

VeloPost



Mit Lichtern gemalt

Über den Lenker hinweg
fotografierte Cadio Pericin
nachts in Basel. Seite 15

Vorneweg

Unsere Empfehlung:

Rollen wir zuversichtlich hinein ins neue Jahr! Blättern Sie für gute Laune gleich mal vor auf die Seite 10: Gerhard Zenke war für die *VeloPost* bereits auf Probefahrt auf dem fast fertigen Radweg von Maulburg nach Adelhausen, gut gelaunt. Er hat uns dieses rote Herz auf Asphalt mitgebracht – da hatte ein anderer Radler dem neuen Radweg bereits seine Liebe erklärt.



Hin und wieder braucht es Überwindung, um an kalten Tagen seine Wege auf dem Fahrrad zurückzulegen. Tausende machen das im Landkreis Lörrach, pendeln im Dunkeln los, und viele kehren im Dunkeln heim. Sie klagen zu Recht über entgegenkommende Radler, deren starke Scheinwerfer sie blenden und nahezu blind machen. Weshalb die IG Velo sich bei der Nikolaus-Aktion (Seite 12) nicht nur mit Schoko-Herzen bei Pendlern bedankte, sondern auch Kärtchen verteilte mit leicht verständlicher Info dazu, wie der Scheinwerfer optimal auszurichten ist. Möge es wirken.

Gute Fahrt wünschen wir 2026!

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), Ulrich Kremper (uk), Friederike Cyriacks (fc), Arne Wintrich (aw), Klaus Geese (kdg)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim

AUFLAGE: 3.000

Wir laden alle ein!

Jahreshauptversammlung der IG Velo im Landkreis Lörrach

Termin: Mittwoch, 25. März 2026 um 19 Uhr im Theatersaal Nellie Nashorn, Tumringer Straße 248 A in Lörrach.

Tagesordnung

- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Beschluss Protokoll 2025
- Bericht und Ausblick des Vorstands
- Kassenprüfungsbericht
- Kassenprüfungsbericht und Entlastung des Kassiers
- Entlastung des Vorstands
- Wahlen: Co-Vorstand, Kassierer, Beisitzer
- Sonstiges



Gleich im Anschluss an die Mitgliederversammlung zeigen zwei Mitglieder der IG Velo aus dem Markgräflerland die Bilder ihrer Radreise in Skandinavien:

Start auf Schwedens Radweg Nr. 1

2025 zog es Michael und Karin Ehrensperger nach Skandinavien, und mit dabei hatten sie ihre Gravelbikes – für eine Radreise mit Start in Kopenhagen, mit Wechsel nach Schweden und auf dem nationalen Radweg Nr. 1, dem Kattgattleden, bis Göteborg. Weiter nordwärts dann nach Oslo, in Norwegen wieder südwärts, auch hier der Küste entlang. Bis Kristiansand, auf die Fähre und zurück nach Dänemark.

Genau 20 Tage war das Paar unterwegs, rund 1.560 Kilometer Weg hatten sie letztlich in den Beinen. Und



Karin und Michael Ehrensperger bei einer Pause vor der Oper von Oslo.

waren begeistert. Warum, werden die beiden am 25. März den Mitgliedern der IG Velo erzählen.

So ist's sicherer!

Dank einer Warnweste sind Radfahrer nachts und in der Dämmerung viel besser sichtbar – weshalb sie in manchen Ländern sogar vorgeschrieben ist, zum Beispiel in Frankreich, Italien, Spanien. Die IG Velo hat jetzt eine Warnweste anfertigen lassen, die auf dem Rücken 1,50 Meter Abstand beim Überholen einfordert (mit Smiley) und vorne das Logo der IG Velo trägt. Preis: 10 Euro. Anfragen zum Kauf über E-Mail: info@igvelo.de. Auch bei ihren Aktionen und Veranstaltungen werden die Ortsgruppen der IG Velo diese Weste anbieten. Übrigens: Unser Foto mit Friederike Cyriacks (sie organisierte die Weste)



entstand bei der Nikolaus-Aktion in Grenzach-Wyhlen – was den Kopfschmuck erklärt.

Zuwachs fürs Team Radverkehr



Der Landkreis Lörrach wird sich wieder intensiver ums Radfahren kümmern.

Die schlechte Nachricht ist auch schon wieder zwei Jahre alt: Ende 2023 hörte Alexandra Bühler auf als Radverkehrsbeauftragte des Landkreises, sie wechselte zum Regierungspräsidium Freiburg. Das Landratsamt legte die Stelle auf Eis, um Personal und Kosten zu verringern.

Neu: Jessica Mörsdorf

Die gute Nachricht, in gleicher Sache, war im Sommer 2025 zu hören – und sie hat nun auch ein Gesicht: Jessica Mörsdorf ist im Landratsamt zum Team Radverkehr gestoßen. Damit ist es wieder drei Frauen stark: Mörsdorf und die beiden auf Radverkehr konzentrierten Verkehrsplanerinnen Alexandra Käfer und Bettina Siegismund. „Wir haben ein sehr junges und schlagkräftiges Team beisammen“, versichert Martina Hinrichs, Leiterin der Stabsstelle Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität.

Diese personelle Verstärkung ist dem Land Baden-Württemberg zu verdanken und dessen Mobilitätsgesetz, seit Frühjahr 2025 in Kraft. Stadt- und Landkreise sollen ihr Radverkehrsnetz koordinieren, sie können dafür Personal einstellen – und das Land kommt für den Lohn auf. Im Fall des Landkreises Lörrach ist so eine 75-Prozent-Stelle geschaffen worden, besetzt eben mit Jessica Mörsdorf.

Den Kommunen helfen

Ihr ist zwar nicht der Titel „Radverkehrsbeauftragte“ gegeben, doch im Wesentlichen nimmt sie die Aufgaben von Alexandra Bühler wieder auf. Jessica Mörsdorf wird zum Runden Tisch Radverkehr einladen, an dem die mit Radverkehr beauftragten Mitarbeiter der Städte und Gemeinden Platz nehmen können. Sie wird gezielt (besonders kleinere) Kommunen dabei unterstützen, das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen. Sie koordiniert, wenn für einen neuen Radweg verschiedene Bauträger zusammenspannen müssen; oder übernimmt, wo ein Projekt bi- oder trinational beraten werden muss. Jessica Mörsdorf wird immer wieder Aktionen und Kampagnen in den Landkreis Lörrach holen, die vom ambitionieren AGFK vorbereitet sind – von der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg.

Zwei planen Radwege ...

Die beiden Verkehrsplanerinnen des Teams Radverkehr haben sich vier aktuelle Bauprojekte aufgeteilt. Bettina Siegismund konzentriert sich auf den Radschnellweg RS7. Alexandra Käfer arbeitet an drei neuen Radwegen.

... ab Minseln

Für einen Radweg von Minseln hin auf Richtung Adelhausen, entlang der Kreisstraße, wurde noch vor Jahresende 2025 der Planfeststellungsbeschluss erwartet. Die Ausführungsplanung steht 2026 an, und 2027 könnte gebaut werden. Danach wäre eine erste sichere Querung des Dinkelbergs komplett, zwischen Maulburg und Rheinfelden. Übrigens: Auf Drängen der IG Velo wurden erste Planungen ergänzt. Vor den ersten Häusern von Minseln wird die Kreisstraße eine Mittelinsel erhalten.



Das Team Radverkehr im Landratsamt mit (von rechts) Jessica Mörsdorf, Bettina Siegismund und Alexandra Käfer sowie Martina Hinrichs, Leiterin der Stabsstelle Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität.

ten: eine Hilfe zum Queren hinüber auf den Radweg.

... ab Nordschwaben

Ebenfalls auf 2027 terminiert Alexandra Käfer den Baubeginn für einen zweiten Radweg des Landkreises auf dem Dinkelberg: beginnend in Nordschwaben, parallel zur Kreisstraße nach Wiechs, in Wiechs auf der Straße Rebacker hinunter nach Schopfheim.

... ab Egringen

Projekt Nr. 3 von Alexandra Käfer: ein Radweg im Feuerbachtal, von Egringen bis Holzen, wo er an den bestehenden Radweg Richtung Riedlingen anschließt. Der neue Radweg wird westlich der Kreisstraße geführt sein und zwei Mal über neue Brücken den Feuerbach queren. Es läuft die Genehmigungsplanung, der Baubeginn scheint 2028 möglich.

Auf dem Todtnauerli-Weg

Und dann ist da noch der Radweg durchs Obere Wiesental. Liegt im Wesentlichen auf der Trasse der stillgelegten Todtnauerli-Bahn. Noch immer sind nicht alle Abschnitte (Fröhnd!) für Radpendler asphaltiert. Im neuen Jahr will sich der Landkreis auch darum kümmern. (wg)

Der Landkreis wird einen Radweg aus Minseln heraus und hinauf zur Kuppe bei Adelhausen bauen. Hier am Ortsende von Minseln wird die Kreisstraße so umgebaut, dass eine Querungshilfe Platz hat – genau das hatte die IG Velo Rheinfelden im Planfeststellungsverfahren gefordert.

Klare Sache? Eben nicht

Lörrach, Berliner Platz, Einfahrt in die Fahrradstraße: Weil Autofahrer offensichtlich die Verkehrszeichen nicht kennen (oder aber: ignorieren), wird es eng für Radler. Und riskant.



Eine kurze Regelkunde. Wo das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ steht, dürfen Autos nicht mit hinein. Eigentlich. Denn die Städte lassen in ihren Fahrradstraßen zumeist auch Autos und Motorräder zu. Wofür dann, wie in Lörrach, ein Zusatzzeichen montiert ist: „KFZ-Verkehr frei“.

Dann aber gilt unbedingt:

- Autofahrer sind nur Gast in der Fahrradstraße und müssen auf Radler Rücksicht nehmen.
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, selbst dann, wenn Autos sie nun nicht mehr überholen können. Deshalb zu drängeln, ist nicht erlaubt.
- Überholen dürfen Autofahrer nur, wenn 1,50 Meter Abstand bleiben; und wenn sie beim Überholen das Tempolimit 30 nicht überschreiten.

Nur Anlieger dürften rein ...

Beim Berliner Platz steht an der Einfahrt in die Spitalstraße das Schild „Fahrradstraße“ (also: keine Autos), jedoch mit dem Zusatz: „Anlieger bis Ötlinger Straße frei“. Was bedeutet: Autofahrer dürfen dann hinein, aber auch nur dann, wenn sie hier ein Anlieger haben – wenn sie hier wohnen, zu tun haben, etwa zum Kindergarten wollen.

