

# VeloPost



## Mit Kids auf die Reise

Kinder finden rasch Lust an Urlaub mit dem Fahrrad. Die Eltern müssen es nur richtig anfangen. Seite 16

## Vornweg

### 25 machten mit

Bevor wir unsere neue Zeitschrift in Druck gaben, zählten wir nach und kamen dieses Mal auf: 25! So viele Mitglieder der IG Velo haben für diese *VeloPost* geschrieben und fotografiert. Sie berichten über Neues für Radfahrer im Landkreis Lörrach, recherchierten zu Fahrrad-diebstahl, Radschnellweg und manchem mehr. Sie zeigen die Unterschiede zwischen Fahrradstraßen bei uns und Velostrassen in der Schweiz (gut zu wissen!) – und sie erzählen sehr gerne von ihren Radreisen.

Wir präsentieren all das und sind schon ein wenig stolz auf unsere vielen Mitschreibenden. Und auf unsere *VeloPost*, die so viel Wissen und Können, so viel Lust am Erzählen und Fotografieren versammeln kann.

Beim Blättern wird klar: Neben wichtigen Themen wie dem Veloklau gehen wir vor allem mit IG Velo-Mitgliedern auf die Reise. Lesen ausführliche Berichte und sehen zudem, wie viele kleine Beobachtungen sie unterwegs gemacht haben. Das Witzigste, Verblüffendste haben wir erneut auf zwei Seiten „Mitbringsel“ versammelt – die sind ein Favorit unserer Leser.

Viel Vergnügen beim Lesen!

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), Arne Wintrich (aw), Friederike Cyriacks (fc), Michael Jähne (mj), Rudi Rümmele (rr)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim

AUFLAGE: 3.000



## Fort damit

Verkehrsminister will Pfosten, Poller + Co. nicht mehr sehen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im August mit einem Erlass vorgegeben, dass bei Radwegen auf Pfosten, Poller, Umlaufsperrern oder Schranken wo möglich verzichtet werden sollte. Denn diese Sperren können für Radfahrer hinderlich sein. Insbesondere für Fahrer von Lastenrädern, Erwachsenen-Dreirädern, Tandems oder Fahrrädern mit Anhänger.

Und gefährlich sind solche Sperren. Der Erlass war kaum veröffentlicht, da kollidierte in Weil am Rhein eine ältere Radlerin mit einem Pfosten und verletzte sich schwer. Nicht vergessen ist, dass vor etlichen Jahren ein Velopendler auf einen Pfosten auffuhr, sich überschlug und starb – das war an der Grenze zu Riehen, neben der Bahnlinie.

Mit dem Erlass nicht übereinstimmende Hindernisse seien zu ändern oder zu entfernen. In Fällen, in denen Poller + Co. direkt der Sicherheit des Radverkehrs dienen, sollen Verkehrseinrichtungen weiterhin zum Einsatz kommen. Hier beschreibt der Erlass besondere Fälle wie etwa geschützte Radfahrstreifen („Protected Bikelanes“).

Das Ministerium fordert die Straßenverkehrsbehörden zum Überprüfen vorhandener Sperren oder Pfosten auf, im Rahmen der Verkehrsschauen oder auch bei konkreten Hinweisen zum Beispiel von Bürgerinnen und Bürgern. Nicht mit dem Erlass übereinstimmende Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse seien abzuändern oder zu entfernen. (wg)

## ... und Lörrach reagiert sofort

Anfang August gab es den Erlass des Verkehrsministeriums in Sachen Pfosten, und Ende August bereits zog Lörrach Konsequenzen. Oben nahe Waidhof. Dort überqueren schmale Brücken die Autobahn und die Bundesstraße. Auffahrten waren mit Bügeln „gesichert“ – Ärger nicht zuletzt für Radfahrer mit Anhängern oder sonstigen nicht so schlanken Velos.

Kritik der IG Velo verpuffte, auch weil die Zuständigkeit in Frage stand: Sache des Regierungspräsidiums, das für Autobahn wie Brückenbauwerk zuständig ist? Oder Sache der Stadt Lörrach, die für die Fahrbahn über die Brücke verantwortlich sei?

Dieses Jahr entschied Lörrach, ohne weitere Abklärungen selbst zur Tat zu schreiten: die Schranken abbauen, statt ihrer mittig einen einzigen Sperrpfosten setzen. Der Pfosten war schon bestellt und der Werkhof im August zum Setzen beauftragt – da kam der Erlass des Ministeriums dazwischen: wenn irgend möglich keine Sperren mehr! Rasche Entscheidung im Fachbereich Tiefbau mit seinem Radverkehrsbeauftragtem: doch kein Pfosten!

Karl Kaudela von der IG Velo Lörrach schaute sich alles an und wertete

die Lage nun als passabel fürs Radfahren. Allerdings wies er darauf hin, dass die Anfahrt von Süden her zu schmal sei, die Reifen im Sand fast versinken würden; und die Anfahrt von Norden her zwar asphaltiert, aber von Wurzeln gehoben. Nachgefragt beim Verkehrsbeauftragten Lukas Riesterer: Die Anfahrt von Süden her sei Sache vom Bund; von Norden her Sache der Stadt: Da wisse man um die Wurzelschäden und saniere mittelfristig. Anmerkung von Karl Kaudela: Brücken und Wege seien immerhin Teil des Dinkelberg-radwegs und die einzige vernünftige Verbindung vom Salzert oder von Inzlingen zum Dinkelberg. (wg)



Die Auffahrt zur Brücke über die A 98 ist endlich (fast ganz) frei.

# RS 7 mit Problemen – und neuer Perspektive

Eine Konzentration auf einzelne Bauabschnitte könnte das Projekt wieder in Fahrt bringen.

Seit 2020 wird der Radschnellweg Wiesental (RS 7) geplant. Zuletzt war, über viele Monate hinweg, fast nichts über das Großprojekt zu hören. Denn man kaute erneut an Problemen. Aber es gibt die Aussicht auf Lösungen – wie die aussehen können, will das federführende Landratsamt im Oktober erläutern.

Wo es harzt, besprach das Landratsamt im Sommer mit den Kreisräten im Umweltausschuss. Und versicherte, dass gemeinsam mit Lörrach, Steinen, Maulburg und Schopfheim weiterhin das klare Ziel verfolgt werde, eine durchgehende schnelle Radverbindung im Wiesental zwischen Schopfheim und Basel zu schaffen, auf hohem

Standard. Vor allem zweierlei hat aber die Planung gebremst.

## Erstens: das Geld

Als die bevorzugte Trasse feststand, war klar: Der Bau wird aufwändiger als gedacht. Es braucht mehr teure Ingenieurbauwerke (Brücken, Unterführungen), weitere Planung im Detail, in der Baubranche steigen die Preise. Deshalb wird auch die Planung des RS 7 teurer – von 4,4 Millionen Euro (bis zur Leistungsphase 5) geht man nun aus; 2018 war von 1,4 Millionen die Rede. Die drei Millionen mehr wollen oder können Landkreis und Kommunen nicht stemmen. Gespräche mit dem Verkehrsministerium machen Hoffnung, dass das Land mehr Geld zuschießt.

## Zweitens: der Standard

Das Verkehrsministerium hatte für Radschnellwege in Baden-Württem-

berg außerordentlich hohe Zuschüsse in Aussicht gestellt. Allerdings verbunden mit gleichfalls hohen Ansprüchen an die Qualität der Wege – und wird der Qualitätsstandard nicht eingehalten, sinken die Zuschüsse. Sorgen macht da nicht zuletzt die Vorzugstrasse durch Lörrach: Die dafür denkbaren Straßen durch Brombach und Stetten liegen in der Breite unter dem Standard für Radschnellwege – vor allem wegen der parkenden Autos.



## Nun: neue Strategie

Mal abgesehen von diesen Problemen wird eine neue, klare Strategie vorgeschlagen: Der Radschnellweg soll gezielt in Abschnitten gebaut werden und zuerst dort, wo es dem Radverkehr besonders nützt. Damit Ergebnisse und Wirkung schneller zu sehen sind. Die Trasse in ganzer Länge soll nicht aus den Augen verloren werden. (wg)

## „Es braucht einen zügigen Baubeginn“

Grüner Kreisverband mit Sarah Hagmann und IG Velo schauen auf die Trasse des RS 7.

Mehr als 20 Interessierte führen im Sommer die bevorzugte Trasse des geplanten Radschnellwegs RS 7 ab, mit fachlicher Begleitung der IG Velo. Die Aktion des Kreisverbands der Grünen griff bewusst das Prinzip der „critical mass“ auf: eine Protest- und Aktionsform, bei der Radfahrende gemeinsam und sichtbar den öffentlichen Raum nutzen, um auf ihre Rechte und Bedürfnisse aufmerksam zu machen. Die Botschaft: Der Platz für Radverkehr muss nicht erbeten, sondern eingefordert werden.

Mit dabei war auch die Lörracher Landtagsabgeordnete der Grünen, Sarah Hagmann, die sich geduldig von Wolfram Uhl und Claudia Foljanty (IG Velo) die doch zahlreichen Probleme der Strecke zwischen Schopfheim und der Landesgrenze in Lörrach erläutern ließ.

Zuvor sah man sich jedoch noch die

sehr gelungene Fahrradstraße in Hausen im Wiesental an, die aufzeigt, dass der politische Wille in einer Gemeinde viel erreichen kann. „Dieser Wille zur Realisierung scheint aus meiner Sicht vor allem in der Stadt Lörrach nicht vorhanden zu sein, wenn man das Vorgehen der Stadt beim Anschluss des RS 7 zum Zentralklinikum betrachtet“, merkte Josha Frey an, Co-Sprecher des Kreisvorstands der Grünen. Studien zeigten auf, dass bei Strecken zwischen fünf und sieben Kilometern das Fahrrad schneller sei als das Auto. Und dennoch feilsche man immer noch um die Verringerung von Standards und den baldigen Baubeginn auch von Teilstücken des RS 7, wie am Zentralklinikum.

Der Vorsitzende der IG Velo, Wolfram Uhl, machte deutlich, dass die Interessengemeinschaft hinter der Vorzugstrasse des RS 7 stünde. „Wichtig ist nun ein rascher Baubeginn – auch von Teilstücken –, damit es endlich für den Radverkehr im Landkreis Lörrach vorangeht“.

Für Sarah Hagmann war die zwei-



Wolfram Uhl erläuterte auf der RS 7-Tour die Vorzugstrasse. Notizen machte sich Sarah Hagmann, Landtagsabgeordnete der Grünen.

stündige Fahrt von Zell im Wiesental bis zur Landesgrenze bei Lörrach-Stetten lehrreich. Auch sie betonte: „Nach intensiver Planung braucht es einen zügigen Baubeginn des Radschnellwegs 7, um den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, dass Steuermittel sinnvoll und sichtbar eingesetzt werden. Meine schriftliche Nachfrage beim fördernden Verkehrsministerium hat die klare Empfehlung gegeben, mit wichtigen Teilschritten zu beginnen.“



Foto: www.abus.de/pf-f

Kaum ein Tag ohne geklaute Velos! Gibt es immer mehr Fahrraddiebstähle im Landkreis Lörrach, wie Leser unserer Lokalzeitungen vermuten könnten? Wer sind die Täter, und wie steht's um die Chancen, Diebstähle aufzuklären – auch über die Grenze hinweg? Wir haben bei der Polizei recherchiert.

## Klauen ohne Ende

Es hört einfach nicht auf. Geklaut werden Velos mitten in der Stadt und draußen in Wohnquartieren, aus Garagen, Kellern, Carports. Jeder Diebstahl ist ärgerlich und kann viel Geld kosten, wenn die Versicherung den Schaden nicht voll ausgleicht.

Aber stimmt die Vermutung, dass Diebstähle immer weiter zunehmen? Nein, seit zwei Jahren nicht mehr. Laut Polizeilicher Kriminalstatistik für den Landkreis Lörrach war 2022 nach steilem Anstieg ein Gipfel erreicht: 932 Velos gestohlen. Die Fallzahlen sanken auf 864 (im Jahr 2023) und weiter auf 714 (2024). Für 2025 gibt es zwar noch keine Zahlen. Der Trend könnte unverändert nach unten zeigen, vermutete spät im Sommer Andreas Nagy, der Leiter des Polizeireviers Lörrach.

