Landkreis Lörrach, war im November mit Matthias Zimmermann unterwegs zur Bundeshauptversammlung des ADFC in Nürnberg. Eine Gelegenheit zum Gespräch über Politik fürs Radfahren und die Frage, was Fahrradstädte ausmacht.

Wolfram Uhl: Matthias Zimmermann, wenn Du auf Deutschland schaust und vergleichst: War's für Radfahren nützlich, dass in Baden-Württemberg schon seit 2011 ein Grüner Ministerpräsident ist und ebenfalls ein Grüner der Verkehrsminister?

Matthias Zimmermann: Eine grü-

ne Grundstimmung ist mit Sicherheit hilfreich, und fürs Radfahren ist der Verkehrsminister vermutlich der noch Wichtigere – einer, der als Person hinter einer Politik fürs Radfahren steht. Es hat sich was geändert, der ADFC konnte die Entwicklung unterstützen. Was angeschoben wurde, muss nun aber umgesetzt werden – in dieser Phase stehen wir jetzt.

„Ich verstehe auch die Ungeduld im Ministerium“

Was ja besonders für das „Leuchtturmprojekt“ des Verkehrsministers gilt, die Radschnellwege. Bei denen geht es nur zähl voran – zähl auch im Landkreis Lörrach. Aus Sicht des ADFC: Warum klemmt's, und was wäre zu tun?

Ein schwieriges Thema. Die Genehmigungsverfahren bei Radschnellwegen sind in etwa die gleichen wie beim Straßenbau, sie dauern. Und dauern je nachdem noch länger, wenn und weil ja auch der ADFC die möglichst besten Lösungen sucht. Ich verstehe die Ungeduld. Auch diese, ich nenn es mal:

positive Ungeduld im Ministerium, das sichtbare Erfolge sehen will. Ja, wir müssen schauen, dass wir tatsächlich bauen! Weil man auch nicht weiß, wie sich politische oder finanzielle Verhältnisse ändern. Es nützt nichts, wenn wir super Planungen haben, aber irgendwann keiner mehr bereit ist, das auch zu bauen. Am Ende muss aber auch ein Radschnellweg mit Kompromissen noch eine wirkliche Verbesserung bieten.

„Eine Projektorganisation muss Zug dahinter bringen“

Im Landkreis Lörrach liegt das Projekt Radschnellweg in Händen der Kommunen. Mir scheint, es wäre besser gewesen, die Planung eine Stufe höher anzusetzen. Denn nun müssen Kommunen Geld bereitstellen und wollen aber auch sehr genau bestimmen, wie Radverkehr bei ihnen funktioniert – und das vielfach aus Sicht der Autofahrenden, so der Eindruck.

Projekte, die ich rund um Karlsruhe kenne, sind in der Regel vom Regierungspräsidium gesteuert. Dort geht es aber nicht automatisch schneller voran. Eine Projektorganisation – wer auch immer – muss Zug dahinter bringen, darauf kommt es an. Und darf



Wie Tübingen ins Radfahren investiert, ist für Matthias Zimmermann vorbildlich. Im Herbst wurde die dritte von vier Radbrücken eingeweiht, im Winter beheizbar.



Im Gespräch für die VeloPost: Matthias Zimmermann (links), Landesvorsitzender des ADFC, und Wolfram Uhl, Co-Vorsitzender IG Velo Landkreis Lörrach.

nicht darauf angewiesen sein, dass jede einzelne Gemeinde sozusagen mit auf dem richtigen Weg ist.

Wenn das Radfahren eine Freude sein soll und möglichst die Nr. 1 bei der Alltagsmobilität: Dann ist jede einzelne Stadt und Gemeinde gefordert. Welche Kommunen in Baden-Württemberg sind derzeit für Dich Vorbilder?