... was jedoch egal scheint

Wer dort nur mal fünf Minuten beobachtet, weiß: Die allermeisten Autofahrer, die am Berliner Platz rechts in die Fahrradstraße einbiegen, fahren ohne Halt durch diesen Abschnitt der Spitalstraße. Denn sie haben hier nichts zu tun, sie sind keine Anlieger.



Darum geht's: Nur Autos von Anliegern dürften am Berliner Platz in die Fahrradstraße. Ist so korrekt beschildert. Verstehen viele Autofahrer jedoch nicht. Oder aber: Sie ignorieren die Schilder.

Sie werden zu einem Problem für Radler, die ja gegen die Einbahnrichtung zum Berliner Platz dürfen: Die Fahrbahn ist größtenteils einseitig (und: erlaubt) zugeparkt und deshalb schmal – was gefährlich ist bei so vielen oft forsch und breitspurig entgegenkommenden Autos.

Ein Verbotsschild dazu?

Weshalb die Zahl der hier ohne Recht fahrenden Autos drastisch verringert werden müsste. Mit Schildern? Bei der Einfahrt ist die heutige Ausschilderung zwar korrekt – aber trotzdem hat die IG Velo im Herbst der Stadtverwaltung vorgeschlagen, die Beschilderung zu ergänzen: Zum Zeichen „Fahrradstraße“ noch hinzufügen das Verkehrszeichen „Durchfahrt verboten“, das allen vertraut ist. Und darunter wie heute „Anlieger bis Ötlinger Straße frei“.

Schweizer kennen's nicht

Eine hilfreiche Klarstellung wäre das, so die IG Velo. Damit könnten zumindest jene Autofahrer ferngehalten werden, die im Zeichen „Fahrradstraße“ kein Fahrverbot für KFZ erkennen – und das sind viele, man höre sich nur mal im Bekanntenkreis um. Zudem: Autofahrer aus der Schweiz oder aus anderen Ländern können erst recht wenig mit dem Schild „Fahrradstraße“ anfangen. Sie kennen aber sehr wohl „Durchfahrt verboten“.



Und genau so ergänzt wünscht sich die IG Velo deshalb die Beschilderung: mit einem für alle sofort verständlichen Durchfahrtsverbot für KFZ. Fotografiert in Eimeldingen.

Rathaus mag nicht

Aus dem Rathaus kam rasch eine Absage: Die heutige Ausschilderung sage bereits alles; man könne nicht jedes Schild mit weiteren Schildern oder Zusatzschildern erklären. Die IG Velo hatte eine andere Antwort erhofft. Schließlich hat die Stadt an anderen Stellen der Spitalstraße ihre korrekte Ausschilderung „Fahrradstraße“ ja auch ergänzt und verdeutlicht, weil viele Autofahrer offenbar nicht die Regeln kannten oder achteten: So ist vor Einbahnstraßen zusätzlich das unübersehbare Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ hinzugeschraubt worden, dies an den Kreuzungen mit Ötlinger Straße und mit Körnerstraße.

Ein Blick nach Eimeldingen zeigt im Übrigen: Die von der IG Velo vorgeschlagene Ergänzung mit „Durchfahrt verboten“ gibt es durchaus.

Dann aber Kontrollen?

Die IG Velo hat im Rathaus ein Zweites erwünscht: Verkehrskontrollen in diesem ersten Abschnitt der Fahrradstraße. Und vielleicht einen Flyer für Autofahrer mit Erläuterungen zu Fahrradstraßen. Beim Verteilen wäre die IG Velo dabei. (wg)

Tipp: die klaren Regeln

Auf www.bussgeldkatalog.net die „Fahrradstraße“ suchen. Alle Regeln gibt es dort, auch in einem kurzem Video.

Was sich 2026 tut

Lörrachs überarbeitete „Fahrradstrategie 2025+“ verspricht weitere Verbesserungen.

Im Sommer 2020 hatte Lörrachs Stadtverwaltung ihre „Fahrradstrategie 2025+“ vorgelegt. Jüngst im November, vor den Stadträten im AUT, prä-



Die Hartmattenstraße wird erneuert und danach eine Fahrradstraße sein.

sentierte sie dazu ihren bereits vierten Sachstandsbericht. Mit einem Ausblick auf nächste Taten.

Bei knapper Kasse schrumpfen im Etat 2026 erneut die Gelder für Verbesserungen beim Radverkehr: Die Stadtverwaltung setzte 135.000 Euro in ihren Haushaltsentwurf, nach 150.000 im Jahr davor und noch 300.000 Euro im Jahr 2024. Was gemacht wird im neuen Jahr? Der zuständige Fachbereich Tiefbau mit dem Radverkehrsbefragten Lukas Riesterer hat es aufgelistet.

Auf dem Programm 2026 stehen:

- Die grundlegende Erneuerung der langen Hartmattenstraße wird 2026 geplant. Sie wird letztlich zur Fahrradstraße auf jener Route, die zur Vorzugstrasse für den Radschnellweg im Wiesental bestimmt worden ist.
- Gebaut werden zwei Radwege hin zum Zentralklinikum: der eine (250 Meter) entlang der Steinenstraße, vom Ortsende weg bis zum bereits fertigen Radweg; der andere vom Wieseradweg her, abzweigend unmittelbar nördlich der Bahnleiße.

Radfahrer und Fußgänger trennen? Strategie für den Wieseweg gesucht

Lörrach selbst stellt zwar nur recht wenig Geld für den Radverkehr bereit. Aber der Fachbereich Tiefbau schaut, wo für Verbesserungen hohe Zuschüsse winken – und dort packt er vorzugsweise an. Vor allem wird das künftig beim Ausbau der Pendlerroute West (Wieseweg) sein: 2026 soll eine Stra-

tegie entwickelt werden, wie im gut zwei Kilometer langen Abschnitt von Haagen bis Tumringen die Radfahrer von den Fußgängern getrennt werden können. Zuschüsse für Planung und Bau sind aus dem Agglomerationsprogramm Basel zu erwarten und ebenso vom Land Baden-Württemberg. (wg)



Wie lassen sich auf dem Wieseweg Radfahrer und Fußgänger trennen? Es braucht eine gute Strategie, gesucht zunächst für den Abschnitt Haagen-Tumringen.



Begradigt und verbreitert wird die Unterführung an der Wiese beim Bauhaus.

- Am Wieseweg nahe Bauhaus (Haagen) wird die mit Geländern gefasste Unterführung entschärft: Der Weg wird auf vier Meter verbreitert und begradigt.
- Der Geh- und Radweg neben der Bahnlinie in Stetten erhält weiße Randlinien.
- An der Brombacher Straße (Höhe Autohaus Kestenholz) wird der lange schon von Wurzeln aufgedrückte Geh- und Radweg saniert.
- Wer durch die Bahnunterführung Eulerstraße fährt, bekommt an der Belchenstraße einen Drücker für Grün im Zuge der Fußgängerampel. (wg)

Nun mit Licht

Noch müssen sich Radfahrer daran gewöhnen: Wer vom Haagener Bahnhof aus unter Bundesstraße hindurch sowie über Wiesesteg hinweg schließlich am rechten Flussufer landet, darf nicht mehr geradeaus Richtung Ortszentrum: Der Weg ist zu schmal und nur noch für Fußgänger ausgeschildert. Stattdessen als Radler links ab auf den Wieseweg und nach wenigen Metern (ausgeschildert) nach rechts zum Bauhaus-Kreisel. An diesem Wegstück hat der Werkhof im November drei Leuchten gesetzt (unser Bild) – hell also ist nun auch nachts. Wie Radfahrer sich dann beim Bauhaus-Kreisel in den Autoverkehr einfädeln? Die einen so, die anderen so. Eine Empfehlung für diese arg knifflige Stelle gibt die Stadt noch nicht. (wg)



Schmerzhafter Meter

Die lange Holzbrücke in Lörrach, hinüber ins Grütt, hat einen heimtückischen ersten Meter. Was etliche Radfahrerinnen und Radfahrer beim ersten Frost am 12. November leidvoll erfahren, frühmorgens in der Velo-Pendlerstunde. Wer da am rechten Wieseufer flussabwärts gefahren war, links zur Brücke einbog und das Vorderrad noch eingeschlagen hatte auf den Holzdielen –

der war in hohem Grade sturzgefährdet. Zahlreichen Radlern rutschte das Velo auf glattem Holz weg. Man half einander wieder auf, betreute Gestürzte (unter anderem mit gebrochenem Handgelenk oder mit einem vom Aufschlagen brummenden Schädel). Und warnte nächste Radler.

Im Rathaus ist rasch reagiert worden. Split wurde gestreut. Und Warnschilder

weisen nun auf möglicherweise glatten Belag hin – der rutschig wird bereits bei Regen, nicht erst bei Frost (wie der hier Schreibende schon leidvoll feststellen musste). Ob und wie Holzdielen auf der Brücke rutschfest beschichtet werden können, wird untersucht. Die Warnschilder

der sind jetzt ebenfalls im Hasenloch bei der Holzbrücke über den Kanal installiert – sie wird voraussichtlich 2026 (rutschfest) saniert.

So stürzt man eher nicht

Wer bei der Holzbrücke ins Grütt diesen nicht selten rutschigen ersten Meter kennt; und daran auch denkt beim Annähern – der oder die kann einem Sturz vorbeugen: die Kurve zur Brücke noch auf dem Asphalt zu Ende fahren, danach geradeaus weiter auf die Holzdielen. (wg)



Die Einfahrt kann glatt sein. Jetzt warnen Schilder vor der Gefahr.



In Haagen hat's auch diese Brücke über den Kanal in sich, bei Regen und Frost. Sie wird nächstes Jahr saniert mit rutschfestem Belag.

Jetzt neu bei uns:

STEVENS BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

STEVENS

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



Ein erster Abschnitt des RS7 soll von Steinen bis zum Gewerbegebiet Brombach-Ost gebaut werden, größtenteils hier entlang der Bahnlinie.

RS7 – und weiter geht's

Geplant wird seit 2020, und es holpert weiterhin auf diesem ins Auge gefassten Radschnellweg durchs Wiesental, von Schopfheim an die Schweizer Grenze. Aktueller Stand der Dinge?

So geht es mit dem Radschnellweg ins neue Jahr:

Der Leuchtturm

Der Landkreis Lörrach ist Bauträger und im Grundsatz weiter einig mit den beteiligten Kommunen: Am Radschnellweg wird nicht gerüttelt: Ein Leuchtturmprojekt sei's, ein wichtiger Baustein zur Mobilitätswende, wird im Landratsamt betont.