### Wie viel wird aufgeklärt?

Wie viele Diebstähle aufgeklärt werden? Da muss man auf die Art der Diebstähle schauen. Nehmen wir das Jahr 2024 mit 714 Fällen im Landkreis Lörrach. Davon waren 134 „einfache Fahrraddiebstähle“, diese Velos waren nicht gesichert. Da konnte die Polizei 24 Prozent der Fälle aufklären – eine hohe Quote, wie sie dann erreicht werden kann, wenn bei einem Täter eine Vielzahl geklauter Velos gefunden wird. Bei „besonders schweren Fällen des Fahrraddiebstahls“ (Velos abgeschlossen, gesichert), im Jahr 2024 mit 580 Fällen die weitaus größere Zahl, lag die Aufklärungsquote lediglich um die fünf Prozent. Der Schaden in der Summe

aller Fälle: über 1,3 Millionen Euro.

### Wer sind die Diebe?

Ganz verschiedene Leute sind am kriminellen Werk. Die Polizei hat es zu tun mit spontanen Diebstählen: Da sind Velos nicht oder schlecht gesichert, sie werden vielleicht nur rasch zum Ortswechsel benutzt und dann stehen gelassen. Daneben gibt es Kleinkriminelle, die hochwertige Räder entwendend – vielfach, um mit ihrem raschem Verkauf wieder frischen Stoff für ihre Sucht kaufen zu können.

Besonders schwierig wird es für die Polizei, wo sie es mit organisierten Strukturen zu tun hat. Täter kommen mit Bahn oder Bus in den Landkreis und fahren mit gestohlenem Velo zurück. Oder kommen gleich mit geräumigem Wagen, mit Bolzenschneider und handlicher Akku-Flex, brechen Schlösser oder Unterstände teurer Fahrräder auf, laden ein und fahren wieder fort. Besonders häufig wohl zurück nach Frankreich, wie die Polizei weiß. Die Beute wird häufig an Zwischenhändler verkauft und verschwindet über vorbereitete Absatzkanäle, nachgewiesen auch nach Osteuropa.

### Die Grenze macht's schwierig

Die deutsche Polizei stößt beim Ermitteln an Landesgrenzen. Aber es gibt ein Bündnis mehrerer Sicherheitsbehörden aus Frankreich, der Schweiz und aus Deutschland. Mit zum Beispiel dem Ergebnis, dass deutsche und schweizerische Polizeibeamte gemeinsam mit der Französischen Police Nationale in Mulhouse auf Streife gehen, mit Blick auf Fahrraddiebstähle. Oder sie überprüfen gemeinsam an Grenzübergängen Fahrzeuge auf Diebesgut.

„Die Zusammenarbeit mit den aus-

ländischen Ermittlungsbehörden verläuft sehr gut, soweit es die rechtlichen Rahmenbedingungen und Ressourcen zulassen“, versichert Árpád Kurgyis vom Team Öffentlichkeitsarbeit des Polizeipräsidiums Freiburg. Nicht oder nur beschränkt zugelassen ist beispielsweise die Nacheile über die Grenze hinweg – so in einem Fall wie diesem: Anruf beim deutschen Polizeirevier, gerade werden Fahrraddiebe beim Einladen von Velos in einen Wagen mit französischem Kennzeichen beobachtet; ein alarmierter Streifenwagen kann den Wagen aufzuspüren versuchen, die Beamten bekommen Verdächtige vielleicht gerade noch vor der Grenze vor die Augen. Die Streife darf über die Grenze hinterher, aber nicht weit nach Frankreich hinein. Und verhaften dürfte sie niemanden. Mit der Schweiz gehe in Sachen „Nacheile“ etwas mehr, sagt Árpád Kurgyis.

### Und wer sein Velo ortet?

Wie gut die grenzüberschreitende Kooperation der Ermittler tatsächlich funktioniert, kann sich an den GPS-Trackern oder AirTags erweisen, zwei Ortungsgeräten. Immer mehr Radfahrer bringen sie versteckt am teuren Velo an. Wenn es gestohlen wird, können sie rasch feststellen, wo gerade ihr Velo steht oder gefahren wird. Häufig im nahen Frankreich. Auf keinen Fall selbst zurückholen wollen, mahnt Árpád Kurgyis: Das könnte zu unkalkulierbaren Gefahren führen.

Stattdessen die Ortung sofort der hiesigen Polizei melden, wo das Velo vielleicht schon als gestohlen gemeldet ist. Die deutsche Polizei informiert französische Kollegen über die Ortung – hat aber Weiteres nicht in eigener Hand. Die französische Polizei



Andreas Nagy, Revierleiter in Lörrach.

# „Völlig verhindern ist schwierig“

Hat man als Radler überhaupt noch eine Chance gegen Fahrraddiebe? Wir fragten nach bei Bernhard Müller, Präventions-Experte beim Polizeipräsidium Freiburg.

*Wolfgang Göckel: Herr Müller, wer in Zeitungen von all den dreist gestohlenen Velos liest, gewinnt den Eindruck: Ich kann eigentlich gar nicht verhindern, dass heute oder morgen mein Fahrrad geklaut wird.*

**Bernhard Müller:** Völlig verhindern ist schwierig, ja. Aber Diebstahl lässt sich selbstverständlich erschweren. Ganz wichtig: Fahrrad nicht nur abschließen, sondern irgendwo anschließen – sonst heben es Diebe einfach hoch, laden es in ihren Transporter oder laufen damit davon.

*Und Anschließen mit guten Schloss ...*

Ein gutes Schloss hat seinen Preis. Je hochwertiger mein Fahrrad – auf die hochwertigen haben es Diebe vor allem abgesehen –, umso hochwertiger sollte auch das Schloss sein. Was wirklich taugt, weiß das Fachgeschäft.

*Ein gutes Schloss kann einem Bol-*

*zensschneider Paroli bieten. Aber wir leben inzwischen ja in einer Zeit der durchaus handlichen Akku-Flex.*

Der Flex standzuhalten, ist für ein Schloss schwierig. Wir sehen das Ergebnis hin und wieder, wenn bei einem Raddiebstahl nur ein durchgetrenntes Schloss zurückgeblieben ist. Wenn eine Flex Metall durchtrennt, ist das laut und gut zu hören – aber der Lärm muss Menschen in der Nähe auch interessieren. Wir hatten übrigens mal einen Fall, da wurde ein Dieb beim Aufflexen eines Schlosses angesprochen. Er habe seinen Schlüssel verloren, sagte der. Das überzeugte wohl, und er machte sich mit dem Rad auf und davon.

*Fahrrad irgendwo anschließen, ein gutes Schloss verwenden – sonst noch ein Tipp, Herr Müller?*

An einem belebten Ort abstellen, das verringert das Risiko eines Diebstahls. Und auch zu Hause richtig sichern – wenn das Rad zum Beispiel in der Garage steht, dann selbstverständlich die Garage abschließen.

*Was halten Sie von einem GPS-Tracker, am Velo versteckt?*

Der kann wichtig werden fürs Auffinden des Fahrrads. Einen Diebstahl vermeidet ein Tracker leider nicht.

*Und das Fahrrad zu codieren, wie es die IG Velo mehrfach im Jahr als Service anbietet?*



Bernhard Müller, Polizeipräsidium Freiburg

Wir haben keine verlässlichen Zahlen, inwieweit eine Codierung das Risiko eines Diebstahls mindert. Aber wir empfehlen die Codierung. Damit wird das Fahrrad individuell und könnte beim Auffinden dem Eigentümer zugeordnet werden. Da will

ich noch anmerken: Wer ein Fahrrad kauft, sollte sich neben Marke und Modell auf jeden Fall die Rahmennummer aufschreiben und ein Foto machen. Bestens geeignet dafür ist ein Fahrradpass, der auf jeder Polizeidienststelle und bei vielen Fahrradhändlern erhältlich ist. Kann auch im Internet heruntergeladen werden.

**Fahrradpass im Internet:**

[www.polizei-beratung.de/medienangebot/detail/25-raeder-richtig-sichern/](http://www.polizei-beratung.de/medienangebot/detail/25-raeder-richtig-sichern/)

ist personell nicht so gut aufgestellt wie die deutsche. Was erklärt, warum jenseits der Palmrainbrücke die Polizei nicht unbedingt sofort den Fall und die Ortung aufgreift. Zudem, so Árpád Kurgyis, könne es bei einer Ortung im Ausland technisch bedingt zu Verzögerungen kommen, bis der tatsächliche Standort feststeht. Und deute das GPS-Signal auf ein Mehrfamilienhaus, sei eine Durchsuchung ohne rechtliche Erlaubnis womöglich nicht zulässig.

## Episoden vom Scheitern

So lässt sich dann auch erklären, wieso im Landkreis Lörrach beklauter Radfahrer nicht fassen können, warum ihr im nahen Elsass geortetes Velo nicht rasch zurückgeholt werden kann. Es sind Geschichten, die in Radlerkreisen weitererzählt werden und zum Beispiel so gehen: Da wird in Lörrach ein E-Bike geklaut, der Eigentümer ortet es per GPS-Tracker in einem Haus in Hu-

ningue; weil er die französische Sprache beherrscht, eilt er zur Polizei in Saint-Louis – wo er hören muss, dass die Polizei wegen Unverletzlichkeit der Wohnung nicht eingreifen könne.

Oder diese Episode: Einem Grenzgänger wird das gut gesicherte E-Bike in Basel gestohlen. Dank AirTag weiß er sofort: Jetzt steht es in Saint-Louis. Die Schweizer Polizei? Können nichts machen: Die Zusammenarbeit mit den französischen Kollegen sei bei solchen Themen erfahrungsgemäß leider sehr schwach. Eine eigene Recherche führt in Saint-Louis in einen sozialen Brennpunkt – was weitere eigene Initiative stoppt. Die deutsche Polizei sieht sich nicht zuständig. Die weitere Ortung zeigt: Das geklaute Velo nähert sich einem deutsch-tschechischen Grenzübergang – aber den Live-Standort des Diebesguts will niemand an der Grenze wissen. Als letzten Standort überträgt der AirTag: Rumänien.

## Wer zusieht, wählt die 110

Die deutsche Polizei, im Übrigen, hat durchaus Erfahrung mit der Ortung über GPS. „Erst kürzlich konnten wir ein in der Schweiz entwendetes Fahrrad in Lörrach sicherstellen und einen Tatverdächtigen ermitteln“, berichtete uns Lörrachs Revierleiter Andreas Nagy. Er wünscht sich aufmerksame Menschen, die beim Aufklären von Fahrraddiebstählen helfen. Wer verdächtige Personen sieht, die an Velos hantieren, sollte das sofort über Notruf 110 der Polizei melden. Die Polizei sollte ebenfalls erfahren, wenn auffällig viele Fahrräder in Kellern, Garagen oder Schuppen gesehen werden. (wg)

**INFO** Noch recht neu im Internet ist [www.restipol.fr](http://www.restipol.fr): eine Datenbank der französischen Polizeibehörden, in der auch Deutsche nach ihrem gestohlenen Velo suchen können.

## Falschfahrer in der Fahrradstraße

Zu viele Autos in der Fahrradstraße, und vielfach zu schnell, kritisiert die IG Velo Lörrach. Weshalb sie fordert, weit häufiger das Einhalten von Tempo 30 zu prüfen. Und weshalb sie sehr einverstanden ist, wenn – wie auf unserem Foto zu sehen – Gemeindevollzugsdienst und Polizei jene Autofahrer stoppen, die sich nicht an die Regeln halten. Was hier in der Spitalstraße vor dem Kreiskrankenhaus bedeutet: In südlicher Richtung darf nicht gefahren werden, Ausnahme: der Stadtbus. Kostet (arg bescheide-



Verkehrskontrolle in der Spitalstraße: Autos in falscher Richtung.

ne) 15 Euro für die einen, die aus der Riesstraße falsch nach links abgebogen waren; oder aber 50 Euro für die anderen, die schon von weiterher falsch daherkamen – seit der Einmün-

dung Körnerstraße. Übrigens: Unser Fotograf genoss vor der Eisdielen nur schnell eine Kugel Eis – und in der Zeit waren bereits um die zehn Autofahrer in die Kontrolle geraten. (wg)

## Neu markiert an historischem Ort

Die Stadt hat auf der Eisenbahnstraße Haagen die Radschutzstreifen erneuert – an historischem Ort: Dort, auf der langen Brücke über Wiese, B 317



und S-Bahn hinweg, waren 1988 die allerersten Schutzstreifen in Lörrach markiert worden. Zur Probe, wie es im Rathaus damals hieß; und „Mehrzweckstreifen“ nannte es die Verwaltung, setzte dazu allerdings gleich Fahrrad-Piktogramme auf den Asphalt.