Einfach wäre es, wenn ich jetzt wieder diese großen Städte nenne, die jeder kennt. Ich habe den Eindruck, dass auch mittelgroße und kleinere Städte wie Konstanz oder Emmendingen zeigen, was möglich ist. Weil sie eben wirklich überzeugt sind, dass die ganze Stadt dahintersteht; dass sie zum Beispiel Fahrradstraßen einrichten können, in denen nur noch wenige Autos fahren oder gar keine mehr. Von Tübingen ist zu Recht oft die Rede: Tübingen mit seinen neuen, sehr konsequenten Bauwerken fürs Radfahren wie der neuen Bahnbrücke oder dem Radkreisel. Es braucht, egal auf wel-

cher Ebene, immer Personen die sagen: Ja, das ist es uns wert! Auch wenn es mal Millionen kostet – Millionen, die beim Straßenbau selten hinterfragt werden, sondern für aufwändige Bauwerke als zwangsläufig hingenommen werden. Wir brauchen Vorreiter bei den Kommunen. Sie geben Mut und zeigen: Es geht.

Was oder auch: Wen braucht es vor allem, damit eine Stadt zur Fahrradstadt wird?

Der Begriff Fahrradstadt ist ein bisschen schwierig. Als ich gerade im Amt war, hat Karlsruhe den Titel „Nr. 1 der Großstädte“ beim ADFC-Fahrradklimatest verloren – und da wurde ich tatsächlich gefragt, ist Karlsruhe denn noch Fahrradstadt? In einer Fahrradstadt muss Radverkehr klar sichtbar sein als eine den Stadtverkehr prägende Mobilität. Da muss es Wege geben, wo Radverkehr so dominiert, dass dies auch Leute erkennen, die es vielleicht gar nicht wahrhaben wollen. Auf der gesamten Stadtfläche kriegen wir's natürlich nur schwer hin. Mir ist am wichtigsten, dass für alle erkennbar ist, dass Radfahren einfach dazugehört, unumkehrbar. Dass dies auch bei irgendwelchen politischen Machtwech-

seln nicht mehr in Frage gestellt wird.

Wieviel Geld investieren vorbildliche Fahrradstädte Baden-Württembergs in den Radverkehr?

Schwierig, das genau zu beziffern. Was an Geld nötig ist, hängt ja stark davon ab, wo denn was für Radverkehr ganz neu gebaut werden muss. Und ob Neubau einfacher und günstiger gelingen kann, weil er im Zuge größerer Projekte geschehen kann – zum Beispiel in Karlsruhe beim Bau der U-Bahn, wo bei den Kosten für Wiederherstellung dann auch jene für Radverkehrsanlagen enthalten sind. Aber klar: Es gibt im Ausland einfach Kommunen oder Gesellschaften, die deutlich mehr ausgeben – egal, wie man es rechnet.

„Lösungen zeigen, das ist so ein bisschen mein Werben“

Wie bringt man Bürgermeister und Gemeinderäte zum Umdenken?

Mit guten Beispielen aus vergleichbaren Kommunen oder Regionen. Zeigen, dass es woanders geht und Nutzen bringt. Dass die Angebote von Radfahrenden auch wahrgenommen werden. Bauliche Lösungen zeigen, das ist so ein bisschen mein Werben.

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

Schluss mit dem Blenden

Mit falsch eingestellten Scheinwerfern werden Radfahrer zur Gefahr. Korrektes Einstellen dringend erforderlich.

Fahrradscheinwerfer leuchten mittlerweile mit äußerst leistungsfähigen LEDs und ermöglichen so eine viel bessere und weitere Sicht als frühere Modelle mit Halogen-Leuchtmittel. Damit der Scheinwerfer seine volle Kraft entfalten kann und gleichzeitig andere nicht blendet, muss er allerdings richtig eingestellt sein.