Lörrach schert aus

Die gefundene Route, von Schopfheim hinunter zur Schweizer Grenze, bleibt zwar unverändert. Lörrach allerdings will bzw. kann diese Route nicht im vorgegebenen hohen Standard eines Radschnellwegs ausbauen: die Straßen dafür zu schmal, vor allem wegen parkender Autos. Deshalb könnten für den Abschnitt durch Lörrach auch nicht die sehr hohen Zuschüsse für Radschnellwege abgerufen werden. Darum endet nun der förderfähige Abschnitt des RS7 bereits bei Erreichen von Lörrach-Brombach. Die Stadt Lörrach will ab dort vor allem mit Fahrradstraßen arbeiten und dafür in einen anderen Fördertopf greifen – den des Landes-Gemeindefinanzierungsgesetzes.

Stück für Stück

Die neue Strategie ist: Der Radschnellweg wird gezielt in Abschnitten

gebaut und nach Möglichkeit dort zuerst, wo es Radfahrern besonders nützt. Und auch dort, wo sowieso gebaut wird und die Arbeit für den RS7 gleichzeitig erledigt werden könnte.

Als erster Planungs- und Bauabschnitt ausgewählt ist die Strecke von Steinen bis Einfahrt nach Lörrach (im Gewerbegebiet Brombach-Ost). Was die Anbindung ans Dreiland-Klinikums beschert. Benötigt werden aufwändige Bauwerke: eine Unterführung der Bahnlinie hin zum Klinikum; und eine Überquerung der Wiese nicht weit von der vorhandenen Bahnbrücke.

Planer gesucht

Im Landratsamt hält Bettina Siegismund (eine Verkehrsplanerin im Team Radverkehr) die Fäden des Projekts RS7 in der Hand. Dringende Aufgabe: ein Planungsbüro für den ersten Bauabschnitt bestimmen.

Widerstände

Trotz grundsätzlicher Zustimmung der beteiligten Gemeinden: Es regt sich unverändert Widerstand bei Kom-

munalpolitikern, vor allem in Schopfheim: weil ihnen die Linienführung nicht gefällt; weil sie zu hohe finanzielle Lasten fürchten – obwohl die versprochenen Bauzuschüsse außergewöhnlich hoch sind.

Und die IG Velo?

Die IG Velo drängt, das große Projekt auf die neu beschlossene Weise voranzubringen, schnellstmöglich. Sie beteiligt sich nicht an der immer wieder aufflammenden Diskussion über die Linienführung. Auch die IG Velo hatte zwar hier und dort andere Routen favorisiert. Als machbar erwies sich letztlich die Linie der beschlossenen Vorzugstrasse. (wg)



Nach Brombach hinein braucht es für den RS7 eine neue Brücke über die Wiese, nahe dieser heutigen Bahnbrücke. Danach, ab Gewerbegebiet Brombach-Ost, nimmt die Stadt Lörrach das Heft in die Hand.

Zeit für das Rad

In Alt-Weil hat sich der Veloshop in Biketime verwandelt.

„Biketime“ nennt Islam Rashiti seinen Fahrradladen, den er seit November in den Räumen des ehemaligen Veloshop an der Hauptstraße in Altweil betreibt. Modern, hell und aufgeräumt kommt der renovierte Verkaufsraum daher, in dem der Zweiradmechaniker-Meister jetzt seine Dienste anbietet.

Im Gespräch mit Islam Rashiti wird schnell deutlich, dass einer hier seine Leidenschaft auslebt – Fahrräder reparieren und warten steht im Mittelpunkt des Betriebs, und dieser Laden ist die Erfüllung eines Traums.

Seitdem Islam Rashiti als Kind vor dem Kosovo-Krieg nach Deutschland geflohen ist und im Flüchtlingsheim das Reparieren von Velos kennengelernt hat, ist er zielstrebig seinen Weg gegangen: Das Schulpraktikum in einem Fahrradladen beendet er mit einem Ausbildungsvertrag, weil man sein Talent dort gleich erkennt. Noch während der Ausbildung wird ihm die

Teilhaberschaft in dem Geschäft angeboten. Die Meisterschule ist der konsequente nächste Schritt.

Die Corona-Zeit bringt eine kurze Umorientierung in reich, er betreut Geflüchtete in der nahen Schweiz. Doch der Traum von einem eigenen Fahrradladen lässt ihn nicht los: Das Konzept des Ladens mitsamt Namen und Logo stehen längst fest – es fehlt nur der passende Ort. Ein Hinweis in den sozialen Medien, da suche Marcus Mehlin einen Nachfolger in Weil am Rhein, bringt ihn in den Veloshop – wo er sich gleich als

eben diesen Nachfolger vorstellt.

Inzwischen ist der Laden nach seinen Vorstellungen umgestaltet und zu sehen, dass man sich hier auf das Wesentliche konzentriert. Da stehen einige Räder der Marke Stevens, die es weiterhin geben wird. Zubehör hängt aufgeräumt an einer Wand, eine große Theke steht im Raum.



Islam Rashiti hat in Weil den Veloshop zum Biketime umgestaltet.

Islam Rashiti aber sitzt in seiner Werkstatt und bringt Fahrräder (oder auch einmal einen Kinderwagen) in Ordnung – stets mit einem offenen Ohr für die Anliegen seiner Kundschaft. Da darf auch gern die Oma von nebenan mit ihrem alten Rad kommen. Das hat er so seinem Vorgänger versprochen. (kdg)

bemerkt & notiert

So. Oder so.

Sowohl in Lörrach als auch in Weil am Rhein gab es 2025 Baustellen auf den Fahrradstraßen. Beide mit fragwürdiger Verkehrsführung während des Bauens. Soweit die Ähnlichkeiten.



Beim Wiederherstellen der Markierung gibt es jedoch deutliche Unterschiede. Daumen hoch! für die ergänzte Markierung in der Weinbrennerstraße von Lörrach (Foto oben).

In der Müllheimer Straße in Weil am Rhein (Foto unten) wartet die IG Velo immer noch, obschon man hier mit Bauen deutlich früher fertig war: Daumen runter!



Bügel und Poller

Am Altweiler Lindenplatz hat die Stadt Weil am Rhein drei stabile Fahrradbügel aufgestellt. Zudem wurden zwei Fahrradpoller installiert: Da wird das Pedal fixiert und das Velo an der Öse des Pollers angeschlossen. Somit sind weitere



zehn neue Abstellmöglichkeiten für Räder entstanden, fürs Anschließen. Sie waren unter anderem auch Wunsch der IG Velo. Denn nahebei liegen Museen, die evangelische Kirche, Gaststätten und Geschäfte.



Im Eingangsbereich der Weiler Stadtbibliothek wurden neue Anlehnbügel für Fahrräder angebracht. Einziger Mangel: Der Querholm in diesen Bügeln fehlt, an dem zum Beispiel Kinderfahrräder befestigt und vor Diebstahl gesichert werden können. (wie)

Grenzach-Wyhlen



Und es ward Licht

In Grenzach-Wyhlen lagen die Unterführungen in der Südstraße lange im Dunkeln. Nun hat die Gemeinde Straßenlampen aufgestellt. Unser Bild zeigt die Südstraße, von Norden her und vor den Unterführungen von Eisenbahn und B34neu. Die IG Velo hofft, dass sie für den Langsamverkehr mehr Sicherheit bringen. Die engen Unterführungen dürfen weiterhin mit 50 km/h durchfahren werden. (aw)

Geduld. Und nochmals Geduld

Das Bauen an der neuen Bundesstraße B34 beschert Radfahrern in Grenzach-Wyhlen seit Jahren Ungemach. Ganz am Schluss, so der Plan, wird eine neue Unterführung und auch eine weiterführende Radroute auf der Südseite der neuen B34neu entstanden sein. Bis dahin geht es noch Jahre. In denen von Radfahrern noch viel Geduld verlangt ist. (aw)



Gesperrt, umgeleitet: Radfahrer sind es gewöhnt in Grenzach-Wyhlen. Hier im Bild die seit Spätsommer gesperrte Unterführung zum Wasserkraftwerk, von der alten B34 aus gesehen. Vor der Unterführung geht es rechts zur Siedlung ab.

Kandern

Reparaturstation für Kandern

Kandern hat Ende Herbst eine erste autofreie Zone eingeweiht. In der gibt es – hinter dem Notariat – auch eine Fahrrad-Reparaturstation. Dort können neben Fahrradreifen auch Reifen von Kinderwagen aufgepumpt und kleinere Reparaturen erledigt werden. Die Fahrradstation – in gelber Farbe – wurde vom ADAC gratis zur Verfügung gestellt. Hinzu kommt noch ein Ladeschrank zum kostenlosen Aufladen von Fahrradakkus, zu öffnen und schließen mit selbst erstelltem Code. In Zeiten des Klimawandels wurde von der Gemeinde auch ein Trinkbrunnen installiert.

Die Fahrradstation ist ein wichtiges Thema der IG Velo gewesen: Sie wollte dort einen attraktiven Zwischenstopp auf den Touren durch das Markgräflerland bieten. (ms)



Schopfheim

Bittere Schokolade

Auch in Schopfheim wurden um den Nikolaustag herum Schokoladen-Herzen an Radfahrende verteilt, im Rahmen einer Aktion der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Mit dabei die IG Velo, mit einer nachdrücklichen Erinnerung ans richtige Einstellen von Fahrrad-Scheinwerfern.

In Schopfheim schmeckte die Schokolade bitter. Aus einigen Gründen.

Die für 2025 avisierte Fahrradstraße in der Schwarzwaldstraße wurde nicht eingerichtet, im Gegenteil: Der Rad-

schnellweg Wiesental wird noch lange nicht und dann nur Stück für Stück Wirklichkeit werden, sicher nicht zuerst in Schopfheim. Nach Abriss der Brücke am Golfplatz in Fahrnau verzögert sich der Neubau bis voraussichtlich März, so dass Radler auch in der dunklen Jahreszeit über schlecht markierte Zickzack-Routen durch die Stadt irren. In der Innenstadt wurden Velo-Abstellanlagen demontiert. Der motorisierte Individualverkehr darf wieder ungehindert durch die Hauptstraße fahren und das Leben für Radfahrende und Fußgänger gefährlicher machen.