Jene alten Schutzstreifen waren nur 1,20 Meter breit und wurden genau so immer wieder aufgefrischt. Richtlinien für Radverkehr verlangen heute mehr. Deshalb hat die Stadt diesen Sommer die verblassten Streifen nicht aufgefrischt, sondern ganz neu gezogen mit nun 1,50 Meter Abstand zum Bordstein. Auf der 400 Meter langen Strecke ist die Mittellinie größtenteils entfernt.

Der Radfahrer solle sich sicherer fühlen können, merkte die Stadtverwaltung zum breiteren Schutzstreifen an. Die IG Velo weiß: Bisher haben sich Radfahrer nicht gut gefühlt auf der langen Brücke, auf diesem schmalen Streifen mit noch weiter einengenden Gullis. Weil viele Autos hier zu schnell unterwegs sind, noch schneller als die erlaubten 50 Stundenkilometer. Und weil sie Radfahrer zu nah passieren.

Die vorgeschriebenen 1,50 Meter Abstand beim Überholen? Die wenigsten Autofahrer halten sich daran, auch nicht hier auf der Eisenbahnstraße. Viele Fahrer scheinen tatsächlich zu glauben, die gestrichelte Linie begrenze den Raum der Radfahrer, und bis hin zur Linie sei's ja dann ja ihr Raum – auch beim Überholen. (wg)

## Durch Riehen, wie empfohlen

Im Landkreis Lörrach sind 640 Kilometer Straße und Weg als Routen fürs Radfahren ausgeschildert. An einer wichtigen Route ist jedoch kein einziges Schild montiert: an jener gut genutzten Route zwischen Lörrach-Stetten und Grenzach – denn diese vier Kilometer liegen auf Schweizer Boden, auf Gemarkung Riehen.

Seit einigen Wochen steht jedoch vor beiden Grenzübertritten ein Schild mit einer Routen-Empfehlung des Landkreises – es ist genau die Route, die jeder erfahrene Radpendler fährt. Von Stetten aus gesehen: Lettackerweg (entlang der S-Bahn), kurz links und wieder rechts auf die Schützengasse und immer weiter, fast geradeaus, auf Eisenbahnweg und Grenzacherweg

(zuletzt oberhalb des Hörnli-Friedhofs) nach Grenzach.

Eine gute Empfehlung des Landkreises, ein gut gemachtes Schild – allerdings so schlecht platziert, dass ein gemächlicher Fußgänger aufmerksam werden kann, aber wohl eher selten ein flotter Radfahrer: Leicht abgerückt vom Weg steht es und die Tafel auch noch parallel zum Weg montiert.

In der Gemeinde Riehen, übrigens, hat diese Empfehlung des Landkreises Lörrach den Ärger bei der Schwesterorganisation Pro Velo weiter angefangen. Ärger über die Riehener Exekutive, weil die sich viel zu wenig des Radverkehrs annehme. Und deshalb auch eine so wichtige Route wie diese nicht ausschildere. (wg)



Neues Schild am Weg, vor der Grenze.

# Fahrradstraße so und so

Deutschland und die Schweiz regeln Fahrradstraßen unterschiedlich. Was zu wenig bekannt und durchaus kritisch ist.

Fahrradstraßen rücken immer stärker in den Fokus städtischer Verkehrsplanung. Ein Blick über die Grenze zeigt: Die Regeln in Deutschland sind andere als in der Schweiz – mit Folgen auch für den grenzüberschreitenden Verkehr. In Kürze: Deutschland räumt Radfahrern klare Vorteile ein. Die Schweiz setzt mehr auf individuelle Lösungen, ohne Radfahrern zu viele Rechte einzuräumen – zum Beispiel nicht ein Recht aufs nebeneinander Radeln oder auf einen fest definierten Abstand beim Überholt werden.

## So ist es in Deutschland ...

In Deutschland sind Fahrradstraßen seit 1997 Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO). Gekennzeichnet durch das Verkehrsschild 244.1, sind sie eigentlich dem Radverkehr vorbehalten. Autos dürfen dort nur fahren, wenn ein Zusatzschild dies erlaubt.

Tempo 30 ist verpflichtend, die Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Sie haben auf den meisten Fahrradstraßen in der Region Vorfahrt; ge-

setzlich vorgeschrieben ist das nicht.

Zudem gilt bundesweit selbstverständlich auf Fahrradstraßen, was für alle Straßen rechts ist: Wer Radfahrende überholen will, muss einen Mindestabstand von 1,5 Metern innerorts und 2 Metern außerorts einhalten. Das schützt die ungeschützten Verkehrsteilnehmer vor gefährlichen Überholmanövern.

## ... und so in der Schweiz

In der Schweiz sieht manches anders aus. Eine rechtlich verbindliche Definition für Fahrradstraßen, einheitliches Verkehrsschild, Durchfahrtsverbote sowie klare Abstandsregeln fürs Überholen von Radlern existieren bisher nicht. Seit einigen Jahren erproben Städte wie Basel, Bern und Zürich die „Velostrassen“ im Rahmen von Pilotprojekten. Die sind in aller Regel in 30er-Zonen angelegt, müssen in ein festgelegtes Velonetz eingebunden sein und werden durch eine Kennzeichnung am Boden am Anfang und Ende kenntlich gemacht.

Um den Veloverkehr flüssiger und angenehmer zu machen, wird in solchen Velostrassen zumeist die ansonsten für Tempo-30-Zonen gültige „Rechts vor Links“ Regel aufgehoben, so dass Velostrassen immer Vorfahrt haben. Verkehr aus Nebenstraßen soll durch Piktogramme auf

dem Boden auf das vermehrte Aufkommen von Velos aufmerksam gemacht werden. Da die Vorfahrtsregel jedoch auch für den Autoverkehr gilt, werden häufig zusätzlich bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen eingesetzt, um Velostrassen für Autos weniger attraktiv zu machen.

## Achtung: Überraschung!

Diese Unterschiede zwischen Deutschland und der Schweiz führen zu Missverständnissen, bemerkbar besonders in Grenzregionen. Die Regeln in Deutschland sind zumeist strenger – wer sie nicht kennt, riskiert Konflikte oder sogar Bußgelder. Im Schadensfall kann es unangenehm werden, denn Unwissenheit schützt nicht vor Strafe. Besonders das in Deutschland geltende Fahrverbot für KFZ (wo kein Zusatzschild das Fahren erlaubt), der Vorrang für Radfahrende und



So schildert Zürich aus.



Ein Blick nach Basel in die Egliseestraße – so markiert die Schweiz.

die 1,5-Meter-Abstandsregel ist vielen Autofahrern nicht bekannt – Schweizern nicht, Deutschen keineswegs immer.

Andersherum: Ein deutscher Radfahrer in der Schweiz darf nicht auf deutsche Regeln setzen – das bringt ihn in brenzlige Situationen. Die pragmatischere Schweiz regelt weniger und setzt vermehrt auf städtebauliche Mittel, um je nach Ort das gewünschte Verkehrsverhalten zu erreichen. Dieser Ansatz birgt Chancen, etwa mehr Flexibilität bei der Umsetzung. Doch ohne klare Regeln kann es schnell zu Unsicherheiten kommen.

Besonders hier an der Grenze zeigt sich dabei, wie wichtig einheitliche oder zumindest bekannte Verkehrsregelungen wären. Das Wissen um Überholabstand, Vorfahrtregelung und Tempolimit ist entscheidend dafür, ein sicheres Miteinander auf zwei und vier Rädern zu ermöglichen. (ms)



Lörrach war die erste Stadt im Landkreis mit einer Fahrradstraße, hier die Spitalstraße. So markiert Deutschland.



## Zügig zur Dinkelberg-Querung

Der Bau des Radwegs Adelhausen-Maulburg geht mit großen Schritten voran. Ende August waren schon weite Teile asphaltiert und die Hangsicherung an einer Engstelle war fertiggestellt. Auch die Brücke über den Talmattenbach vor dem Ortseingang von

Maulburg war so gut wie fertig. Das Projekt ist eine gelungene Kooperation zwischen den planenden Kommunen Rheinfelden und Maulburg und dem Regierungspräsidium Freiburg, das den lange schon gewünschten Radweg finanziert. (gz)

Für den Radweg braucht es eine neue Brücke (linkes Bild) über den Talmattenbach, vor dem Ortseingang von Maulburg. Um Platz zu bekommen für den Radweg, musste auch in den Hang gegraben werden (rechtes Bild). Der Radweg ist hier schon asphaltiert und die Böschung mit Stahlmatten gesichert.

# Rheinfelden startet Fahrradstraßen

Rheinfeldens Gemeinderat hat im Juli die Einrichtung von Fahrradstraßen beschlossen. Die IG Velo war eng eingebunden ins Nachdenken.

Ausgangspunkt war ein Projektvorschlag, den die IG Velo Rheinfelden vor mehr als zwei Jahren im Rahmen des Klimabeirats erarbeitet hatte. Der Beschluss umfasst 13 Maßnahmen – es ist im Wesentlichen eine Kombination der Vorschläge von IG Velo (Schwerpunkt Ost-West-Achsen und Umfahrung Fußgängerzone) sowie Stadtverwaltung (Verbindung der Schulen).

Auf Antrag der Fraktion „Bündnis GrünSozial“ wurde eine für die IG Velo wichtige Änderung der Prioritäten vorgenommen. Die Fahrradstraße im Zuge der Karl-Fürstenberg-Straße (ab Schwarzer Weg bis Kronenstraße) und die Umfahrung der Fußgängerzone sollen nicht erst 2030, sondern bereits 2027/28 eingerichtet werden.

### Zuerst: Eichbergstraße

Der Gemeinderat fasste zugleich den Baubeschluss für den Abschnitt 1 „Eichbergstraße“ einschließlich Fußgängerüberweg. Die Arbeiten werden noch 2025 erfolgen. Die anderen Maßnahmen sollen nach dem Vorschlag der Stadtverwaltung begonnen

werden. Dies vorbehaltlich der finanziellen Lage Rheinfeldens. Bleibt zu hoffen, dass die Stadträte auch in den kommenden Jahren ausreichend Geld zur Verfügung stellen. Die Verwaltung erhielt den Auftrag, Fördermittel zu beantragen.

Das Gesamtkonzept wurde mit vier Gegenstimmen der AfD und einer Enthaltung angenommen. Die IG Velo ist sehr erfreut über die breite Zustimmung. Damit sind die Weichen gestellt für bessere Fahrradinfrastruktur und größere Sicherheit der Radfahrenden in Rheinfelden. Die Kommunikation funktionierte. Die IG Velo war vor den Beratungen im Bau- und Umweltausschuss und im Gemeinderat ins Rathaus zu Gesprächen eingeladen.

### Und das geschieht

Die Fahrradstraßen in der Reihenfolge der geplanten Umsetzung bis 2030: Eichbergstraße, Karl-Fürstenberg-Straße (Variante 2 ab Schwarzer Weg bis Kronenstraße), Umfahrung Fußgängerzone (Kronenstraße, Fritz-Roessler-Straße, Müssmatt- und Eichamtstraße), Maurice-Sadorge-Straße einschließlich Eichamtstraße bis Schillerstraße, Schillerstraße zwischen Werderstraße und Nollinger-Straße, Werderstraße zwischen Goethestraße und Schillerstraße, Moselstraße, Rathenausstraße bis Edmund-Schweizer-Straße, Edmund-Schweizer-Straße, Pestalozzistraße, Kaminfegerstraße bis Josefstraße, Dürrenbachstraße, Scheffelstraße. (gz)

### Radweg wieder da

Ganz unspektakulär und ohne pressewirksames Banddurchschneiden ist die Radverbindung von der Schildgasse zu Schloss Beuggen und nach Riedmatt/B 34 wieder hergestellt worden.