Wie das geht? Die Frage beantwortet die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO §67,3 Absatz 2) seit 2017 wie folgt: „Der Scheinwerfer muss so eingestellt sein, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet.“ Klingt einfach, ist aber dann doch kompliziert. Der bekannte Tipp, das Fahrrad mit dem Vorderrad an eine Mauer zu rollen und dann die Oberkante des Lichtkegels knapp unter der Anbauhöhe des Scheinwerfers zu justieren, gilt zwar weiterhin als grobe Orientierung. Aber: „Radfahrende rufen damit nicht das volle Potenzial ihrer Lampen ab. Sie konzentrieren sich bei der Einstellung nur auf einen Punkt, dabei liefern viele Scheinwerfer einen breiten Lichtteppich über viel größere Strecken“, erklärt Sebastian Feßen-Fallsehr vom Lichtexperten Busch & Müller.

Obacht auf die Hell-Dunkel-Grenze

Moderne LED-Scheinwerfer haben eine deutlich höhere Leuchtweite als die früheren Fahrradlampen. Topmodelle können, richtig eingestellt, rund 100 Meter weit die komplette Fahrbahnbreite sehr gut ausleuchten. „Für die meisten ist eine Ausleuchtung bis

ca. 50 Meter aber am angenehmsten“, sagt Feßen-Fallsehr. Als Orientierung für die richtige Einstellung gilt die Hell-Dunkel-Grenze, die jeder moderne Scheinwerfer, egal ob mit Akku oder Dynamo betrieben, aufweisen muss. Wie beim Auto optimiert diese Grenze die Lichtverteilung zwischen einem unteren hellen und einem oberen dunklen Bereich. Oberhalb dieser Grenze dürfen Fahrradscheinwerfer maximal mit zwölf Lux im Tagfahrmodus leuchten, unterhalb sind keine Grenzen gesetzt.

Testen auf dem Parkplatz

Sein Tipp deshalb: Testfahrten abseits des Verkehrs, zum Beispiel auf einem dunklen Parkplatz – testen also vor Fahrtantritt, ob das Licht den Gegenverkehr blendet. Wenn auf ei-

Es ist nicht damit getan, sein Rad mit tollem Licht auszustatten. Mehr Lichtleistung bedeutet auch mehr Verantwortung. Schließlich sind die Scheinwerfer keine rollende persönliche Lichtshow.“ (Gunnar Fehlau, Autor und Gründer von pressedienst-fahrrad)

ner geraden Strecke die Hell-Dunkel-Grenze auf der Fahrbahn, selbst in weiter Ferne, noch erkennbar ist, ist der Scheinwerfer passend eingestellt. „Es gibt kein Patentrezept mehr. Aber der helle Teil des Lichts hat in Bäumen oder Gesichtern nichts verloren“, betont Feßen-Fallsehr.

Fernlicht auch am Velo

Eine Besonderheit gibt es aber noch: An immer mehr hochpreisigen E-Bikes und mittlerweile auch Fahrrädern finden sich Scheinwerfer mit vollwertigem Fernlicht. Das ist seit 2017 erlaubt und funktioniert exakt so, wie man es vom Auto kennt: Der Abblendmodus hat eine klare Hell-Dunkel-Grenze und leuchtet die Fahrbahn aus. Mit einem Klick auf den Lenkerschalter leuchtet das Fernlicht deutlich über diese Grenze hinaus – heller, höher und viel weiter. Wie beim Auto muss man darum auch beim Bike innerorts und bei Gegenverkehr abblenden, bekommt aber das nötige Licht, um in kompletter Finsternis mit ausreichend Sicht unterwegs zu sein. Bei E-Bikes wird der Scheinwerfer durch den E-Bike-Akku gespeist, bei herkömmlichen Fahrrädern funktioniert die Technik mit einem separaten Akku.



Das Licht von Scheinwerfern hat nichts zu suchen in Gesichtern. Der Hersteller Busch & Müller zeigt mit solchen Fotos, was beachtet werden muss, um ein Blenden zu verhindern. Die Hell-Dunkel-Grenze des Scheinwerferlichts (im Bild links) muss auf der Fahrbahn zu erkennen sein, egal in welchem Abstand. Unbedingt testen!



Zwischenruf

Du siehst heute wieder blendend aus!