Wahrlich kein Grund zum Feiern. Das Fehlen einer sicheren Route von einem Ende der Stadt zum anderen sorgte selbst bei der Stadt für Unsi-

cherheit: Wo finden wir überhaupt die meisten Radfahrer um unsere Schokoladen-herzen zu verteilen? Fünf verschiedene Vorschläge wurden gemacht für fünf verschiedene Routen, auf denen sich jeweils ein paar Unerschrockene durch den Verkehr schlagen. Damit ist schon alles gesagt.

Wunschzettel der IG Velo:

- Bitte eine sichere Route durch Schopfheim mit Vorrang für Radfahrende.
- Velo-Abstellanlagen (wieder) ergänzen.
- Die IG Velo ins Nachdenken einbeziehen, bevor Verkehr umgeleitet wird und bevor für den Radverkehr etwas unternommen wird. (cf)



Vor der Ortseinfahrt Maulburg ist fürs Radfahren eine Mittelinsel angelegt, als Hilfe für sicheres Queren – hier ein Foto vom Bauen.



Ein kurzes Stück vor Maulburg fahren Radler auf dieser neuen Brücke über den Talmattenbach.



Schon vor Fertigstellung des Radwegs hat jemand die Liebe zu ihm bekundet – das Herz wird leider unter der finalen Deckschicht verschwinden.

Hochgefühle auf dem neuen Radweg

Von Adelhausen nach Maulburg sind Radler endlich sicher unterwegs.

Bis zum Jahresende könnte der Radweg von Adelhausen hinunter nach Maulburg schon fertig geworden sein. Jedenfalls konnte Gerhard Zenke (IG Velo Rheinfelden) vor Redaktionsschluss dieser *VeloPost* bereits zur Probe fahren – an einem Wochenende Mitte November, als die Arbeiten ruhten. Da war der Radweg komplett asphaltiert, das Gelände an den Rändern modelliert und die Übergänge bzw. Mittelinseln waren auch schon gebaut.

Ohne Angst unterwegs

Das Fahren vermittelte echte Hochgefühle. Im Vergleich zum Mitbenutzen der Landesstraße 139 (immer mit der Angst verbunden, eng von Auto-

fahrern überholt zu werden), war es ein entspanntes, sicheres und züliges Dahingleiten auf einem mit 2,50 Metern ausreichend breiten Radweg.

Fehlt noch Minseln

Rheinfelden und Maulburg hatten bei diesem 3,7 Kilometer langen Radweg die Initiative ergriffen, so vereinbart mit den Planern des Regierungspräsidiums (das Land bezahlt). Komplet sein wird die Querung des Dinkelbergs aber erst mit einem anschließenden Stück Radweg hinunter nach Minseln. Das ist Sache des Landkreises, da dieser Radweg entlang einer Kreisstraße verlaufen wird. Gebaut wird 2027.

Wenn auch der Weg nach Minseln fertig ist, werden Radfahrer über eine durchgehende und sichere Querung des Dinkelbergs verfügen. Hochrhein und Wiesental werden erstmals über Radwege verbunden sein. (gz)



Hinunter Richtung Maulburg entlang der L 139. Es fehlte bei der Probefahrt nur noch der feine Asphalt obenauf.



Der Radweg endet vorerst hier, südlich von Adelhausen, wo die Landesstraße von Norden (oben) kommt und nach Westen (links) abschwengt. Radler werden über diese Mittelinsel queren, um auf der Radroute zu bleiben – die wird gerade aus weiterführen, entlang der Kreisstraße (nach rechts) Richtung Minseln.

Hier wieder ganz glatt ...

Wurzeln hoben in Rheinfelden den Rad- und Fußweg zwischen Eichendorff- und Goetheschule. Schon bei einer Rad-Befahrung mit der Stadtverwaltung im Juli 2022 bemängelte die IG Velo den schlechten Zustand der Fahrbahn. Wegen Personalmangels machte die Stadt Rheinfelden lange nichts. Erst eine erneute Meldung der IG Velo (mit einer Fotodokumentation der ca. fünf Zentimeter hohen Erhebung) bewirkte, dass der Weg nach fast drei Jahren im Mai 2025 saniert wurde. Bleibt zu hoffen, dass in Zukunft weitere Wurzelhebungen auf Rad- und Fußwegen sukzessive beseitigt werden.



... und dort perfekt abgesenkt

Auch für den Fußgängerüberweg Friedrichstraße im Bereich des Schwarzen Wegs gilt „gut Ding will Weile haben“. Es dauerte drei Jahre, bis die sehr hohen Bordsteinkanten mit einer vorbildlichen Ausführung abgesenkt wurden. Hier lag die Zuständigkeit (ist eine Bundesstraße) beim Regierungspräsidium. (gz)



Rheinfelden weitet das Tempolimit aus und sorgt so für Lärmschutz und erhöhte Sicherheit.

Die IG Velo Rheinfelden sieht erfreut, dass im Stadtgebiet und in den Ortteilen viele neue Tempo-30-Zonen ausgeschildert sind. Auf Grund des Lärmschutzaktionsplans und nach Änderung der Straßenverkehrsordnung war dies nötig gewesen. In Rheinfelden gilt seit Mitte Oktober 2025 schrittweise Tempo 30, zuerst in der Kernstadt (unter anderem Karl-Fürstenberg-Straße, Hardtstraße, Schildgasse) und in Hertzen (Hauptstraße, Bahnhofstraße). Im Anschluss werden in den Ortsteilen Karsau, Minseln (Wiesentalstraße), Nordschwaben, Adelhausen, Eichsel, Degerfelden und Nollingen weitere Tempo-30-Zonen eingerichtet.

Wünsche erfüllt

„Mit der Einführung von Tempo 30 in insgesamt 14 Straßen im Zuständigkeitsbereich der Stadt haben wir nun alle Möglichkeiten, die uns der Gesetzgeber bietet, ausgeschöpft, um dem lang gehegten Wunsch aus der Bevölkerung nach mehr Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen“, sagt Dominic Rago, im Rathaus Leiter des Amtes für öffentliche Ordnung. Ziele seien nicht nur die Minderung von Lärm, eine Senkung von Schadstoffemissionen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, sondern auch Unfallrisiken zu verringern und die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu erhöhen.

Die IG Velo kann dem nur zustimmen. Denn bei Tempo 50 beträgt der Anhalteweg für ein Auto an die 30

Meter, bei Tempo 30 hingegen nur etwa 13 Meter (siehe Grafik unten). Wahrscheinlich ist vielen nicht bewusst, dass der Anhalteweg bei Tempo 30 kürzer ist, als der Reaktionsweg bei Tempo 50. Was heißt: Bei Tempo 50 wird ein Fußgänger oder Radfahrer nach 13 Metern mit einer unverminderten Aufprallgeschwindigkeit getroffen – bei Tempo 30 hingegen wäre es zu überhaupt keiner Berührung gekommen. In Gefahrensituationen ist das ein entscheidender Unterschied.

Noch besser: flächig 30

Noch mehr würde sich die IG Velo Rheinfelden freuen, wenn die Stadt innerorts generell Tempo 30 einführen würde. Für die Sicherheit bedeutete das ein klares Plus, für alle Verkehrsteilnehmer. Auch wäre die Beschilderung sehr viel einfacher, preiswerter; und es würde allen Verkehrsteilnehmern mehr Klarheit bringen.

Flächig Tempo 30 wäre ein entscheidender Schritt, um „Vision Zero“, das heißt keine Toten im Straßenverkehr, näher zu kommen. Dass dies möglich ist, zeigt die finnische Hauptstadt Helsinki mit ihren fast 700.000 Einwohnern. Nach langjährigen systematischen Bemühungen und Investitionen



Ob Autofahrer mit 50 oder 30 unterwegs sind, macht bei Vollbremsung großen Unterschied: rund 28 Meter bis zum Halt oder nur 13 Meter. Grafik: VCD Bayern

in die Verkehrssicherheit mit weitreichenden Geschwindigkeitsbegrenzungen als wichtigem Erfolgsfaktor, verzeichnet die Großstadt seit Juli 2024 keine Todesopfer im Straßenverkehr. Während 2024 zum Beispiel in Frankfurt am Main, ähnlich groß, 17 Verkehrstote zu beklagen waren. (sj/uk/gz)



Nikolaus sagt Danke

Mit einer Nikolaus-Aktion haben sich im Landkreis Lörrach einige Kommunen bei jenen Menschen bedankt, die auch in der dunklen, kalten Jahreszeit auf dem Rad unterwegs sind: eine Aktion, die von der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFK) ins Leben gerufen worden war. Das Team Radverkehr im Landratsamt hatte hier im Landkreis Lörrach die Initiative ergriffen, in der IG Velo und Kommunen Partner gefunden und rund um den Nikolaustag für kleine Präsentate gesorgt – verteilt an Radrouten in Lörrach, Rheinfelden und Grenzach-Wyhlen, Weil am Rhein, Schopfheim und Steinen. Geachtet wurde auf richtige Beleuchtung. Von der IG Velo gab es eine Postkarte mit verständlichem Bild: Wie Scheinwerfer so eingestellt werden, dass sie andere nicht blenden. (wg)



Nikolaus-Aktion, fotografiert in Steinen und (Bild ganz oben) in Rheinfelden.

wurde auf richtige Beleuchtung. Von der IG Velo gab es eine Postkarte mit verständlichem Bild: Wie Scheinwerfer so eingestellt werden, dass sie andere nicht blenden. (wg)



Finnland reflektiert

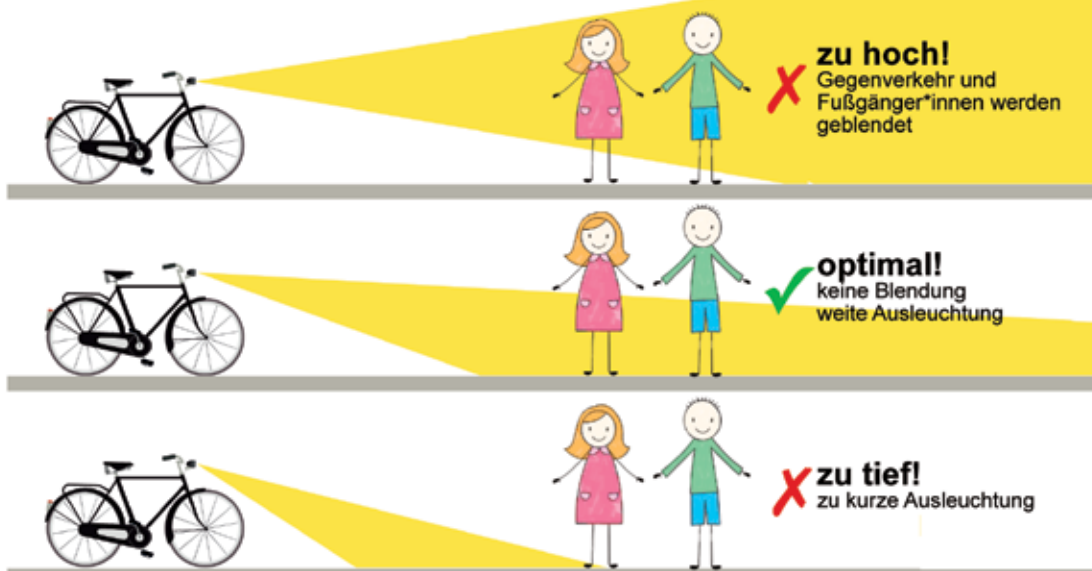
Auf den Straßen von Helsinki (knapp 700.000 Einwohner) ist ein ganzes Jahr lang kein Mensch gestorben. Wie die Finnen das hinbekommen haben? Sie erklären es mit immer mehr Tempolimit 30, konsequent kontrolliert; mit mehr sicheren Radwegen; mit einem noch besser gewordenen Öffentlichen Verkehr, der aufs Auto verzichten lässt.