Seit über einem Jahr war dieser Durchgang gesperrt, wohl wegen des Baus der neuen Gemein-



schaftsunterkunft. Jetzt gibt es eine neue Führung, der Belag ist prima. Vielen ist dieser Weg wieder sehr willkommen. (lo)



## Fürs Velo ist doch Platz!

Glasfaser, Fernwärmenetz, Häuserbau – und überall (notwendige) Sperrungen in Rheinfelden. Aber meistens ist Platz fürs Durchfahren auf dem Velo – einige Beispiele zeigen wir hier im Bild. Wäre doch einfach für die Verantwortlichen, dort, wo ein Schild Durchfahrtsverbot steht, auch noch anzubringen: „Ausgenommen Radfahrer und Fußgänger“. Es ist einfach nur ärgerlich. Und an vielen Stellen halte ich mich auch nicht ans Durchfahrtsverbot. (lo)



# In Wirklichkeit nicht ganz so gut

Wie der ADFC Fahrradklima-Test ausgefallen ist für Kommunen im Landkreis Lörrach: Das war bereits in der Sommer-VeloPost zu lesen. Die IG Velo Rheinfelden schaute nochmals hin – und sah auch: So gut, wie die Stadt selbst es darstellt, ist die Lage nicht.

Das Testergebnis für Rheinfelden war nicht gerade überragend (Platz 212 von 429 Kommunen dieser Ortsgrößenklasse) und unverändert schlecht die Note: 3,9. Interessant war die Kommunalbefragung: Wie sieht Rheinfeldens Stadtverwaltung selbst ihre Förderung des Radverkehrs?

Als herausragende Projekte führt die Stadt das Fahrradstraßenkonzept auf, Stadtradeln + Fahrradaktionstag und gemarkungsübergreifende Radwegplanung mit der Nachbarkommune (Radweg Adelhausen-Maulburg). Unter konzeptionellen Grundlagen, Struktur und Ressourcen werden das vom Gemeinderat beschlossene Radverkehrskonzept (Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Wegweisung) benannt. Unter Wegweisung sind aufgelistet: Berücksichtigung Radverkehr in der Bauleitplanung, Anweisungen zur Baustellenführung des Radverkehrs, Wegweisungskonzept, systematische Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen und Radwegbenutzungspflicht.

Unter „aktuelle Radverkehrsförderung“ (Jahre 2023 und 2024) werden Arbeiten zur Verbesserung bestehender Radinfrastruktur aufgeführt, Verbesserungen für Radfahrende im Mischverkehr, Markierungen (zum Beispiel Schutzstreifen), Verbesserungen für

Radfahrende an Knotenpunkten (vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr, Vorlaufgrün für Radverkehr), Neubau oder Aufwertung von Radabstellanlagen (Bike + Ride-Anlagen an Haltestellen), verbesserte Bedingungen im Schulumfeld und Fahrrad-Servicestation. Organisatorische Maßnahmen sind Bereitstellung von Dienstfahrrädern für interne Fahrten, Lastenfahrräder für kommunale Zwecke und Unterstützung der Fahrradcodierung.

## Gemacht ist vieles noch nicht

Rheinfelden hat sich sehr positiv dargestellt. Viele von der IG Velo angegebene Maßnahmen werden erwähnt. Allerdings ist die Umsetzung bzw. die Realität in vielen Fällen eine andere als die dargestellte – zum Beispiel sind die Anweisungen zur Führung des Radverkehrs bei Baustellen oft mangelhaft (wie auch auf dieser Seite gezeigt). Einzelne Maßnahmen, die längst nicht ausreichend sind, werden herausgestellt, so die neue Radabstellanlage am Bahnhof. Die von der IG Velo geforderte Erneuerung von Abstellanlagen in der Innenstadt, am Schwimmbad und an den Schulen wird seit Jahren nicht angepackt. (gz)



## Codieren gerne angenommen

An einem sonnigen Samstag Anfang Juli lud die IG Velo Rheinfelden zur zweiten Codier-Aktion ein. Im Rahmen der Siegerehrung des Stadtradelns und koordiniert von der Klimaschutzmanagerin Louisa Freytag wurden vor der Christuskirche in drei Stunden 35 Velos codiert – ein enormer Zuspruch (unser Foto) für diesen Gratis-Service. Denn wie schon 2024 und zur Freude der IG Velo übernahm die Stadt die Kosten. (gz)



## Kandern-Riedlingen mit Unterbruch



Mitte April 2025 war der von den Radfahrern benutzte Waldweg von Riedlingen nach Kandern plötzlich gesperrt. Auf Anfrage erfuhr die IG Velo Kandertal, dass diese Baustelle der Telekom zunächst bis 30. April, dann bis 4. Mai und schließlich bis 31. Mai von der Stadt Kandern genehmigt wurde.

Beim Landratsamt fragte die IG Velo an, ob wegen der auf die Landesstraße angewiesenen Radler zwischen Kandern und Riedlingen eine Tempolimit von 50 Stundenkilometern angeordnet werden könnte. Die Antwort war, dass die Rad-

wegweisung ohnehin über die L 134 führe – also kein Tempolimit.

Nach Abschluss der Bauarbeiten (Ende Mai 2025) war der Zustand des Waldwegs so schlecht, dass er mit Velos kaum befahrbar war. Nach erfolgreichem Kontakt mit der Stadtverwaltung Kandern hat die Baufirma nachgebessert.

Die IG Velo hofft, dass der seit 36 Jahren geplante Radweg Kandern-Riedlingen endlich in Angriff genommen wird. Laut jüngster Aussage des Regierungspräsidiums soll der Bau im Jahr 2026 erfolgen. (ms)

Der von Radlern genutzte Weg durch den Wald, von Riedlingen Richtung Kandern, war gesperrt und bei Wiederöffnung zunächst in zu schlechtem Zustand.

## Umgeleitet an Erdgas-Baustelle

Beim Verlegen der Erdgasleitung wurde der Kandertal-Radweg zwischen Hammerstein und Wollbach im Herbst 2024 ein erstes Mal gesperrt. Erst auf Nachfrage der IG Velo Kandertal beim Landratsamt wurde eine Umleitung für Velofahrer über die L 134 eingerichtet, mit einer Temporeduzierung für Autos auf 50 Stundenkilometer. Bei der zweiten Sperrung im August 2025 hat es dann mit der Umleitung ohne Zutun der IG Velo geklappt – ein Dank an den Bauunternehmer. (ms)



## Fünf Varianten nach Schliengen denkbar

An der B 3 durchs Markgräflerland beklagen Radfahrer eine ärgerliche Lücke: Zwischen Schliengen und Welmlingen, auf 7,4 Kilometer Länge, haben sie weiterhin keinen Radweg. Was längst kritisiert wird, nicht nur von der IG Velo. Immerhin hat das Land 2023 diesen fehlenden Radweg als dringlichen Bedarf ausgewiesen, und das Regierungspräsidium startete das Planen. Stand der Dinge heute: Fünf Varianten kommen in Betracht und werden auf ihre Machbarkeit untersucht. Derzeit im Blick: Flora und Fauna, die Auswirkungen auf die Umwelt. Wird über eine ganze Vegetationsperiode beobachtet, weshalb Ergebnisse erst 2026 vorliegen.

Weil nach der Wahl der besten Variante erst im Detail geplant werden muss sowie ein viel Zeit kostendes Planfeststellungsverfahren folgt – wird auf den Baubeginn noch etliche Jahre zu warten sein. (wg)



### Velo Shop Weil

Meisterbetrieb / Inh. Marcus Mehlin

79576 Weil am Rhein Hauptstr.65 Tel.07621 78915

---

Wir führen

Stevens Feldmeier Ideal

BBF Checker Pic Columbus

Viva Lehmkuhl Puky Wulfhorst

Verschiedene Marken auf Bestellung

---

Sonderpreise

Noch einzelne reduzierte Modelle vorrätig

---

Kid Anhänger Burley Chariot Dolphin XLC etc.  
Anhängerrad **E Bike Pedelec** Anhänger

Reparaturen aller Marken

Bitte Termin vereinbaren

---

Internet [www.veloshopweil.de](http://www.veloshopweil.de)  
E - mail [veloshopweil@t-online.de](mailto:veloshopweil@t-online.de)



## Kino in der Scheune

Zur Kampagne „Stadtradeln“ hatte die IG Velo den Film „Automania – von A nach B“ beigesteuert. Als letzte Ortsgruppe zeigte die IG Velo Grenzach-Wyhlen dieses Werk des Schweizer Fabian Biasio. Sie hatte in die idyllische Bürgerscheune im alten Ortsbereich von Wyhlen eingeladen, die Gastgeber Sabine und Bernd Huxol hatten den großen Tisch einladend dekoriert, die von Friederike geschneiderte Leinwand wurde am Scheunentor hochgezogen – und als alle Besucher mit Getränken, Kuchen und Gebäck versorgt waren, ging der Beamer an und nahm mit auf eine eindrucksvolle Reise in die Welt der Konflikte im Straßenverkehr. Mit der großen Frage, weshalb für das immer größer werdende Privatauto alles, für Radfahrer und Fußgänger aber fast nichts im öffentlichen Raum getan wird.

Beim Auseinandergang diskutierte die IG Velo eine Wiederholung dieser schönen Zusammenkunft im Herbst – dann aber mit einer Komödie über das Radfahren, denn bei vielem Lachen kommt man nicht so leicht ins Frösteln. (mj)

## Der Festtag auch ein Velotag

Als Grenzach und Wyhlen im Juli den 50. Jahrestag des Zusammenschlusses feierten, präsentierte sich die IG Velo mit einem eigenen Stand. Mit vielen Ideen und Engagement richteten Friederike Cyriacks, Arne Wintrich, Werner Lemme und Michael Jähne eine farbenfrohe Info-Bar ein (Foto),

um einerseits auf die Sorgen und Probleme des Radfahrens in dem weitläufigen Gemeindegebiet aufmerksam zu machen, andererseits auch auf das Schöne des Radfahrens hinzuweisen. Schon beim Aufbau blieben erste Besucher stehen, mit Fragen und Vorschlägen. So ging es die nächsten Stunden weiter, Infoblätter und *VeloPost* wurden gerne mitgenommen. Die IG Velo und ihre ehrenamtliche Arbeit ist mit diesem Festtag noch bekannter geworden. Vielen ist seither klar, dass sie als Velofahrer mit ihren Sorgen und Nöten nicht allein sind. Dass die IG Velo der einzige Verein war, der sein Equipment ausschließlich mit Muskelkraft an den Fuß des Dinkelbergs transportierte – das wird sicher zusätzliche Sympathien eingebracht haben. (mj)



## 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 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Fördermitgliedschaft ab € 50,-/Jahr

Als **Mitglied** erhalten Sie unsere Zeitschrift *VeloPost* kostenlos zugesandt 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.



... oder alles mit QR-Code.



Viele kommen mit dem Rad in Schopfheims Mitte, wichtige Besucher und Kunden. Wild parkend, weil ja auch Abstellanlagen entfernt wurden.

## Rolle rückwärts oder bewegt in die Zukunft?

Bei allem Frust über eine rückwärts gerichtete Verkehrspolitik in Schopfheim lohnt sich ein Blick zu den Nachbarn. Aber zunächst nach Schopfheim.

Nach (Wieder-)Öffnung der Hauptstraße für den motorisierten Durchgangsverkehr und Entfernung einiger Radabstellanlagen (wir berichteten) ist ein Markt-, Einkaufs- oder Gaststättenbesuch für den Fuß- und Radverkehr wieder deutlich riskanter und

unattraktiver geworden. Die IG Velo bleibt bei ihrer Forderung, zumindest den Durchgangsverkehr mittels versenkbarer Poller zu unterbinden.

Und weiterhin irren ortsfremde Radler durch die Nebenstraßen, auf der Suche nach der Umleitung für die gesperrte Wiesebrücke in Fahrnau. Dabei könnten sie doch auf gut gekennzeichnete Route entspannt durch die Innenstadt geführt werden und dann animiert sein zu Kaffee oder Bier auf dem Marktplatz, einem Bummel durch die schöne Altstadt oder zu einem Gang durch die Altstadt.