Alle Jahre wieder beschäftigt uns das Thema Beleuchtung am Velo. Als Radfahrende kämpft Frau in der dunklen Jahreszeit nicht nur mit in schwarze Baumwolle gekleideten unbeleuchteten Radfahrenden oder Fußgängern (merkwürdigerweise sind oft die Hunde, aber nicht die Frauchen und Herrchen beleuchtet), sondern auch mit blendenden motorisierten oder nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Hinzu kommen Schneeberge, rutschiges Laub und Sturmholz auf Radwegen, was sehr gute Beleuchtung erfordert.

Bitte nie ohne!

Ich wünsche mir verantwortungsvolles Miteinander anstatt gegenseitiger Schuldzuweisung und Aufrüstung. Radfahrende, bitte überprüft, ob eure Beleuchtung funktioniert und richtig eingestellt ist. Und fahrt nie ohne, wenn es dunkel ist. Verzichtet auf Helmscheinwerfer im Begegnungsverkehr mit anderen Radfahrenden, und auch auf nervige Blinklichter. Beides kann außerorts auf der Straße seine Berechtigung haben, hat aber garantiert auch einen „Aus“-Schalter.

Es gibt übrigens schon sehr gute Velo-Beleuchtungen mit Fernlicht, die blendfrei eingestellt werden können. Bei regelmäßigen Überlandfahrten rentiert sich die Investition. Passive Sicherheit ist für Radfahrende und für Fußgänger im Mischverkehr mit Radfahrenden ein Muss. Schon kleine reflektierende Flächen erhöhen die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit.

Im Auto mitdenken!

Vom Autoverkehr wünsche ich mir mehr Mitdenken. Adaptives Fernlicht erkennt Radfahrende zu spät oder gar nicht! Die Hersteller erwähnen das übrigens in der Beschreibung. Also bitte selbst mitdenken und abschalten! Im November wurde der Deutsche Zukunftspreis vergeben für eine LED-Beleuchtung, welche andere Verkehrsteilnehmer erkennen und ein Blenden verhindern kann.

Bis dahin (und das gilt nicht nur fürs Licht): Liebe Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, bitte denkt an eure Sicherheit, aber nicht nur an euch selbst. Miteinander kommen wir alle voran.

Claudia Foljanty



Fotos: www.pd-f.de

Verboten. Erlaubt. Gefordert.

- Helm- oder Stirnlampe als einziges Licht ist verboten. Helmlampen sind gerade bei Mountainbikern beliebt. Ihr Vorteil: Sie leuchten dorthin, wo man auch hinsieht – speziell bei Kurvenfahrten wichtig. Dürfen im Straßenverkehr aber nur als Zusatzbeleuchtung verwendet werden. Und dann auch nur, wenn der Gegenverkehr nicht geblendet oder gestört wird.

- Blinkende Scheinwerfer oder Rücklichter sind verboten – zumindest am Fahrrad. Aber blinkende Leuchten dürfen zusätzlich am Körper oder Rucksack getragen werden und so die Sichtbarkeit erhöhen.

- Blinker zum Anzeigen der Fahrtrichtung sind seit Sommer 2024 erlaubt, aber nicht Pflicht. Sie können nachgerüstet werden, sind bei Neuanschaffungen meist bereits eingebaut.

- Keine Extrawurst für Rennräder. Rennräder müssen bei Dunkelheit genauso mit einer StVZO-konformen Beleuchtung ausgestattet sein wie andere

Räder. Dafür wird in der Regel eine Akku-Beleuchtung genutzt.

- Hologramme sind aktuell nicht zulässig – das sind Projektionen vom Scheinwerfer auf die Straße: zum Beispiel Fahrtrichtungsanzeige, Gefahrenmeldungen, Abstandregelungen oder Akku-Reichweite.