Und dann sind da noch die Reflektoren für die dunklen Stunden, dank derer Autofahrer früh auf Fußgänger und Radfahrer aufmerksam werden. Dass Reflektoren große Bedeutung haben beim Abwenden von Unfällen, ist für die Finnen ganz klar. Die Auswahl ist riesig. Fußgänger und Radfahrer fädeln schöne und pfiffige Reflektoren an Mänteln, Jacken, Hosen ein; sie befestigen Reflektoren an Taschen und Rucksäcken; oder sie hängen sich reflektierende Bänder um. Nur in Estland, weiß man, werden ähnlich häufig Reflektoren getragen wie in Finnland.

Die ersten Reflektoren erfand übrigens ein finnischer Bauer in den 1950ern und hängte sie an seinen Pferdewagen. Sein Sohn machte daraus ein Geschäft. Seit den 1970er-Jahren gibt es sie in allen erdenklichen Formen, von der Schneeflocke bis zum Herzen, vom Blatt bis zur Blüte – sie sind beliebt als Geschenke.

• Zum Hintergrund: www.safetyreflector.fi. Wer Reflektoren aus Finnland kaufen will, kann in diesem Shop suchen: www.funkelnimdunkeln.de (wg)

Lichteinstellung kontrollieren



Fahrrad-Scheinwerfer leuchten mittlerweile mit äußerst leistungsfähigen LEDs. Damit sie ihre volle Kraft entfalten können und gleichzeitig andere nicht blenden, müssen sie allerdings richtig eingestellt sein – sonst werden Radfahrer zur Gefahr.

Jedenfalls: In Bäumen oder in Gesichtern hat das helle Licht nichts zu suchen. Alles ist gut, wenn nachts auf gerader Strecke die Grenze zwischen Hell (Scheinwerfer) und Dunkel auf dem Asphalt zu erkennen ist.

Die Grafik links hat Toni Latsch-Gulde für die IG Velo geschaffen. Wurde bei der Nikolaus-Aktion an Radpendler verteilt.

Mängel entdeckt? Mitmachen bei bikeable.de!

... und dann auf der Plattform bikeable.de markieren. Oder die Info ins Rathaus mailen, über den Schadensmelder.

Mit Schadensmelder ...

Jüngst in einer Monatsrunde der IG Velo Lörrach: ein Kompliment von Michael Jahns an die Stadt. Er hatte über den Schadensmelder ein Schlagloch auf seiner Radstrecke gemeldet – und nach wenigen Tagen sei es bereits geflickt gewesen. Gelebter Bürgerservice, kommentierte er.

Diesen Schadensmelder findet man auf www.loerrach.de/schadensmelder oder klickt auf der Homepage Lörrach rechts oben das Ausrufezeichen im Dreieck an. Solche digitalen Schadensmelder haben auch zu bieten: Grenzach-Wyhlen, Rheinfeld, Weil am Rhein (nicht leicht zu finden auf der Homepage), Schopfheim, Maulburg und Binzen.

... oder mit bikeable.de

Doch nicht jeder Missstand auf Radrouten ist ein ähnlich rasch zu behebbender Schaden. Und hier kommt bikeable.de ins Spiel. Auf dieser Plattform können Velofahrende Orte markieren, an denen es hakt oder auch: wo etwas besonders gut gelöst ist. Im Un-

terschied zum städtischen Schadensmelder ist bikeable.de öffentlich und interaktiv: Jede und jeder kann kommentieren, liken und unterstützen.

Kurz erläutert: bikeable wurde in der Schweiz geschaffen und ist über die Grenze nach Deutschland gesprungen. Ein Partner hier ist die IG Velo im Landkreis Lörrach. Wer auf dem Rad unterwegs ist, kann eine kritische Stelle fotografieren und sehr einfach auf einer Karte als Spot dokumentieren – via App von Google Play bzw. aus dem Apple App Store; oder auf der Webseite bikable.de. Wofür man sich einmalig anmelden muss. So wächst eine Sammlung von Ideen und Kritik der Radfahrenden, die Politik und Verwaltung vor Augen steht. Man kann nicht nur tadeln („Shame“) sondern auch loben („Fame“) – es gibt ja auch Beispiele für gelungene Radinfrastruktur oder gute kleine Schritte in die richtige Richtung.

In Schwung gekommen

Vor gut einem Jahr hat die IG Velo die Plattform bikeable im Landkreis Lörrach in Gang gebracht. Setzt man den Filter für die Region auf „Lörrach“, finden sich heute schon über 70 Ein-

träge. Vielfach sind es Anregungen zu leicht lösbaren Problemen: zu hohe Kanten, falsche oder fehlende Beschilderung. Aber auch Hinweise auf wiederkehrendes Fehlverhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer, etwa regelmäßiges Parken auf Radwegen oder Radstreifen.

IG Velo mit Account

Die IG Velo wird diese Einträge auf der Plattform kommentieren und gegebenenfalls als Anregungen in die Diskussionen bei den Stadt- und Gemeindeverwaltungen mitnehmen. Dafür hat die IG Velo einen eigenen Account auf der Plattform, tritt als „IG Velo im Landkreis Lörrach“ auf und gibt ein erstes Feedback. In der Hoffnung, dass viele Probleme im Laufe der Zeit als „behooben“ markiert werden können.

Alle sind aufgefordert, sich aktiv zu beteiligen: Je mehr dieses Werkzeug bikeable.de genutzt wird, je mehr neue Spots gemeldet und/oder von Anderen bestätigt werden, desto mehr wird die Dringlichkeit von Verbesserungen deutlich. So kann die IG Velo zeigen, dass sie keine Einzelmeinungen vertritt, sondern ein vielstimmiger Chor hinter ihr steht. (wg/kdg)



Erste Termine fürs Codieren. Auch 2026 wird die IG Velo Fahrräder codieren. Ein Code am Rahmen zeigt, wer Eigentümer oder Eigentümerin des Fahrrads ist. Das macht es der Polizei leichter, aufgefundene Räder an die Richtigen zurückzugeben. Codierte Velos sind schwerer zu verkaufen, das kann Diebe abschrecken. Die ersten Codiertermine im neuen Jahre, alle in der Velohalle Lörrach (von 16 bis 18 Uhr): 7. Januar, 5. Februar, 5. März und 1. April.



IG Velo in Klausur. Ein Samstagmorgen im Herbst und Fahrräder gehäuft beim Nellie Nashorn Lörrach: Der IG Velo-Vorstand (im Bild Friederike Cyriacks aus Grenzach-Wyhlen) traf sich zur Klausur. Großes Thema: sich vergewissern, um welche Radfahrer sich die IG Velo kümmert und was die wichtigsten Ziele sein sollten. Klar: Besonders wichtig ist eine weiter wachsende Sicherheit beim Radfahren. Hartmut Schäfer moderierte den Workshop.

Vision Zero

Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr!

Die Vision Zero ist mehr als ein Schlagwort – sie ist ein ethisches Versprechen: Kein Mensch soll im Straßenverkehr sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden. Während Städte wie Helsinki bereits zeigen, dass das möglich ist, bleibt in Deutschland noch viel zu tun. Ein Statement von Wolfram Uhl, dem Vorsitzenden der IG Velo im Landkreis Lörrach.

Eine Idee aus Schweden

Die Vision Zero wurde in den 1990er Jahren in Schweden entwickelt. Ihr Grundsatz ist ebenso einfach wie konsequent: Menschen machen Fehler – aber das Verkehrssystem darf nicht dazu führen, dass diese Fehler tödliche sind oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Ziel ist es, Straßen so zu gestalten, dass Unfälle verhindert oder ihre Folgen minimiert werden.

Einige europäische Städte beweisen, dass das funktioniert. Helsinki etwa muss in manchen Jahren keinen einzigen Verkehrstoten mehr beklagen. Möglich wurde das durch ein Bündel aus Maßnahmen: geringere Geschwindigkeiten, sichere Kreuzungen, klare Priorität für Rad- und Fußverkehr sowie eine konsequente Verantwortung der Verkehrspolitik für die Sicherheit aller.

Auch die deutsche Straßenverkehrsordnung (StVO) hat sich mittlerweile der Vision Zero verschrieben – zumindest auf dem Papier. Zwischen An-

spruch und Realität liegt allerdings ein weiter Weg.

Muss erst was passieren?

Immer wieder hören wir als IG Velo, wenn wir auf gefährliche Situationen hinweisen oder besseren Schutz für Radfahrende fordern, den gleichen Satz: „*Es gibt bislang keine relevanten Unfallzahlen, um Maßnahmen einzuleiten.*“

Aber abzuwarten, bis Zahlen vorliegen, bedeutet nichts anderes, als Unfälle in Kauf zu nehmen, bevor gehandelt wird. „Monitoring“ mag ein schönes Wort sein – aber Beobachten allein schützt niemanden.

Wann wird denn dann gehandelt? Erst, wenn genügend Menschen zu Schaden gekommen sind, um statistisch „relevant“ zu werden? Wenn mehrere schwere Unfälle passiert sind, die sich in der amtlichen Unfallstatistik widerspiegeln? Müssen wir wirklich warten, bis Zahlen das belegen, was Radfahrende und Anwohnende längst

wissen und täglich erleben?

Wer erst reagiert, wenn die Statistik voll ist, verfehlt den Grundgedanken der Vision Zero. Sie will gerade verhindern, dass es so weit kommt – durch vorausschauendes Handeln, präventive Planung und konsequente Gefahrenbeseitigung.