### Anders Bad Säckingen

In Bad Säckingen hat man erkannt, dass Radfahrende nicht nur zur Belebung der Innenstadt beitragen, sondern auch den einen oder anderen Euro liegen lassen. Ganz neu werden von der von Tourismus Bad Säckingen gestalteten „Ferienwelt Südschwarzwald“ unter der Überschrift „Enjoy + Bike“ attraktive Radrouten zum Herunterladen angeboten. Da wird die Gastronomie der Orte entlang der Strecke mit ihren E-Bike-Ladestationen bewusst nicht umfahren, sondern bewusst angeboten. Alle Strecken gibt es zum Download, sie können beliebig miteinander kombiniert werden. Zu finden auf [www.ferienwelt-suedschwarzwald.de/erleben/rad/enjoybike](http://www.ferienwelt-suedschwarzwald.de/erleben/rad/enjoybike). (cf)

## Umgeleitet in Schönau

Dass Umleitungen für Radfahrer einfach vergessen oder aber vermurkst werden: Kommt immer wieder vor, die IG Velo beklagt's. Und lobt gerne, wenn vorbildlich umgeleitet wird. Wie beim Radweg durch Schönau hindurch, auf der Trasse des einst hier fahrenden Todtnauerli. Dort werden Rohre für Nahwärme verlegt, wird wohl noch bis in den späten Herbst dauern. Eine Umleitung ist gut ausgeschildert, kein Radfahrer wird sich



auf die Bundesstraße verirren. Dass die Umleitung so passt, ist Bürgermeister Peter Schelshorn zu verdanken. Der ist viel auf dem Rad unterwegs ist und hat



Vernünftige Route, gut beschildert, teils extra für die Umleitung asphaltiert.

für die anfänglich ungenügende Umleitung Änderungen veranlasst. (wu)



## Schon besser!

In Schönau, im Gespräch mit Bürgermeister Peter Schelshorn, hat die IG Velo Wiesental auf nötige und mögliche Verbesserungen für den Radverkehr hinweisen können. Ein Beispiel: In Schönau-Brand (südlicher Eingang zum Kernort), bei der Entladestelle für LKW, wünschte die IG Velo eine klare Abtrennung zum Radstreifen. Da strebt die IG Velo für die Zukunft eine durchgezogene Linie an und möglichst die

Einfärbung des Radstreifens entlang der B 317. Doch auch die im Sommer markierte unterbrochene weiße Linie gibt den LKW- und Staplerfahrern bereits einen deutlichen Hinweis, dass es da eine gewisse Grenze gibt – es geht ins Auge, es geht in den Kopf.

Dieser Weg zwischen Schönau-Brand und Schönau wird insbesondere von Schülern genutzt und ist ein wichtiger Teil des Wiesentalradwegs. (rr)

# Autofahrer fernhalten

Zwei Autos prallen frontal zusammen – auf dem Winzerweg nördlich Haltingen. Der eine Radroute ohne Auto sein sollte. Klaus Geese erläutert die Sicht der IG Velo Weil am Rhein.

Schon seit Jahren macht die IG Velo in den Medien, auf öffentlichen Veranstaltungen und gegenüber wechselnden Verantwortlichen der Stadtverwaltung auf das Problem der verbotenen Nutzung der landwirtschaftlichen Wege am Fuße des Tüllinger Berges aufmerksam: Sowohl der Winzerweg wie auch der Weilweg werden wie selbstverständlich als Abkürzung oder Umleitungsstrecke genutzt.

Der Unfall – mit zwei schwer verletzten Kindern in dem einen Auto – zeigt einmal mehr, dass dringend Handlungsbedarf besteht. Denn der Weg wird nicht nur von zu vielen unberechtigten im Auto befahren, häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit.

Tagtäglich kann man hier erleben, wie man als Radfahrer durchfahrenden

Autos ausweichen muss oder knapp von ihnen überholt wird, obwohl dies nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung verboten ist.

Man mag sich die Folgen nicht vorstellen, wenn der Unfall sich nicht zwischen Autos, sondern zwischen einem Auto und einem Fußgänger oder radfahrenden Schülern abgespielt hätte.

## Besser eine Fahrradstraße

Es ist dringend nötig, die bestehenden Regeln zu konkretisieren. Hier bietet sich die Ausweisung der Wege als Fahrradstraße an, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung einschließt. Im Kanderner Ortsteil Gupf hat man dies vor einigen Jahren bereits so getan.

Aber vor allem gehören physische Sperren wieder auf die Agenda. Nur wenn zum Beispiel durch absenkbare Poller die Durchfahrt unmöglich ist, wird der Durchgangsverkehr aufhören.

## Poller wären kein Problem

Das muss keine unnötige Behinderung für die Landwirtschaft darstellen. Tatsächliche landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren ohnehin langsamer; das



Klaus Geese schaute sich die Unfall-Markierung an – und wieder kam verbotenerweise ein Auto.

Absenken der Poller wird sie ebenso wenig behindern wie Poller den Busverkehr an anderer Stelle.

Bis dazu Beschlüsse gefasst und umgesetzt sind, sollte in jedem Falle engmaschiger kontrolliert werden. Dem Durchgangsverkehr auf Winzer- und Weilweg, der den Stau auf der Freiburger Straße umfahren will, gehört endlich konsequent ein Riegel vorgeschoben.



So sollte es sein: Radroute frei von Autos! Ist es aber nicht, trotz nicht übersehbarem Verbotsschild.

Jetzt neu bei uns:  
**STEVEN'S BIKES!**

follow me >>>  
bike & snowsports

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



## „Lauft“ in Laufenburg

Das deutsche und das Schweizerische Laufenburg waren mit mehr als 40 witzigen und kunstvollen Velos geschmückt. „Ob mit Velo oder Fahrrad – in Laufenburg lauft's!“ hatte der Förderverein Tourismus Laufenburg als Motto vorgegeben. Genügend kreative Bürger machten mit und schufen farbige Akzente in Gassen und auf Plätzen. Einwohner und Besucher waren von 1. Juli bis 15. September die Jury, drei Preise wurden verliehen. Für die *VeloPost* brachten Yvonne Siemann und Wolfram Uhl Fotos mit.

## Landkreis hat mehr Zeit für Radverkehr

Zum Jahresende 2023 hatte Alexandra Bühler ihre Arbeit als Radverkehrsbeauftragte des Landkreises aufgegeben, eine andere Aufgabe lockte sie. Im Landratsamt ist die Stelle nicht mehr besetzt worden: Der Landkreis wollte Kosten senken, auch beim Personal. Kritik der IG Velo fruchtete nicht.

Nun aber schaut es wieder etwas besser aus mit Personal, das sich für attraktiveren Radverkehr im Landkreis Lörrach einsetzen kann – was dem Land Baden-Württemberg zu verdanken ist. Seit Frühjahr 2025 ist das Mobilitätsgesetz in Kraft, worin auch festgelegt ist: Stadt- und Landkreise schaffen eine Personalstelle, die sich der Koordination des Radverkehrsnetzes widmet. Das Land kommt für die Kosten auf.

Im Sommer haben Kreisräte des Umweltausschusses einem Vorschlag der Kreisverwaltung zugestimmt. Sie

konnte beginnen, einen neuen Mitarbeiter/in für eine Dreiviertel-Personalstelle zu suchen. Daneben gibt es in der Stabsstelle für Nachhaltige Mobilität bereits zwei halbe Stellen, besetzt von zwei Planerinnen, die sich zum einen dem Radschnellweg widmen, zum anderen drei laufenden Radwege-Projekten des Landkreises.

Eine/n „Radverkehrsbeauftragte/n“ wird es auch weiterhin nicht geben. Doch es wird Luft sein für eine Radverkehrsförderung, die über Radwegplanung hinausgeht. (wg)



## Im zauberhaften Elsass

Die elsässische Weinstraße stand im August für 14 Radler auf dem Programm, als Tagestour unter der Leitung von Helga Medam. Von Neuf-Brisach ging die Fahrt auf reizvoller Route nach Kaysersberg, am Rhein-Rhone-Canal und dem Canal de Colmar entlang. Kaysersberg kann verzaubern mit der Schönheit des historischen Stadtzentrums, den gepflasterten Gassen, blumengeschmückten Fachwerkhäusern und seiner Burgruine hoch über der Stadt. Weiter dann ins reizende Weinstädtchen Turckheim und – mit weiten Ausblicken auf Weinberge und Vogesen – nach Éguisheim: eine mittelalterliche Stadt mit engen, gewundenen Gassen. Zuletzt waren 80 Kilometer zurückgelegt, mit vielen schönen Eindrücken, an einem sonnigen Tag mit angenehmen Temperaturen. (wg)

# Donauwärts

IG Velo Weil am Rhein unterwegs an den Ufern der Donau. Jürgen Wiechert erzählt.

Eine viertägige Tour der IG Velo Weil an die Donau begann für die 17 Radlerinnen und Radler mit heftigen Regenschauern im Wiesental. Über den Feldberg bis nach Neustadt im Schwarzwald ging es erst einmal mit dem Bus, und bereits in Neustadt blinzelte die Sonne. Die Radroute führte dann über die Höhen des Schwarzwalds nach Bräunlingen und weiter nach Donaueschingen zur Donauquelle.

Am nächsten Tag schauten wir den Zusammenfluss von Brigach und Breg an, die sich zur Donau vereinen. Entlang der jungen Donau – diese Strecke gehört landschaftlich zu den eindrucksvollsten – radelten wir bis zur Donauversickerung bei Immendingen, ein einzigartiges Naturphänomen. Weiter in eine wunderschöne Flusslandschaft zwischen Möhringen und Tuttlingen und bis nach Fridingen, ohne nennenswerte Steigungen durch die Ebene der Baar. Im Gasthaus Jägerhaus bei Fridingen, im Herzen des Naturparks Obere Donau, waren wir bestens untergebracht.



Fotopause vor dem Schloss Hohenzollern in Sigmaringen.

Tags darauf radelten wir im eng gewordenen Tal in Richtung Sigmaringen, immer wieder mit kurzen Steigungen und herrlichen Ausblicken auf das Donautal, die Felswände und Berge. In Sigmaringen besichtigten wir das Schloss, den Stammsitz des preußischen Königshauses und der Fürsten von Hohenzollern. Auf der Rückfahrt legten wir einen Zwischenstopp beim Kloster Beuron ein und schauten in die barocke Klosterkirche. Entlang der Donau erfolgte am vierten Tag die Rückfahrt nach Donaueschingen zum Bustransfer nach Weil.



**Kompliment!** Im Zug zwischen Bologna und Rimini, guter Radständer, während der Fahrt lässt sich ein E-Bike aufladen. Wollte Doris Schäfer mit dem Smartphone für die *VeloPost* festhalten.



**Starkes Teil.** Radweg Deutsche Einheit im Fuldataal: ein Pavillon zum Unterstellen, mit Infos, dahinter zwei Reparaturständer (wo ein Radler gerade ein Laufrad justiert). Bemerkenswert, befand unser Fotograf Ulrich Siemann.



## Mit Dach auf Reise

Reiseradler können Tüftler und Originale sein. Wie Norbert aus Aschaffenburg, den Wilhelm Schnell zufällig in Rheinau-Freistett (Ortenaukreis) traf und neugierig befragte. Es ist Norberts dritter selbst gebauter Velo-Wohnanhänger. Das hier hochgeklappte Deck ist ein Photovoltaik-Modul, mit dem er sein E-Bike und verschiedenerlei elektrisches Gerät speist. Norberts alter Beruf? Elektriker.

## Auf den Spuren Meinrads

Schon mal gehört vom MEINRADWEG? Ein spiritueller Radweg, der den Spuren des heiligen Meinrad folgt – der lebte im 9. Jahrhundert, gilt bei Kirchenleuten als „Märtyrer der Gastfreundschaft“. Start ist bei der Sülchenkirch bei Rottenburg am Neckar, die Tour führt über die Erzabtei Beuron zum Weltkulturerbe Insel Reichenau und von dort

über das Benediktinerkloster Fischingen zum größten Wallfahrtsort der Schweiz, dem Kloster Einsiedeln. In Klöstern und Kirchen am Radweg kann man Pilgerstempel sammeln. Vier Tagesetappen braucht es auf jeden Fall. Es gibt einen gedruckten Führer. Die Route ist aber nicht ausgeschildert. Ulrich Siemann fotografierte das MEINRADWEG-Schild beim Kloster Beuron. [www.meinradweg.com](http://www.meinradweg.com)



## Irland mit Hilfsmotor

In Irland traf Ulrich Siemann dieses Paar aus der Nähe von Avignon. War den ganzen Sommer mit den Velos im irischen Hochland unterwegs, mit Zelt, Schlafsack, Kocher. Wie er über die Pässe komme? Hat einen kleinen Hilfsmotor dabei, fünf Kilo

schwer, gut versteckt – funktioniert nach altem Solex-Prinzip mit einem Reibrad an dem hinteren Laufrad. Wird nicht immer sonderlich gut geklappt haben bei typisch irischem Regen und nassen Reifen.