- Reflexion – da sind Pflicht ein weißer Reflektor nach vorne, der in den Scheinwerfer integriert sein kann; und ein roter Rückstrahler mit einem Z-Zeichen nach hinten, der ebenfalls in das Rücklicht integriert sein darf. Dazu kommen je zwei gelbe Reflektoren pro Pedal. Für die seitliche Reflexion gibt es drei Möglichkeiten. Als gängige Lösung haben sich ringförmige weiße Streifen an den Reifen etabliert. Ebenfalls erlaubt sind reflektierende Speichenhülsen, allerdings nur, wenn

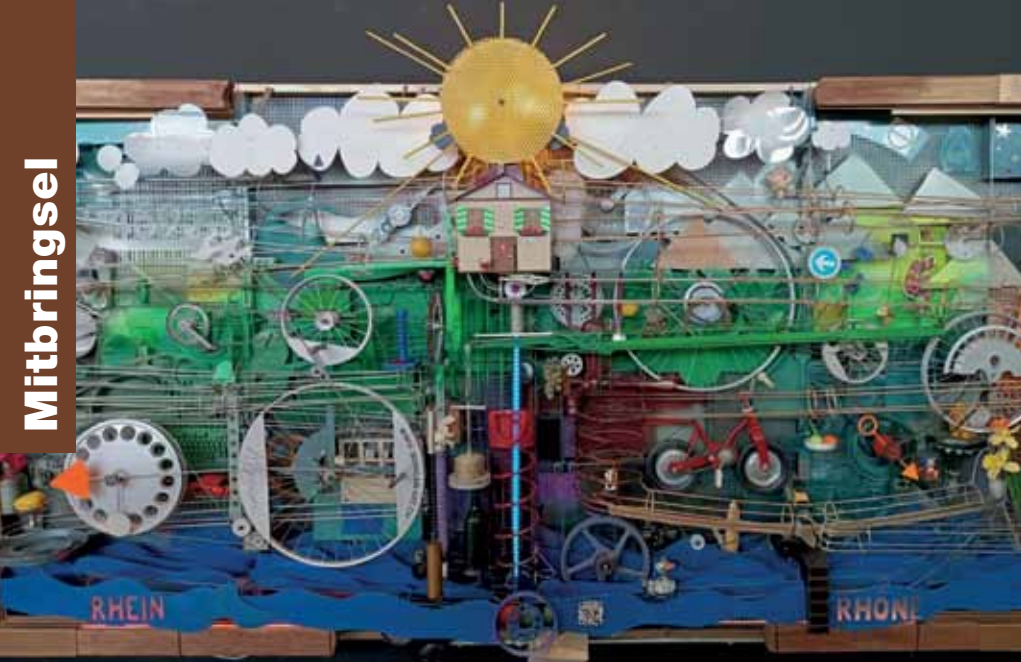
an jeder Speiche eine befestigt ist. Gelbe Speichenrückstrahler sind als dritte Option gestattet. Hier müssen mindestens zwei pro Laufrad angebracht sein. Leuchtende, reflektierende Be-

kleidung sowie Elemente am Helm sind ebenfalls beliebt und erlaubt. Reflektierende Aufkleber am Rahmen haben keine Zulassung durch die StVZO.



Blinker: erlaubt, keine Pflicht.

 <p>Velo Shop Weil Meisterbetrieb / Inh. Marcus Mehlin</p> <p>79576 Weil am Rhein Hauptstr. 65 Tel. 07621 78915</p> <p>Reparaturen aller Marken Bitte Termin vereinbaren</p>	<p>Wir führen</p> <p>Stevens Velo de Ville Puky</p> <p>BBF Checker Pic Dahon</p> <p>Feldmeier Viva Wulfhorst</p> <p>Verschiedene Marken auf Bestellung</p>
	<p>Like a Bike Roller City Scooter</p> <p>Kinderanhänger Burley Chariot Dolphin etc.</p> <p>Internet www.veloshopweil.de</p>



Kunst am Bau. Charles Morgan, Engländer mit Wohnsitz Schweiz, schuf offensichtlich mit Vergnügen dieses Kunstwerk aus neu genutzten Teilen – großteils aus Velos. Gesehen hat das Werk Ulrich Siemann in der Autobahnraststätte Rose de la Broye oberhalb von Estavayer, mit schönem Blick auf den Lac de Neuchatêl. In der Nähe ist die Wasserscheide zwischen Rhein (Aare) und Rhône (Genfersee) – für Velofahrer eine nicht zu steile Rampe. Auf Knopfdruck kommt die Kunst in Bewegung.