Was bei uns zu tun ist

Beispiele für Handlungsbedarf gibt es im Landkreis Lörrach viele: Der Hochrheinradweg bei Riedmatt, wo an der Bundesstraße nicht einmal eine Querungshilfe existiert; die Wiesebrücke in Steinen, über die gefährdete Radfahrende regelmäßig klagen; oder die Landesstraße zwischen Steinen und Schlächtenhaus, auf der täglich riskantes Überholen zu beobachten ist.

Hier braucht es keine weitere Statistik, sondern den politischen Willen, bekannte Risiken zu beseitigen.

Unsere Forderung

Die IG Velo fordert, dass die Vision Zero konsequent umgesetzt wird – nicht nur in Konzeptpapieren, sondern sichtbar auf der Straße. Verkehrssicherheit darf nicht von Unfallzahlen abhängen. Jeder gefährliche Abschnitt, jede bekannte Konfliktstelle ist ein Auftrag zum Handeln.

Die Vision Zero ist keine Illusion. Sie ist eine Verpflichtung – für eine Mobilität, die das Leben schützt.



Foto: ADFC

Mehr und mehr attraktive Radrouten, die große Lust aufs Radfahren machen: Das ist wichtig in jedem Rezept, mit dem Städte ihr Verkehrsnetz sicherer machen wollen.

IG Velo auch auf Instagram

Im Frühjahr 2025 entschloss sich die IG Velo zu einem Account auf Instagram: Sie will über Soziale Medien noch mehr Menschen erreichen. IG Velo-Mitglied Matt vom Brocke betreibt den Account und hat in kurzer Zeit bereits eine bemerkenswerte Reichweite geschafft. Er setzt darauf, dass viele mitmachen, über Smartphone oder PC. Das Kürzel: @igvelo.de



Fotokunst über den Lenker hinweg

Geht doch nichts übers Fahrrad! Sogar Kunst ist machbar, vom Sattel aus über den Lenker hinweg – mit einer Kamera, wie sie Cadio Pericin installiert hatte. Seine fotografische Lichtmalerei im nächtlichen Straßenverkehr von Basel war bis in den Dezember hinein in der Rathausgalerie Rheinfelden zu sehen, bei einer Foto-Ausstellung der Volkshochschule Rheinfelden. Petra Böttcher bietet bei der VHS seit Jahren einen Online-Fotokurs an. Sie hatte nun Teilnehmer wie Cadio Pericin zu ganz persönlichen Bildern angeregt, das Thema: „Was man von hier aus sehen kann“. Wir haben für die *VeloPost* einige Motive ausgewählt.



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 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.



... oder alles mit QR-Code.

Gemeinsam fürs Rad

Eindrücke vom Radkongress 2025 des Landes in Heidelberg. Wolfram Uhl war für die IG Velo dabei, eingeladen vom Verkehrsministerium. Hier sein Bericht für die VeloPost.

Zwei Tage lang drehte sich in Heidelberg alles ums Rad: um gute Infrastruktur, um Lösungen für sichere Kreuzungen, um die Frage, wie Radverkehr in Zukunft selbstverständlicher Teil des Alltags werden kann.

Besonders spannend fand ich den Blick auf die Leitprojekte der RadStrategie Baden-Württemberg. Sie zeigen, wie vielfältig und konkret die Arbeit an der Verkehrswende geworden ist. Auch die Podiumsdiskussion mit Staatssekretärin Elke Zimmer (MdL) und Vertretern aus fünf Ministerien machte Mut. Nicolai Jahn (Innenministerium), Dörte Conradi (Kultusministerium), Martin Strittmatter (Ministerium für Ländlichen Raum), Katja Schnell (Sozialministerium) und Markus Lehmann (Umweltministerium) sprachen offen über die bisherigen Hürden – und über das gemeinsame Ziel, künftig nicht mehr nebeneinanderher, sondern miteinander an Lösungen zu arbeiten.

Minister will noch mehr

„Das Engagement von Land und Kommunen zeigt Wirkung“, hatte Verkehrsminister Winfried Hermann bei der Eröffnung des RadKongresses betont. „Die Radverkehrsförderung ist in Baden-Württemberg längst kein Ni-

schentema mehr. Überall im Land entstehen neue Radwege, Brücken, Abstellanlagen und Fahrradstraßen.“ Seit 2015 konnten rund 800 Kilometer neue Radwege gebaut werden – in den kommenden sechs Jahren rechnet der Minister mit 1.400 neuen Kilometern, also fast doppelt so vielen. „Diese Entwicklung schafft eine umweltfreundliche und sichere Radkultur im Land.“

Ein Glanzlicht beim Radkongress war die Radfahrt durch Heidelberg. An konkreten Beispielen wurde gezeigt, wo Radinfrastruktur bereits funktioniert und wo noch Luft nach oben ist. Gerade diese direkte Anschauung brachte viele Anregungen für die Arbeit der IG Velo.

Plädoyer für eine Wende

Am Ende des Kongresses sorgte das Schlussplädoyer eines ehemaligen Verkehrsdezernenten aus Landau/Pfalz für Gänsehaut: „Kennen Sie zufriedene Autofahrer? Wir haben eine Autowelt geschaffen, mit der selbst die unzufriedenen sind, die Auto fahren. Ein weiterer Fahrstreifen wird es nicht richten – aber die Verkehrswende könnte es.“

Neben den vielen Inputs waren es auch die Begegnungen, Gespräche und wieder aufgefrischten Kontakte, die



Austausch auf dem Radkongress: Wolfram Uhl (IG Velo) mit Hermino Katzenstein, dem Landtagsabgeordneten der Grünen und auch Vorsitzenden der Bundeshauptversammlung des ADFC in Deutschland.

diesen Kongress so wertvoll gemacht haben. Alle fuhren mit frischen Ideen, gestärktem Netzwerk und neuer Motivation zurück – bereit, weiter am Rad zu drehen.



Preisgekrönt. Beim Radkongress 2025 wurden fünf Landespreise für vorbildliche Projekte verliehen. Einen erhielt Heidelberg für den aktuellen Bau der Gneisenau-Brücke (Foto) und die damit mögliche neue Radwegachse Bahnhof-Neuenheimer Feld – allein die Brücke kostet 20 Millionen Euro, das Land übernimmt 13,7 Millionen.

Rascher ins Tun kommen

Zur RadStrategie Baden-Württemberg hat das Land ein Umsetzungsprogramm 2025-2030 erarbeitet. Es richtet sich an Kommunen, die beim Radverkehr schneller vorankommen wollen, aber im Alltag an Grenzen stoßen. Verfahren sollen vereinfacht, Ressourcen gebündelt werden; unterstützt wird gezielt dort, wo Kapazitäten fehlen. Kommunen sollen sich auf das Wesentliche konzentrieren: gute Projekte planen und schnell umsetzen.

Ein zentraler Bestandteil des Umsetzungsprogramms sind neue Rahmenverträge, über die Kommunen Planungsleistungen, Sicherheitsaudits oder Radabstellanlagen ohne aufwändige Ausschreibungsverfahren beauftragen können. Den Anfang macht der Rahmenvertrag Radparken: Seit Herbst 2025 können Kommunen Fahrradabstellanlagen direkt bestellen und zugleich Fördermittel beantragen. Die Lieferung startet unmittelbar nach Erhalt des Förderbescheids.

Nicht zuletzt: Radfahren hält fit!

Der ADFC will in der politischen Arbeit verstärkt auf die gesundheitlichen Vorteile hinweisen.

Sarah Holczer und Frank Masurat sind zu gleichberechtigten Vorsitzenden im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club gewählt worden. Der ADFC ist weltgrößter Fahrradverband. Mit seinem Landesverband Baden-Württemberg ist die IG Velo in Kooperation verbunden. Auch deshalb reiste zur Bundeshauptversammlung in Berlin der IG Velo-Vorsitzende Wolfram Uhl – er ist zugleich ADFC-Mitglied, wie viele andere IG Velo-Aktive auch.

Neben der Vorstandswahl (mit erstmals einer Doppelspitze) stand der Leitantrag „Radfahren stärkt – Gesundheit, Gemeinschaft, Gesellschaft“ im Mittelpunkt. Der ADFC will fortan stärker auf die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens hinweisen: Wer Radverkehr fördert, stärkt körperliches, psychisches und soziales Wohlbefinden. Radfahren ist eine einfache und kostengünstige Form, fit zu bleiben – Fahrradpolitik ist daher auch Gesundheitspolitik.

Angesichts zunehmender gesellschaftlicher Polarisierung forciert der ADFC positive Geschichten über Mobilität. Frank Masurat betonte, dass Radfahren als Beitrag zu Wohlbefinden, Lebensfreude und Teilhabe sichtbar werden müsse, um neue Zielgruppen zu erreichen. So sollen der gesellschaft-



Foto: ADFC

Mit Sarah Holczer und Frank Masurat hat der ADFC erstmals eine Doppelspitze gewählt.

liche Dialog erweitert und neue Kooperationen angestoßen werden.

Weitere Beschlüsse: Der ADFC will die Einhaltung der Überholabstände von 1,5 Meter innerorts und 2 Meter außerorts stärker in den Fokus rücken. Außerdem sollen auch touristische Radwegweiser retro-reflektierend ausgeführt werden. Zudem setzt sich der Verband für einheitliche Ladestecker für E-Bikes ein.

Eine Warnung beim Tür öffnen?

Autos sollen offenbar aufgerüstet werden müssen für den Schutz der Radfahrer vor sich öffnenden Türen. Gut so. Aber Radwege sind noch wichtiger.

Vor Redaktionsschluss ging diese Meldung um: Autohersteller sollen zum Einbau eines Warnsystems verpflichtet werden, das von hinten nahende Radfahrer erkennt – was Dooring-Unfälle verhindern sollte. Das sind Unfälle, bei denen Radfahrer gegen eine plötzlich geöffnete Autotür krachen und sich schwer verletzen können.

Unfallforschung der Versicherer haben feststelle, dass fast jeder fünfte Fahrradunfall im Zusammenhang mit parkenden Autos steht. Unvorsichtig geöffnete Türen sind eines der großen Probleme. Die diskutierten Warnsysteme erkennen herannahende Radfahrende, warnen akustisch und können im Ernstfall die Tür kurzzeitig blockieren. Der ADFC begrüßt solch eine Aufrüstung. Wichtig sei, dass diese Systeme sowohl auf Fahrer- als auch auf Beifahrerseite eingesetzt werden.