Foto: www.ortlieb.com/pd-f

# Die Kleinen ganz groß

Könnte man mit den Kindern im Urlaub nicht auf Fahrradreise gehen? Selbstverständlich! Auf was sich zu achten lohnt, hat der pressedienst-fahrrad in einigen Tipps zusammengefasst.

## Was soll's denn werden?

Den Familienurlaub mit Fahrrad gibt es in verschiedenen Facetten. Man könnte eine Reise an einem Flussradweg mit festen Unterkünften und Zielen buchen. „Mittlerweile wächst das Angebot an speziellen Fahrradtouren für Familien – auch mit kleinen Kindern. Mit ein wenig Recherche findet man ein passendes Reiseziel“, sagt Karen Rike Greiderer, die mit ihrem Unternehmen „Runde Reise“ Fahrradreisen für Familien mit Lastenrädern anbietet.

Auch möglich: Einen Startort wählen, der mit der Bahn erreichbar ist, und von dort aus in mehreren Etappen nach Hause radeln. Oder einfach vor der eigenen Haustür ins Fahrradabenteuer starten. „Für die erste Tour ist das sicherlich interessant, weil die Kinder die Umgebung kennen. Einfach einen Schlafsack und ein Zelt einpacken, und das Abenteuer kann beginnen“, sagt Peter Wöstmann, Communication Manager beim Taschenhersteller Ortlieb (der dieses Jahr mit seinen Kindern auf Tour gegangen ist).

## Was ist mit dem Gepäck?

Der Gepäcktransport ist eine entscheidende Frage. Reiseanbieter ermöglichen in vielen Fällen einen Gepäcktransport zum nächsten Etappenort. Wer auf eigene Faust reist, findet eine gute Auswahl an Taschen. „Kinder freuen sich, wenn sie Teile des Gepäcks tragen dürfen. Eben leichte Sachen: ein Kuscheltier oder ähnliches. Für meine Kinder habe ich ein Accessory-Pack am Lenker mit drei Liter Volumen angebaut. Das reicht für Teddy, Regenjacke und einen Snack“, erzählt Peter Wöstmann. Jedenfalls sollte ein

Kinderrad nicht mit Gepäck überladen werden. Es bietet sich auch an, einen Cargo-Anhänger (zum Beispiel den „Tuure“ von Croozer) mitzunehmen.

## Fahrrad wirklich okay?

Bei Kindern nicht nur Bremsen, Kette und Schaltung, sondern insbesondere Größe und Sattelleinstellung prüfen. Sie fahren längere Strecken, was sie anfänglich nicht gewohnt sind. Spaß macht es nur, wenn die Fahrradgröße fürs Kind passt.

## Wie lange fahren?

Die Etappenplanung ist das A und O für einen erfolgreichen Radurlaub. Kinder können schnell ermüden und haben tags darauf vielleicht keine Lust mehr. Wo man anhält, was man anschaut während einer Etappe, das gilt es gut zu bedenken. „Für Kinder steht ein Wasserspielplatz mehr im Fokus als eine frühgotische Kathedrale“, weiß Karen Rike Greiderer. Auch wichtig: viele Pausen einplanen und lange Steigungen vermeiden.

## Und wann fahren?

Eine gute Zeiteinteilung ist wichtig, um die gewünschte Tagesetappen zu schaffen – aber so, dass auch die Kinder möglichst viel Spaß daran haben. Im Sommer sollten Fahrtstrecken um die Mittagszeit bzw. am frühen Nachmittag vermieden werden. Lieber früh beginnen, über Mittag einen schönen Ort zur Erholung suchen und zu späterer Uhrzeit noch mal ein paar Kilometer zurücklegen. Dabei je nach Wetterlage aber auch immer das Regenradar im Blick behalten, denn Gewitter können schnell aufziehen.

## Was muss mit?

Regenjacke, Sonnencreme, Luftpumpe, Ersatzschlauch und Minitool sind Klassiker, die ins Reisegepäck eines jeden Fahrradreisenden, egal welchen Alters, gehören. Aber auch Radhandschuhe darf man nicht vergessen. „Für Kinder sind Handschuhe beim Radfahren enorm wichtig. Sollte es zu einem Sturz kommen, sind die Hände vor Schürfwunden geschützt. Wenn man am nächsten Tag weiterfahren möchte, ist es wichtig, die Hände zu schützen“, sagt Benedikt Tröster von Vaude. Auch eine Sonnenbrille gehört ins Gepäck, genauso wie eine Hose mit Sitzpolster speziell für Kinder.

## Und als Spezialgepäck?

Kleine Reisespiele dienen der Abwechslung am Abend oder bei Pausen. Das Lieblingskuscheltier darf bei den meisten Kindern nicht fehlen. Badesachen sind auch nicht schlecht. Und eine Musikbox mit Lieblingsliedern?

## Snacks, unbedingt!

Kinder haben auf Radtouren einen hohen Energieverbrauch und müssen ihre Speicher schnell wieder aufladen. Riegel, Obst und andere Kleinigkeiten braucht es als Pausensnacks.

## Unterwegs umsteigen?

Manche Kinder verlieren unterwegs die Lust, sind müde oder fühlen sich nicht wohl. Da hilft zum Umsteigen ein Fahrradanhänger wie zum Beispiel der „Yunna“ von Croozer – das Rad packt man mit dazu. Oder es hilft ein Abschleppseil, wie es beispielsweise Kids Ride Shotgun im Angebot führt. Und Plan B für einen früheren Ausstieg auf der Reise wäre nicht schlecht. (pd-f)

Eindrücke einer besonderen Radreise mit neugierigem Blick auf eine Hauptstadt, die von Bürgermeisterin Anne Hidalgo dem Radverkehr geöffnet wird. Ein Erfahrungsbericht von Wolfram Uhl.

Ende August setzte ich mich in Lör-rach auf mein Fahrrad und brach auf – Richtung Paris, mit einem weiten Schlenker durchs nördliche Frankreich, Verdun. Eine Reise, die nicht nur landschaftlich reizvoll, sondern auch in Sachen Infrastruktur und Radverkehr aufschlussreich war. Meine Strecke führte mich zunächst durch das Elsass, sehr gute Radwege, vorbildliche Ausschilderung. Die Wege waren gepflegt, an vielen Kreuzungen gab es grüne Furten für Velofahrende – hier spürte ich: Radverkehr hat Priorität.

### So lala durchs Land

Je weiter es jedoch ins Landesinnere ging, desto mehr wechselte das Bild. Teilweise fehlten Radwege ganz, und von einer durchgängigen Wegweisung konnte keine Rede sein. In einigen ländlichen Gegenden begegnete mir kaum ein Auto – alle zehn Minuten vielleicht eines –, weshalb Radwege dort wohl auch nicht als notwendig erachtet werden. Ab Reims gab es wieder ausgeschilderten Strecken, die jedoch nicht mehr als schmale Trampelpfade waren – eine Herausforderung für Mensch und Material.

### 25 Minuten bis Paris

Erst auf den letzten Kilometern Richtung Hauptstadt wurde die Infrastruktur wieder besser, mehr Wegweiser, bessere Wege. Irgendwann vor Paris war der Moment gekommen, in dem ich aufs Navi schaute. Autofahrer hätten ab dort noch rund 30 Minuten gebraucht. Ich stellte auf „Radfahren“ um – 25 Minuten. Ein kleiner Triumph.



# Wie steht's in Paris?

Was würde mich in Paris erwarten? Ich kenne die Stadt von einigen Besuchen, meine erste Visite liegt fast 50 Jahre zurück – damals mit einem Fiat 850 Coupé. Und ja, vieles hat sich verändert. Besonders beeindruckt hat mich der Platz vor dem Hôtel de Ville, dem Rathaus: Wo früher Steine und Asphalt dominierten, findet man heute eine grüne Oase mit echten Bäumen – nicht nur Blumenkübel zur Deko.

### Besser mit Navi unterwegs

Meine Fahrt durch die Stadt – insgesamt 50 Kilometer waren es – offenbarte Licht und Schatten. Viele Radwege sind baulich vom Autoverkehr getrennt, oft durch hohe Bordsteine gesichert – ein deutlicher Fortschritt. Doch an den Kreuzungen beginnt das Rätseln: Wegweiser fehlen, die Radspuren verlaufen mal rechts, mal mittig, mal auf der linken Seite als Gegenspur. Ich fuhr also mit Navi, denn sonst wäre die Orientierung teils schwierig gewesen.

Und an fast jeder Ampel hängt ein kleines Schild mit gelben Pfeilen, die in alle Richtungen zeigen können. Radverkehr darf auch bei Rot über die Ampel, muss aber Vorfahrt anderer beachten. Es erinnerte mich an frühere Zeiten – damals fuhr man „irgendwie“ mit dem Auto durch den Pariser Ver-

kehr. Heute fährt man „irgendwie“ mit dem Fahrrad.

Rund um den Arc de Triomphe hat sich wenig verändert: Autoverkehr pur. Die Champs-Élysées ist noch immer mit Kopfsteinpflaster belegt, die Autos drängen sich auf mehreren Spuren – aber auch hier: abgetrennte Spuren für Radfahrer. Es ist ein Anfang.

### Autos stören weiter massiv

Trotz der Fortschritte: Der motorisierte Verkehr stört weiterhin massiv den Fluss des Radverkehrs. Kreuzungen sind oft zugeparkt, Ampelschaltungen unübersichtlich, Radfahrende müssen sich ihren Weg durch stehende Blechkolonnen bahnen. Wer die Klarheit und Konsequenz von Kopenhagen oder Amsterdam erwartet, wird in Paris (noch) enttäuscht.

Und trotzdem: Es hat mir Freude bereitet zu sehen, dass sich eine Stadt wie Paris so deutlich in Richtung Radverkehr bewegt. Die Richtung stimmt, das Tempo der Realisierung auch – aber der Weg ist noch lang.



Das Verkehrszeichen mit gelbem Radler findet sich immer wieder. Heißt: Radler dürfen an der Ampel auch bei Rot fahren, müssen aber Vorfahrt gewähren.

Für Radfahrer werden immer mehr getrennte Wege gebaut, auch mal mitten zwischen Autosspuren.





Fotos: Marius Holler

# Auf dem Rad in die Grüne Hölle

Rennwagen rasen über den Nürburgring – kennt man! Und Radfahrer? Starten einmal im Jahr zu Tausenden. IG Velo-Mitglied Michael Hellmann war diesen Sommer dabei und erzählt in der VeloPost.

Als im TV eine Dokumentation über das Breitenradsportereignis „Rad am Ring“ gesendet wurde, war meine Begeisterung geweckt: Ich wollte auch mit dem Fahrrad über die legendäre Nordschleife, durch die „Grüne Hölle“ des Nürburgrings in der Eifel fahren.

Meine radsportbegeisterte Frau Elke und unsere Freunde Marion und Jo-

## In die Tiefe gestürzt

Um 9 Uhr ging es im Massenstart auf die Strecke, in einer bunten Mischung aus E-Bikern, Mountainbikern und Rennradlern. Zuerst führte auf dem Kurs eine kleine Welle nach oben, dann stürzte sich die Radhorde das erste Mal in die Tiefe – ist ja ein Automobil-Rennkurs mit breiter, glatter Piste, die hohe Geschwindigkeiten zulässt. Man sollte in der Lage sein, bis zu 80 Stundenkilometer schnell zu fahren, hatte es in der Anmeldung geheißt.

Nun, die meisten Tourenfahrenden waren in den Abfahrten langsamer unterwegs, etliche aber jagten mit diesen Geschwindigkeiten in den Abgrund. Wir hörten am nächsten Tag, dass es beim uns folgenden Jedermann-Rennen auch einige Unfälle gegeben hatte. Vorausschauendes Fahren, mit Schulterblick beim Richtungswechsel, war auch hier eine gute Sache.

Das Besondere am Nürburgring ist, dass auf rasante Abfahrten sofort Anstiege folgen mit bis zu 17 Prozent Steigung. Das verlangt einiges ab – nicht einfach, einen Fahrrhythmus zu finden, der einen kräftesparend durch die Schleife bringt.