Nicht ohne Risiko. Mit den Augen eines Radfahrers lässt sich so einiges entdecken in Amsterdam – zum Beispiel dieses fragil wirkende Hochrad Marke Eigenbau. Michael Pantze staunte und schickte uns das Bild.



Erinnerungen. Thomas Quartier sah dieses Velo neben dem Augsburger Klimacamp stehen – erinnerte ihn an die späten Sechziger-Jahre, an Flower-Power.

Besten Dank! So manche Leser halten liebend gern Ausschau nach Schönerem, Kurioserem oder Witzigerem für unsere Mitbringsel-Seiten! Vielen Dank dafür, wieder einmal. Was für diese VeloPost an Fundstücken zusammengekommen ist, präsentieren wir hier. Manches war ganz in der Nähe zu finden; aber auch in Brasilien ist für uns fotografiert worden. Was dieses Mal nicht Platz hatte, bewahren wir auf für die nächste VeloPost. Und gerne weiter so! Fotos bitte schicken an die Adresse velopost@igvelo.de



Hot Dogs. Nicht besser Radfahren als Fliegen? Geht nicht immer. Yvonne Siemann hat am Hot-dog-Stand des Flughafens São Paulo fotografiert, wo vor allem die Langstreckenflüge starten.



Griechisch beflaggt. Nachhaltigkeit auf zwei Rädern wollen uns Wolfgang und Friederike Lorenz zeigen: ein Fahrrad wesentlich aus Holz. Haben sie für uns während ihrer Radreise auf Kreta fotografiert, in Rethymno.

Fisch im Trockenen. Gafanha da Nazaré ist ein Ort an Portugals Küste, in Fischnähe – was diesen kunstvollen Veloständer verständlich macht. Claudia Foljanty fotografierte, verzichtete aber auf den Praxistest.





Autogramm. Bärbel Wiechert war unterwegs in Brandenburg und kehrte froh mit rotem Mitbringssel heim nach Weil. Denn über gute Kontakte hatte sie ein Trikot von Simon Geschke geschenkt bekommen, handsigniert. Geschke hat vor wenigen Monaten seine starke Karriere als Radprofi beendet.



Kruscht mit Velo. Da will jemand den Vorüberfahrenden und Spaziergängern eine Freude bereiten. Michael Pantze jedenfalls hielt an und fotografierte für die *VeloPost* – das leuchtend gelbe Fahrrad hatte es ihm selbstverständlich besonders angetan. Das Sammelsurium ist zu sehen im Dorf Feldberg, einem Ortsteil von Müllheim.



Voorsicht! Bei Tröbsdorf führt ein gut asphaltierter Radweg abwärts Richtung Weimar – Ulrich Siemann war dort unterwegs auf den Spuren Martin Luthers. Warum mahnende Schilder? Am Weg liegen Eingänge zu Gärten. Da habe es wohl öfter mal gescheppert, mutmaßt unser Fotograf.



Wangen im Rückblick. Die Landesgartenschau Wangen ist vorbei. Aber Brunhilde Trickes hat für die *VeloPost* noch ein Foto: „Der besondere Velofahrer“ war eine Installation der Gemeinschaftsschule Wangen.



Schick und praktisch. Gunhild Maurer-Haag mailte uns diesen Radständer aus Silvaplana. Gut zu gebrauchen und schick zugleich, lautet ihr Urteil.



Gruß aus Basel. Yvonne Siemann entdeckt in Basler Schaufenstern immer wieder mal ein Motiv für die *VeloPost*. Hier ein Bild aus der St. Alban-Vorstadt – die Deko mit Velo vielleicht angelehnt an die Kunst von Keith Haring, merkte sie in ihrem E-Mail an.