Denn Radwege verlaufen oft rechts von Parkplätzen.

Entscheidender Hebel für die Sicherheit seien sichere Radwege, betont allerdings Caroline Lodemann, frisch gewählte ADFC-Bundesgeschäftsführerin. „Wenn eine Person auf dem Rad durch eine unvorsichtig geöffnete

Autotür stürzt, fehlt dort ein sicherer Radweg.“ Und gute Radwege müssten mit ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Autos angelegt werden. Diese Dooring-Zone stellt sicher, dass man auf dem Rad gar nicht erst gefährlich nah an unerwartet sich öffnende Türen kommt.



Foto: ADFC

Kommt von hinten ein Radler, soll der Autofahrer künftig mit neuer Technik gewarnt werden. Hier im Bild ist eine Dooring-Zone markiert, die Radfahrer fernhalten soll.



Grindelwald: übernachten vor dem Eiger, selbstverständlich draußen; und anderntags Weiterfahrt hinauf zur Großen Scheidegg.

Schweiz für „lau“ – ein Selbstversuch

Man kann durchaus günstig durch die teure Schweiz touren, ohne Hotels, nachts unter blankem Himmel. Fahren wir mit bei Karl Kaudela und Marita Steinebrunner-Dutschke. Sie erzählt davon in der VeloPost.

Endlich Ferien und der Wetterbericht verspricht beständiges Hochsommerwetter! Doch wo soll's hin? Die in Österreich nach Unfall abgebrochene Tour vom letzten Jahr vollenden? Oder lieber in Lörrach von der Haustür los durchs Jura, Schweizer Mittelland, über einige Alpenpässe, zum Bodensee und am Hochrhein retour?

Wir entschieden uns für die Schweiz. Die zwei Räder (ohne ‚E‘) durchgesehen, mit Gepäckträgern sowie Taschen versehen und gepackt: Schlafsack, Isomatte, Kocher, Klamotten und Kleinkram. Seit einigen Jahren sind wir ohne Zelt unterwegs, was einiges an Gewicht spart. Die Zuladung pro Velo, ohne Lebensmittel: ca. zehn Kilo.

Erstes Ziel: Biel

Die erste Etappe führte von Lörrach nach Delemont und Moutier, über den entspannten Col de Pierre Pertuis (827m) und durch die felsige Schlucht Gorges du Pichoux. Ab Tavannes sollte uns die Beschilderung der 6er-Route zum Umstieg in den Regionalzug lenken (nötig bisher, da die Abfahrt nach Biel nur über eine vierspurige

Schnellstraße mit schmalen Radstreifen durch zwei Tunnel möglich war). Doch zu unserer großen Überraschung fanden wir mithilfe einiger Radsportler eine neue, super-flowige und autofreie Abfahrt nach Biel.

In euphorischer Stimmung, weil wieder auf Tour, ließen wir uns in der Bieler Altstadt zur ersten Geldausgabe (zwei Panaché) verführen. Zügig ging's, nein: fuhren wir weiter entlang der ehemals stark befahrenen Uferstraße Richtung La Neuveville – sehr entspannt, wenn dem Radverkehr eine ganze Straßenseite zur Verfügung gestellt wird! In Ligerz fanden wir einen ersten Schlafplatz. Eine schmale Unterführung unter der Bahn eröffnete uns

aus. Einziger Nachteil: die stündliche Rüttelmassage, wenn der Regionalzug durchs Schlafzimmer fuhr.

Noch etwas müde krabbelten wir bei den ersten wärmenden Sonnenstrahlen aus unseren Schlafsäcken, nachdem ein Spaziergänger verwundert, aber nicht unfreundlich unsere Anwesenheit quittiert hatte. Ein sonniges Plätzchen mit Brunnen, Bäckerei und Sitzgelegenheit für unser Frühstück fanden wir im nächsten Dorf.

Über Fribourg nach Charmey

Heute wollten wir das etwas langweilige Mittelland hinter uns bringen. Vor und nach unserer Badepause am flachen Ufer des Murtensees wurde es

mit der Velorouten-Beschilderung etwas vage, eigentlich schweizentypisch. Doch mit Hilfe von velofahrenden Ortskundigen erreichten wir Fribourg am frühen Nachmittag. Außer einigen kritischen Situationen auf einem stark von Autos und LKWs frequentierten Teilstück war die Routenalternative über die E27 ganz okay.

Nach einer kurzen Pause am Zentrums-kreisel ging's über der tief unten liegende Flussschleife der Sarine bergan Richtung Marly. Um gut vorwärts zu kommen, blieben wir auf der Kantonsstraße bis Charmay. Dazwischen, von



Karl Kaudela und Marita Steinebrunner-Dutschke.

eine schnuckelige, saubere Uferpromenade mit kleinem Parkplatz, öffentlicher Toilette, Trinkwasserbrunnen, Seesicht und netten Menschen. Das Gefühl von Freiheit breitete sich in mir

aus. Einziger Nachteil: die stündliche Rüttelmassage, wenn der Regionalzug durchs Schlafzimmer fuhr.



Schweißtreibend und lohnend in großartigen Landschaften: Eindrücke von Passfahrten am Klausen und Susten.

Hunger und Durst überfallen, lud uns das Schild „Le temple des saveurs“ auf einen Café+Pain au Chocolate für vier Franken ein. Von den zwei leicht überforderten Jungs hinter dem Tresen bekamen wir allerdings zwei Dosen Bier, eine Flasche Limo (für mein Radler) und zwei Pain au Chocolat (von gestern) für acht Franken. Nett war's trotzdem.

In Charmey angekommen, konnten wir noch einkaufen und auf dem Schulplatz – zwischen dem Sommerprogramm für Einheimische und Feriengäste – unbehelligt kochen und essen. Zum Nachtquartier wählten wir die über dem Tal thronende Kirche mit sehr gepflegten Außenanlagen. Beim bettfertig machen umschmeichelte uns ein Kätzchen, das beim neugierigen Blick durch die Seitentür, zwischen unseren Beinen hindurch, ins Innere der Kapelle entwischte. Die Tür, automatisch verriegelt, ließ sich aber erst am nächsten Morgen wieder öffnen. Und dann saß sie da: Pfote leckend, stolz wie eine ägyptische Katzengöttin – oben auf dem Altar. War wohl nicht das erste Mal.

Vom Jaunpass ins Simmental

An Tag 3 ging es weiter zum Jaunpass (1.508 m); er trennt das Land des Greyzer Käses vom Simmental. Da wir relativ früh unterwegs waren, bekamen wir wenig von der stark motorisierten Schweizer Sportwagenfraktion mit. Was uns leicht irritierte: Das Rechen der Bergwiesen schien abgelöst von Menschen hinter brüllenden Laubbläsern.

Wie durch ein Tor fährt man am Ende des Simmentals, hinter Diemtigen, durch eine Felsenge, die dann den Blick auf den Thunersee freigibt. Bei

der Touristinfo in Faulensee findet sich eine schöne, kostenfreie Badegelegenheit mit Kiosk und Toiletten. Außerdem verfügen sie dort über ein gutes Klebeband, das von da an meinen sich im Auflösen begriffenen Sattel zusammenhielt.

Hochbetrieb in Grindelwald

Zwischen Interlaken und Grindelwald hätten wir besser der Radweg-Beschilderung folgen sollen. Der Reiseverkehr am Wochenende war extrem, wofür es einen Grund gab: die „Eiger-Bike-Challenge“, ein Spektakel für Mountainbiker mit und ohne Motor. Unter teils amüsierten Blicken der Menschen aus aller Herren Länder (mit den unterschiedlichsten Ansprüchen an die Bergwelt) bereiteten wir in Grindelwald unsere Abendmahlzeit zu. Ab 22 Uhr fanden wir direkt neben dem Bikespektakel ein Schlafplätzchen mit Aussicht auf die Eiger-Nordwand.

Nach einer ungestörten Nacht auf dem Präsentierteller von Grindelwald wurden wir früh von den Teilnehmern des Radrennens geweckt – sie wärmten sich schon auf. Beim Frühstück gesellte sich eine indische Familie im Bollywood-Style dazu; auch sie bevorzugte wohl eher die günstige Variante eines Frühstücks.

Und weiter ging's, nun wurde es ernst für uns bzw. hauptsächlich für mich: Hinauf zur Großen Scheidegg mussten ca. 1.000 Höhenmeter überwunden werden. Nur unterbrochen vom melodischen „lalüla“ der Postbusse kurbelten wir uns langsam, aber stetig zwischen vielen anderen Renn-, Touren-, und E-Radelnden aufwärts. Unterwegs bemitleidet man sich oft – warum nimmt man die Anstrengung überhaupt auf sich? Und beglück-

wünscht sich euphorisch, wenn man es geschafft hat.

Nach vielen netten Begegnungen und einem Austausch über bereits gefahrene und noch zu fahrende Strecken, führte uns die schmale, anfangs steile Straße abwärts, vorbei an der Rosenloui-Schlucht und weiter bis Innertkirchen. Wo wir an der stark befahrenen Kreuzung vor einem Supermarkt eine kurze Verpflegungspause einlegten. Im Gespräch mit anderen Radreisenden entschieden wir uns für die nächste Herausforderung, den Sustenpass. Obwohl ich bezweifelte, dass ich den Pass vor Sonnenuntergang bewältigen könnte. Die Hitze drückte mir bei jeder Anstrengung die eben runtergekippte Flüssigkeit gleich wieder aus allen Poren. Jede Möglichkeit, den Kopf und den Oberkörper unter einen Wasserstrahl zu halten, nutzen wir ausgiebig.



Begegnungen, Aufmerksamkeiten. Wie die zwei Tassen Kaffee zum Frühstück vom Hausmeister einer Schule in Wartau.

Der Susten, schwitzend

Nach der ersten Hälfte der Strecke (nicht der Höhenmeter!) baute sich hinter den letzten Häusern von Gadmen-Obermatt eine bewaldete Wand auf, durchzogen von Spitzkehren und Galerien, errichtet von Schweizer Straßenbaukünstlern. Endlich! Hier sieht man/frau, wie es bei jeder Pedalumdrehung höher geht. War auch nötig, weil



Noch zwei letzte Etappen nach Hause, mit Aufwachen an einer Kaimauer am Bodensee und Essenspause am Hochrhein.

die Schmerzen in meiner vor einem Jahr gebrochenen Schulter und wegen dem üblichen, leidigen Sattelthema sich bemerkbar machten. Durst, kein Brunnen in Sicht, und unser Trinkwasservorrat schmolz dahin. Das Besprühen meiner durch Salz brennenden Augen musste ich mir absparen. Und da stand doch plötzlich, in einer kleinen Ausweichstelle, mein konditionsstarker, vorausfahrender Partner neben einem Kleinbus mit einer muslimischen Großfamilie – sie wollte uns unbedingt einladen. Wir nahmen dankbar je eine Banane und ein kleine Flasche Mineralwasser zu uns. Und weiter auf die letzten vier Kilometer! Stolz, im Anblick der letzten Sonnenstrahlen, erreichten wir die Passhöhe.