Auf der „Hohen Acht“, dem höchsten Punkt der Strecke, nach einem Anstieg mit 300 Höhenmetern, gab es sportgerechte Verpflegung und aufmunternde Musik von einem DJ. Und beim zweiten Durchgang kannten wir auch schon etwas den Kurs mit seinen Kurven und konnten besser einschätzen, welche Gänge zu schalten waren.

Der Kurs ist sportlich wirklich herausfordernd. Und es ist

spannend, ihn mit dem Rad zu befahren. Unterwegs konnte ich mir nicht vorstellen, dass dort einmal Formel 1-Rennen ausgetragen worden sind. Es waren auch die vielen schweren Unfälle, zum Beispiel der von Niki Lauda, deretwegen sich die Formel 1 nach und nach auf den Hockenheimring konzentrierte.

## Fast wie beim slowUp

Für Radler ist es ein wenig wie beim slowUp im Dreiländereck: Man hat die gesamte Straßenbreite für sich, die lästigen Autos haben mal frei und man bewegt sich unter gleich (viel) Gesinnten. Wer leises, ökologisches Radfahren in der alten Welt von Motorengeheul und qualmenden Reifen erleben möchte, dem bietet „Rad am Ring“ den schönen Kontrast und neue Erfahrungen.

[www.radamring.de](http://www.radamring.de)



Abwärts geht's immer wieder rasend schnell.

hannes fingen ebenfalls Feuer. Wir meldeten uns kurzentschlossen an. Am 19. Juli war es soweit, wir standen mit unseren Rädern am Start.

## In zehn Disziplinen am Start

Die fast 12.000 Starter teilten sich zum Glück in zehn Disziplinen an zwei Tagen auf. Vom traditionellen 24-Stundenrennen über die Jedermann-Rennen bis zu Gravelbiken und Einzelzeitfahren war vieles möglich. Wir entschieden uns für das Tourenfahren: Wir wollten ohne Zeitdruck die Schleife in Angriff nehmen. Sie ist 25 Kilometer lang, mit 500 Höhenmetern. Zwei Runden nahmen wir uns vor.



Den Ring gut geschafft: unser Autor Michael Hellmann (links) mit Frau und Freunden.



# Lübeck ostwärts

Das Erkunden der Ostseeküste hatten Michael Jähne und Friederike Cyriacks (IG Velo Grenzach-Wyhlen) schon lange geplant. In diesem Jahr klappte es. Michael Jähne berichtet.

Der Ostseeküsten-Radweg führt von Flensburg aus über 1.100 Kilometer bis zur polnischen Grenze. Wir stiegen unterwegs ein, bei Lübeck/Travemünde – dies im Mai und froh darüber, dass die Regenperiode noch im April geendet hatte. Tag für Tag ging es mit dem Gepäck und unseren Alltagsrädern 40 bis 80 Kilometer weit durch einen – uns bis dahin unbekannt – wunderschönen Landstrich. Unser Ziel war nicht sportliche Höchstleistung, sondern das Erleben der Küste, der Menschen, Orte und Kulturstätten.

## Die Weite und die gute Luft

Die durch die letzte Eiszeit geprägte Landschaft mit ihren vielen Hügeln, steilen Küsten, Mooren und Laubwäldern schlug uns sofort in ihren Bann. Es war größtenteils eine reine Freude, durch die blühenden Rapsfelder zu fahren, überraschende Ausblicke zu finden und die Weite und gute Luft zu genießen.

Alle paar Kilometer tauchte am Horizont ein Kirchturm auf, und Friederike wusste: Es gibt eine Pause, denn dieses Kleinod musste Michael genauestens betrachten und fotografieren. Wir waren überrascht von der Dichte an wunderschön erhaltenen Kirchen, Reetdach-Häusern und der Backsteinarchitektur in den Hansestädten.

## Rügen muss sein

Fasziniert besichtigten wir Lübeck, Wismar, Stralsund und Schwerin und erreichten endlich die Insel Rügen.

Dort nahmen wir uns Zeit für eine Tageswanderung entlang der Kreidefelsen bei Saßnitz. Unglaublich, diese weißen Riesenfelsen über uns und das blaue Meer vor uns! Trotzdem waren wir froh, nach einem langen Aufstieg über Holztreppen wieder oben zu stehen, denn einige dieser Brocken hängen bedrohlich lose in den Wänden.

Auf der Rückfahrt mit dem Bus stiegen wir in Prora aus und schauten uns den Riesenbau des ehemaligen KdF-Bades aus der NS-Zeit an – es sollte 20.000 Menschen gleichzeitig Urlaub bieten; ein Förderverein hat ein Museum aufgebaut. Nachdenklich fuhren wir zurück in die weiße Bäderstadt Binz und bewunderten am nächsten Tag die einmalige Bäder-Barock-Architektur.

Leider rief uns die Arbeit wieder zurück ins Badische – nach neun Fahrtagen und knapp 500 Kilometern. Die letzten Kilometer des Ostseeküsten-Radwegs, mit Usedom, müssen wir später unter die Räder nehmen.

## Resümee nach neun Tagen

Dieser sehr bekannte Radweg lässt sich gut bewältigen. Größtenteils ist er asphaltiert und von den Straßen

getrennt angelegt. Es gibt allerdings auch einige sehr ruppige Abschnitte über Schotter, Sand oder Plattenwege: Sie begründen seinen Spitznamen „Ostseeküsten-Feldweg“.

Bei vielen Ortsdurchfahrten haben es sich die Planer etwas zu leicht gemacht und den Radweg auf die Trottoirs verlegt, was sich sehr schwer (wegen des ständigen Auf und Ab bei jeder Hofeinfahrt) fahren läßt. Auch rüttelt einen das dort verlegte Pflaster so arg durch, dass einem der abendliche Backfisch gar nicht mehr richtig schmecken will.

Weitestgehend ist der Weg gut beschildert; unsere Routenführung via GPS hat sich aber trotzdem als sehr hilfreich erwiesen und uns vor einigen Umwegen bewahrt.

## Und dann die Bahn ...

Die Fahrt mit der Deutschen Bahn im ICE war wie immer schwer abenteuerlich. Da darf man nicht zimperlich sein und muss mit Überraschungen rechnen. Auf manchen Bahnhöfen fehlten Lifte oder Rampen, so dass wir die Räder samt Gepäck Treppe runter und Treppe rauf zwischen all den anderen Reisenden schleppen mussten.



Der Spitzname „Ostseeküsten-Feldweg“ erklärt sich unterwegs ganz gut. Ein Abstecher auf die Insel Rügen zu den Kreidefelsen gehört für die meisten Radreisenden ins Programm.

# Kattegattleden und weiter

Unseren IG Velo-Mitgliedern Michael und Karin Ehrensperger schienen die 390 Kilometer von Schwedens Radweg Nr.1 – dem Kattegattleden – etwas arg kurz. Sie bauten ihre Tour aus zu einer Radreise in drei Ländern Skandinaviens. Michael Ehrensperger erzählt in der VeloPost.

Ausgangspunkt unserer Planung war der nationale Radweg Nr. 1 in Schweden, der Kattegattleden – übersetzt: der Weg am Kattegatt, diesem Meeresteil zwischen Dänemark und Schweden. Er führt auf 390 Kilometern von Helsingborg nach Göteborg, der Westküste Schwedens entlang. Da uns das – gemessen an der langen Anreise – zu kurz war, gestalteten wir die Route selbst mithilfe von „komoot“ weiter aus. So starteten wir in Kopenhagen und erweiterten die Route über Göteborg hinaus nach Norden bis Oslo, um dann die norwegische Küste bis in den Süden nach Kristiansand zu radeln, von wo wir mit der Fähre nach Hirtshals, Dänemark, übersetzen konnten. Es folgte eine letzte Radetappe von dort bis Aalborg: Von Aalborg ab war die Heimreise mit dem Zug wieder gut organisierbar.

## Komfortabel ausgeschildert

Wir waren insgesamt 20 Tage unterwegs und fuhren 1.560 Kilometer auf dem Rad. Nach der Fährüberfahrt von

Helsingør (Dänemark) nach Helsingborg (Schweden), die in der Nebensaison auch ohne vorherige Buchung genutzt werden kann, starteten wir die Tour auf diesem nationalen Radweg Nr. 1, dem Kattegattleden. Der ist sehr komfortabel ausgeschildert, so dass bei aufmerksamem Fahren fast auf eigenes Kartenmaterial verzichtet werden kann. An der Schärenküste entlang, durch Wälder und Wiesen, vorbei an gepflegten Häusern und Grundstücken, ist dieser Radweg aufgrund der überwiegend geringen Steigungen sehr angenehm zu fahren. Wir waren Ende Mai gestartet, da waren nur wenige Radelnde unterwegs. An vielen Küstenabschnitten luden Leitern ins Wasser zum Baden ein – zum kurzen Baden, denn die Wassertemperatur betrug nur etwa 15 Grad. Meist waren wir an diesen Stellen allein.

Wir bauten in unsere Tour Abstecher zu Sehenswürdigkeiten ein. So liegt direkt an der Route Schloss Sofiero, kurz hinter Helsingborg, das in einen Park mit vielen Rhododendren-Büschen

eingebunden ist. Schloss Tjolöholm, im Tudor-Stil erbaut, auf einer Halbinsel südlich von Göteborg, lag etwas abseits der Route, war diesen Abstecher von etwa zehn Kilometern aber auf jeden Fall wert.

## Aus der Natur nach Göteborg

Nach viel Natur und Ruhe war Göteborg das städtische Kontrastprogramm. Wir entschieden uns jedoch nach Erreichen dieses nördlichen Endpunkts des Kattegattleden, den „Ruhetag“ auf den vorgelagerten Inseln Göteborgs zu verbringen. Rund 20 Kilometer vom Zentrum entfernt erreicht man die kostenlose Fähre, welche die Insel Hönö ansteuert, von wo aus auch die Inseln Fotö, Öckerö und Hälsö erreicht werden können – mit vielen kleinen Badestellen, schöner Natur und einigen touristischen Angeboten.

Nördlich von Göteborg hatten wir die Route selbst geplant und versucht, reizvolle Abstecher durch Wälder einzubauen. Um dennoch auch voranzukommen, ließ es die Topografie auf



Rot gestrichene Häuser, typisch für Norwegen: der Blick auf einen Ortsteil von Stabbestad in der Provinz Telemark. Die Grafik links zeigt die Tour.



Bilder von unterwegs: Auf dem Kattegattleden beim Strand von Stråvalla (linke Seite); oben links eine Badestelle an einer Laguna vor Strömstad, nahe Norwegen; rechts Karin und Martin Ehrensperger vor der Oper von Oslo, am nördlichsten Ort der Reise.

diesem Teil der Route nicht zu, so nah wie bisher am Wasser entlang zu radeln. Aber auch Waldstrecken haben ihren Reiz. Die Komoot-Vorschläge passten weitestgehend sehr gut.

### Schweden achtet auf Radler

Wir machten in den drei bereisten Ländern interessante Erfahrungen zum Stellenwert der Radfahrenden. In Schweden sind Radwege an sehr vielen Stellen vorfahrtsberechtigt, klar markiert. Ausnahmslos alle Autos, Busse und LKWs hielten an diesen Stellen an. Überholt wurde grundsätzlich mit angenehmem Abstand.

In Norwegen waren die Regelungen ähnlich, doch musste man den Verkehr besser im Blick behalten; und wir wurden mit geringerem Abstand überholt. In Dänemark erlebten wir Verhältnisse wie in Deutschland – Vorsicht war an allen Stellen angesagt, wo Rad- und Auto-Verkehr sich begegnen. Auf signalisierte Vorfahrt konnte man sich nicht verlassen.

### Genaueres Planen lohnt

Da die Besiedlungsdichte in Schweden an der Küste, gerade nördlich von Göteborg, und ebenso an der norwegischen Küste häufig gering war, entschieden wir uns, die Etappen grob zu planen und mithilfe von Airbnb Unterkünfte im Voraus zu buchen. Dies machte dann eine Detailplanung möglich, wobei die Etappen – je nach Höhenmetern und Übernachtungsmöglichkeiten – zwischen 60 und 120 Kilometer lang waren.