Zersägt. Im Basler Quartier Neubad ragt dieses Rad aus der Hauswand, nachts leuchtet das Rücklicht. Yvonne Siemann sah's beim Quartierflohm – wo das Vorderteil dieses Velos als Kleiderhaken im Einsatz war.

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

2025 erneut drei Velo-Börsen

Die IG Velo bietet auch 2025 drei Marktplätze für den Verkauf und Kauf gebrauchter Fahrräder. Drei IG Velo-Börsen werden vorbereitet, die Termine:

- Samstag, 29. März in Weil am Rhein, Hof der Leopoldschule
- Samstag, 5. April in Lörrach, voraussichtlich Hof der Hebelschule (beim Hebelpark)
- Samstag, 12. April in Rheinfelden auf dem Oberrheinplatz

Die IG Velo-Ortsgruppen organisieren die Börse in ihrer Stadt und bieten dafür jeweils um die 20 Helfer auf. Wer mithelfen will, meldet sich bitte per Mail bei der Interessengemeinschaft.

So funktioniert die Börse

Gebrauchte Fahrräder, Anhänger oder Zubehör bringt man zwischen 8



und 10 Uhr zur Börse. Zuhause bereits sollte man bei Velos die Rahmennummer suchen und notieren – dann geht's am Eingang zur Börse schneller voran.

Später am Vormittag, zwischen 10.30 und 12.30 Uhr, können Interessenten aussuchen und kaufen. Der Käufer nimmt das Velo nach dem Be-

Rad. IG Velo-Mitglieder brauchen keine Annahmegebühr zu bezahlen. Zehn Prozent des Verkaufserlöses erhält die IG Velo für ihre Arbeit.

Velo-Börsen stehen nur privaten Verkäufern offen. Pro Person können höchstens drei Fahrräder angeboten werden.

zahlen gleich mit. Der Verkäufer holt sich den Erlös nach 12.30 Uhr ab (oder nimmt sein Velo wieder mit, falls sich kein Käufer fand). Die Annahmegebühr beträgt zwei Euro je

Mitgemacht beim Fahrradklimatest

Zum 11. Mal hatte der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) im Herbst 2024 zum Fahrradklima-Test gebeten: Wie fährt es sich bei uns im Ort? Bis der Test ausgewertet ist, dauert es noch bis April 2025. Was schon feststeht: Noch nie haben im Landkreis Lörrach so viele Radfahrerinnen und Radfahrer mitgemacht – auch das Werben der IG Velo fürs Teilnehmen scheint belohnt worden zu sein.

Rund 214.000 Menschen in ganz Deutschland haben sich beteiligt. Im Landkreis Lörrach waren es 727, das sind 438 mehr als beim Test davor. Einige Teilnehmerzahlen: Lörrach 277 (+178), Weil am Rhein 63 (+9), Rheinfelden 87 (-26), Grenzach-Wyhlen 78 (+26). Erstmals in die Wertung kommen Steinen 78 (+73) und Schliengen 32 (+30). Schaut

man zugleich auf die Einwohnerzahl, war die Teilnahme nirgends so groß wie in Steinen; auch Schliengen hat ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Die Un-

terstützung aus den Rathäusern macht sich bemerkbar.

Auch beim Fahrradklima-Test 2024 ist davon auszugehen, dass wieder zwei Drittel das Fahrrad (fast) täglich und über 90 Prozent mindestens einmal die Woche nutzen. Beim vorangegangenen Test notierten mehr als 90 Prozent der Teilnehmenden, auch über ein Auto zu verfügen – sie kennen ihre Orte also aus beiden Perspektiven.

Schwerpunktthema 2024 war das Miteinander im Verkehr mit Fragen wie diesen: Wie stark beeinflussen Konflikte den Straßenverkehr, und was tun Städte und Gemeinden, um das Miteinander zu verbessern? Der ADFC will wissen, welche Maßnahmen wirklich helfen, und Orte in Deutschland finden, die als Vorbilder dienen können. (wu/wg)