Es lohnt sich zudem, im Vorfeld akribisch die Fahrzeiten auch kleinerer Fähren zu prüfen. In Norwegen waren zwei kurze Fährverbindungen eingeplant, wovon eine (vier Kilometer Distanz) am Pfingstmontag nicht fuhr, sodass zum Tagespensum von 79 Ki-

lometern und 970 Höhenmetern noch ungeplante 32 Kilometer und 580 Höhenmeter Weg um den Fjord dazu kamen. Gerade in solch einer Situation ist es komfortabel, wenn man nicht noch am selben Tag eine Übernachtungsmöglichkeit auskundschaften muss.

Da Lebensmittel-Läden in der Regel sieben Tage pro Woche geöffnet haben, ist das Besorgen von Proviant meist kein Problem. Allerdings sollte man im Blick behalten, wann die nächste größere Ortschaft mit Einkaufsmöglichkeiten erreicht werden kann.

### In Oslo die Velos abgestellt

Norwegens Hauptstadt Oslo, unser nördlichster Punkt der Reise, bietet für alle Interessen etwas: Architektur, Kunst und anderes Kulturelles. Wir gönnten uns einen Tag zu Fuß in der Stadt, wo vor allem Oper und Munch-Museum mit dem Vermerk „Sollte man gesehen haben“ versehen sind.

Die Route an der Ostküste Norwegens in Richtung Süden weist viele Steigungen auf. Zielpunkte werden oft nicht direkt erreicht: Fjorde sind zu umfahren oder die jeweilige Landzunge muss in die Tour einbezogen werden. Der häufige Wechsel zwischen Anstieg und Abfahrt macht das Radeln jedoch sehr angenehm. An der Route liegen einige kleine Hafenstädtchen, die zu Spaziergang oder gemütlicher Rad-Runde einladen. Diese Landschaft mit felsigen Hängen, bunten Häusern, Seen und Buchten ist sehr reizvoll. Sie gefiel uns auf der gesamten Tour mit am besten.

Wegen der Windverhältnisse an der Küste hatten wir entschieden,

den Kattegattleden in die nördliche Richtung zu fahren – eine gute Entscheidung. Gegen- und Seitenwind lässt sich natürlich dennoch nicht vermeiden. Mit dem Wetter hatten wir Ende Mai bis Mitte Juni insgesamt Glück. Die Temperaturen sind auf dem Rad angenehm. Regen gab es oft in kurzen Intervallen, wobei die Regenkleidung durch den Wind oft auch rasch wieder trocken war. An drei Tagen radelten wir die gesamte Etappe (70 bis 80 Kilometer) fast komplett im Regen. Da waren Abstecher in nette Cafés willkommen – die nordischen Süßgebäck-Varianten waren sehr attraktiv!

### INFO

An- und Rückreise mit dem Fernverkehr: Eine sehr frühzeitige Reservation der Fahrradstellplätze im Fernverkehr der Deutschen Bahn ist Voraussetzung für das Gelingen einer solchen Tour. Wir haben Radstellplätze ein halbes Jahr im Voraus reserviert, noch vor dem Zugticket. In Dänemark sind Radstellplätze auf bestimmten Verbindungen erst 60 Tage vor Abfahrt buchbar. Erst nachdem alle Radstellplätze reserviert waren, buchten wir die Zugtickets.



Die Gravelbikes unserer Radreisenden, an Felsen der Insel Utholmen.



**An Ketten.** Aus starken Ketten geschmiedet ist dieser Fahrradständer im Hafen von Reykjavik, beim Trockendock. Klaus und Almut Stoll waren in Island unterwegs und haben für die *VeloPost* fotografiert.



**Auf hohem Ross.** Er habe umgesattelt, mailte Wilhelm Schnell. Ließ das schwerfällige Velo dann doch stehen: am Mainradweg bei Muckenreuth.



**Vor kühnem Sprung.** Radfahren im Tal der Werra, beim Städtchen Wanfried. Auf beiden Seiten der Werra setzen stählerne Radler zum Sprung an. Dabei gäbe es doch nur hundert Meter flussaufwärts eine Brücke, schrieb uns Fotograf Ulrich Siemann.



**Willkommen.** Radfahrer, kehrt hier ein für die Nacht! Ob noch schöner zu „Bed + Bike“ eingeladen werden könnte, so ohne Worte? Fragte sich Wilhelm Schnell und fotografierte in Rheinbischofsheim-Freistett.

**Auf ein Neues!** So manche Leser halten gerne Ausschau nach Schönerem, Kurioserem oder Witzigerem für unsere Mitbringsel-Seiten! Vielen Dank dafür, wieder einmal. Nur einen Teil von dem, was für diese *VeloPost* an Fundstücken zusammengekommen ist, präsentieren wir hier – fotografiert im eigenen Land, auch in Italien, sogar in Island. Was nicht Platz hatte, bewahren wir auf für die nächste *VeloPost*. Gerne weiter so! Fotos bitte schicken an die Adresse [velopost@igvelo.de](mailto:velopost@igvelo.de)



**Luftspender.** Am Rathaus in Volkach am Main steht diese Schnecke – eine Lufttankstelle für den Langsam-Verkehr verbirgt sich in ihr. Wilhelm Schnell hat sie für *VeloPost*-Leser festgehalten.



**Blickfang.** Ein buntes Fahrrad auf einem Schuppen macht auf eine Personalvermittlung aufmerksam. Sah Yvonne Siemann in Basel in der Nähe des St. Johann-Tors.



**Überraschung.** Toni Latsch-Gulde staunte nicht schlecht, als er in Saint-Louis Neuweg (den Weg zur Petit Camargue suchend) auf diesen schönen Grasgarten stieß, geschmückt mit zwei Dutzend und mehr bunten Velos.



Mitbringessel

**Auf Schussfahrt.** Starkes Velo, flotter Fahrer – sehenswert, urteilte Doris Schäfer hier am Stadtrand von Ravenna. Und fotografierte.



**Stark investiert.** Dorothee Bröker und Frank Breipohl waren in Belgien unterwegs – und ziemlich beeindruckt in Antwerpen von dieser neuen „Fietsenstalling“ (Fahrradgarage) unter dem frisch angelegten, zentralen Stadtpark.



**Mobile Retter.** Velos im Dienst der Wasserrettung, im Einsatz für die DLRG Lübeck – entdeckte Arne Wintrich am Strand von Travemünde.



**Dienstfahrt?** Eine Werksfeuerwehr in Basel vor dem Naturhistorischen Museum, dort fotografiert von Wolfram Uhl.



**War einmal.** Hier, in Ettenbühl, gab's früher ein Fahrradgeschäft. Ist nur noch im Pflaster zu sehen. Ein Foto von Uwe Friedrichs.



**Parken verboten!** Oranger Oldie mit integriertem Verbotsschild – ob das wirklich Eindruck macht? Bärbel Wiecherts Foto entstand beim Kloster Beuron an der Donau.



**Ein Plätzchen auf dem Segler.** Velos stets mit dabei, deswegen mobil beim Landgang. Hat Yvonne Siemann für uns in Lissabon fotografiert.

## Wie geht's zur IG Velo?

- [www.igvelo.de](http://www.igvelo.de)
- **E-Mail:** [info@igvelo.de](mailto: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

# IG Velo fährt auf Insta

Die IG Velo wird über Soziale Medien noch mehr Menschen erreichen. Unser Mitglied Matt vom Brocke hat im Sommer einen Account auf Instagram eingerichtet – und erklärt hier, um was es geht.

Wer sich heute für Wichtiges einsetzt, sei es Umweltschutz, Verkehrswende, Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft, Kunst oder Politik, kommt nicht um Soziale Medien (Social Media oder SoMe) herum. Das gilt auch für das Fahrrad und seine Lobby, also IG Velo, Pro Velo oder den ADFC. Und gilt auch für all die anderen, die über ihre Radreisen berichten oder über neue Verkehrskonzepte. Oder über den Umbau von Städten wie Kopenhagen, aktuell Paris zu echten Fahrradstädten.

## Was Insta uns nützt

Wir haben Instagram für uns ausgewählt. Jetzt kann die IG Velo auch auf



Startseite auf Instagram

Insta erzählen, wie ein fahrradfreundlicher Landkreis aussieht. Wo es hapert, was wir erreicht haben und noch erreichen wollen. Wir können noch mehr Menschen fürs Mitmachen gewinnen. Das Ziel ist letztlich auch, Menschen zu erreichen, die kaum noch Printmedien lesen oder lineares Fernsehen schauen. Und hier geht es vor allem um den Nachwuchs.

Meine eigene Reise auf Instagram begann vor vielen Jahren, als ich anfang, einen Radentscheid im Ruhrgebiet zu unterstützen. Es ist wunderbar, die Schönheit des Velofah-

rens zu teilen. Aber viel zu oft erlebt man auch Trauriges, so wie auf einer Critical Mass die Aufstellung neuer „Ghostbikes“ im Andenken an im Verkehr getötete Radfahrer. Das geht unter die Haut. Da kann öffentliche Unterstützung aus vielen Ländern über Soziale Medien guttun.

Gerade in einer Region wie unserer sind Vernetzung und Austausch über die Grenzen hinweg wichtig. Über „Storys“ auf Insta (auf Instagram ein Klick aufs Logo) blende ich immer wieder Nachrichten aus dem Dreiland ein. Storys zu Schwerpunkt-Themen könnt Ihr später noch in den „Highlights“ finden, sortiert nach Themen wie Velowege oder Tempo 30.

## Reichweite gewinnen

Warum überhaupt sollte uns das interessieren? Hier kommt der berühmte oder auch berühmte Algorithmus ins Spiel: Je mehr Likes oder Abonnenten eine Seite hat, desto öfter wird deren Inhalt anderen empfohlen. Hier haben wir bereits enorme Reichweite in kürzester Zeit erzielt, obwohl wir ja noch ganz am Anfang stehen.

Den ersten „Post“ veröffentlichten wir am 3. Juni 2025. Schon am 29. August hatten wir 19.398 „Views“ (oder Aufrufe) von 5.186 Menschen – also weit mehr als 1.500 Menschen und weit über 6.000 Aufrufe pro Monat. Und das bei gerade einmal 146 Abonnenten (oder „Followern“). Der Anteil der IG

Velo-Mitglieder war eher klein – und Ihr könnt Euch denken, welches Potential es da noch gibt. Mehr als die Hälfte dieser Zugriffe kommt von Menschen, die uns noch nicht einmal abonniert haben. Es liegt also an Euch, uns zu „liken“, zu abonnieren, zu kommentieren und weiterzuempfehlen.



@IGVELO.DE

## Die Jungen erreichen

Wir erreichen auf Instagram eine Öffentlichkeit, die sehr weit über Landesgrenzen, Sprachgrenzen und übliche Altersgruppen hinaus geht. Am Anfang sahen wir sprichwörtlich ganz schön alt aus. Inzwischen ist die Mehrheit klar bei Erwachsenen unter 35 und sogar Jugendlichen. Schon ein paar gute „Reels“ (Videos) können den Unterschied machen.

In eigener Sache: Ich mache das leidenschaftlich gerne und ehrenamtlich. Wenn Ihr mögt, könnt Ihr auch meine eigenen Seiten für Velo und Musik hier auf Instagram finden: [@matt2tnd](https://www.instagram.com/matt2tnd) und [@mattvombrocke](https://www.instagram.com/mattvombrocke)

## Wie könnt Ihr uns unterstützen?

- Bitte legt Euch ein Instagram-Konto zu. Wer das nicht auf dem Smartphone machen will, kann es auch am Computer tun.
- Stellt Euren Account auf „Privat“, wenn Ihr keine öffentlichen Posts machen wollt und darüber entscheiden wollt, wer Euch folgen darf.
- Sucht auf Insta nach dem Kürzel „@igvelo.de“.
- Abonniert uns auf „Follow“ oder „Folgen“
- Gebt uns Likes oder Herzchen, schickt unsere Beiträge an Bekannte, Freunde und Familie und ladet sie dazu ein, uns ebenfalls zu folgen.
- Folgt gerne auch anderen Organisationen und Personen, denen wir folgen.
- Macht Euch immer wieder klar: Es ist an uns allen, uns in diesen Räumen zu zeigen und unsere Anliegen zu unterstützen. Das ist es, was eine Demokratie und Meinungsvielfalt ausmacht. (MvB)