Runter ins Reusstal

Nach einer rasanten Abfahrt mit wenigen Autos und kaum Kurven kamen wir im letzten Dämmerlicht in Wassen im Reusstal an. Unter dem Vordach des Altenpflegeheims verzehrten wir ein paar restliche Kalorien und führten Schwätzle mit einem Velotouristen. Die Schlafsäcke rollten wir auf dem Areal der Schule Wassen aus (Brun-

nen, Toilette im Umkreis von 20 Metern). Nachteil: Rückreiseverkehr auf der unten im Tal liegenden Autobahn mit entsprechender Geräuschkulisse.

Zeitig geweckt von den ersten Sportwagen und Motorrädern packten wir routinemäßig unsere Sachen ein, um in Altdorf zu frühstücken und zu besprechen, wie wir weiter fahren wollten. Plan A: Nach Flüelen und über die Achsenstraße (für Velos verboten, doch Sonntagmorgen wohl machbar; oder den Zug nehmen). Plan B: großzügige Umfahrung über den Klausenpass.

Kämpfen am Klausenpass

Ich war nicht mehr fit und hätte gerne einen Ruhetag eingelegt. Da in den Alpen Gewitter drohten und wir kurzfristig eine Einladung nach Staad am Bodensee bekamen, stimmte ich Plan B zu: Klausenpass. Meine Beine schwer wie Blei und mit der mentalen Stimmung einer 16-Jährigen machten wir uns auf dem Weg. Mein Ziel, die letzte Möglichkeit einer Gebirgsbach-Erfrischung, ließ mich kämpfen. Doch wo war dort mein Partner? Weg! Ein Anruf, er kehrte um und kühlte sich mit mir in dem reißenden, kalten Gebirgsbach ab. Was mir leider nur einige Kilometer weit half. Mein Partner fuhr weiterhin ziemlich flott vorneweg. Ich hätte indes jedes, wirklich jedes Angebot angenommen, mich im Bus oder sonst wie mitzunehmen. Wir haben es nach Stunden (ca. 17 Uhr) doch noch geschafft.

Eine wunderschöne Passauffahrt – wenn man noch fit ist.

Die Abfahrt über den Unerboden ließ uns wie in eine andere Zeit, in eine andere Welt eintauchen. Ärmlich wirkende Bauersleut, die ihr Vieh über die Straße trieben, verlassene Häuschen aus Schiefer, eine „Biker's welcome“-Kneipe mit aufgebocktem Motorrad-Skelett: Das Tal wirkte anfänglich abweisend. Am Ende gab's dann doch ein paar freundlich zuwinkende Menschen. In Linthal galt die Suche einem bewährten Hotel Garni: Brunnen und eine Kirche zum Übernachten. Passte.

Tag 5: Auf nach Glarus und zum Walensee, chillen und baden in einer top-gepflegten Badi in Mühlehorn. Die nette Übernachtung in Trübbach, ein Kaffee zum Frühstück vom Hausmeister der Schule, wird in guter Erinnerung bleiben. Nur noch 60 Kilometer auf dem Rheindammweg bis Staad, einem Stadtteil von Rorschach.

Ab Bodensee heimwärts

Nach einer Übernachtung mit Familie und Verwöhnprogramm radelten wir auf der Schweizer Seite des Bodensees endgültig Richtung Heimat. Unseren letzten Übernachtungsplatz fanden wir hinter einem längst geschlossenen Café auf der Kaimauer von Berlingen, am Untersee. Am nächsten Morgen überraschte uns ein wunderschöner Sonnenaufgang. Bis Lörrach (in brütender Hitze) verließen wir uns – trotz in Teilen verkehrender Züge – auf unsere Velos, auf saubere Brunnen, Badestellen und unsere Muskeln.

Alles in allem: Wir haben pro Tag und Person ca. 30 Franken ausgegeben, viele nette Menschen kennengelernt, schlechte Stimmungen und Widerstände überwunden, Freiheit gespürt und die Schweizer Sauberkeit und Infrastruktur schätzen gelernt.



Immer nette Leute, Schwätzchen: Halt an einem Seniorenheim im Reusstal.

Die Termine 2026

Auf Fahrt mit der IG Velo

IG Velo Weil am Rhein und Schwarzwaldverein haben auch für das Jahr 2026 ein abwechslungsreiches Programm zusammengestellt, das Ziel: Auf zwei Rädern unsere herrlichen Landschaften genießen. Vorab gibt es Tipps fürs Reparieren.

Tipps zur Selbsthilfe

Dem technisch weniger versierten Velofahrer werden ausführlich und anschaulich Anleitungen und Tipps für die häufigsten Reparaturen gegeben – bei Pannen soll das Fahrrad/E-Bike wieder fahrbereit werden. Der Termin: Dienstag, 3. Februar von 18.30 bis 21 Uhr im Kulturzentrum Kesselhaus in Friedlingen.

Saline Riburg

Wie radeln über Brombach und Adelhausen nach Rheinfelden und besichtigen die Saline in Riburg/Schweiz mit moderner Verdampfungshalle, Bohrhäusern und zwei imposanten Salzdomen. Höhepunkt der Führung ist ein Blick in den Salzdom 2: Diese Lagerhalle ist der größte Kuppelbau der Schweiz und bietet Raum für bis zu 120.000 Tonnen Auftausalz. Die Führung kostet zwölf Franken. Gesamtstrecke ca. 64 Kilometer mit rund 400 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Donnerstag, 16. April um 10 Uhr der Parkplatz am Friedhof in Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Ruine Pfeffingen

Mit dem Fahrrad geht's Richtung Bruderholz Reinach zur Ruine Pfeffingen bei Aesch. Sie steht auf dem Grat des Blauen. Es sind die Reste einer Höhenburganlage mit einst imposantem Schloss, Hauptsitz der Grafen von Thierstein-Pfeffingen. Über Biel-Benken, Bourgfelden, Basel geht es zurück



Gemeinsam auf Tour mit der IG Velo Weil – es sind Jahr für Jahr äußerst beliebte Angebote.

nach Weil am Rhein. Gesamtstrecke ca. 69 Kilometer mit etwa 750 Höhenmetern. Treffpunkt ist Mittwoch, 13. Mai um 9 Uhr der Parkplatz am Friedhof in Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Kleine Markgräfler Runde

Die abwechslungsreiche Tour führt über Hügel und durch Senken des Markgräflerlands. Zwischen landwirtschaftlich geprägten Dörfern bieten sich herrliche Ausblicke Richtung Basel und in den Schwarzwald. Gesamtstrecke ca. 45 Kilometer mit rund 500 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Sonntag, 14. Juni um 11 Uhr der Parkplatz am Friedhof in Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Zum Bergsee, ins Wehrtal

Mit dem Velo geht's über Obereichsel nach Bad Säckingen, von dort zum Bergsee und über Günnebach nach Wehr, weiter nach Hasel, Schopfheim und zurück nach Weil am Rhein. Gesamtstrecke ca. 85 Kilometer mit 1.080 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Dienstag, 7. Juli um 8.30 Uhr der Parkplatz am Friedhof in Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Durch Baselland

Die abwechslungsreiche Tour führt über Augst nach Magden, Buus, Schupfart, Mumpf, Möhlin und Rheinfelden.

Auf der deutschen Seite radeln wir zurück nach Weil. Gesamtstrecke ca. 92 Kilometer mit 790 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Mittwoch, 26. August um 8.30 Uhr der Parkplatz am Friedhof in Weil am Rhein. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Anmeldung erforderlich.

Und dies zur Info ...

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Es gilt die Straßenverkehrsordnung. Das Tragen eines Helms 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

IG Velo Weil am Rhein: Mitgliederversammlung

Die IG Velo-Ortsgruppe Weil am Rhein lädt ihre Mitglieder auf Mittwoch, 4. März 2026 um 19 Uhr ins Restaurant Axion in Haltingen zu ihrer Mitgliederversammlung ein. Auf der Agenda stehen ein Tätigkeitsbericht der letzten Jahre und die Wahl der Sprecher für die Ortsgruppe. Dazu wird das IG Velo-Mitglied Siegfried Burkart Highlights von seinen Veloreisen zum Nordkap, an die Ostsee und nach Portugal zeigen.



Wiederverwendet. Auch ausgemusterte Velos sind noch nützlich. Hier sind sie zu einer Absperrung verschweißt – gesehen von Yvonne Siemann im Basler Klybeck-Quartier.



Kopfschmuck. Eine schöne Frau fiel Brunhilde Trickes in Bad Bellingen ins Auge. Mit Tretkurbel und Kettenblatt als Schmuck im Hut.



Laib an Laib. Vor einer Bäckerei in Augsburg ein altes Velo zum Brotständer umgewandelt. Ein Hingucker, im Bild festgehalten von Ulrich Siemann.

Auf ein Neues! Zu unserer großen Freude halten VeloPost-Leser gerne Ausschau nach Schönerem, Kurioserem oder Witzigerem für unsere Mitbringssel-Seiten! Vielen Dank dafür, wieder einmal. Sie fotografierten in Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz. Gerne weiter so! In der nächsten Ausgabe, im Frühjahr, halten wir selbstverständlich erneut Platz frei. Fotos bitte schicken an die Adresse velopost@igvelo.de.



Vorsicht Weidevieh! Genaue Veloregeln im Salzburger Land: Absteigen, hier beginnen zwei Kilometer Schiebestrecke. Ulrich Siemann sah's – war aber sowieso zu Fuß unterwegs.



Herzlichst. Hier in Bad Abbach an der Donau kann man Fahrräder ausleihen. Und sich in den Arm nehmen lassen! Was Ulrich Siemann und seine Mitradler nicht testen konnten: Sie mussten nichts leihen, hatten selbst Velos dabei.



Dank dafür! Peter Schladt war auf Velotour an den Vogesen. Nahe Epinal, an der oberen Mosel, entdeckte er dieses Schild: Bitte mit Abstand überholen! Sein Kommentar: Könnte es doch auch in Deutschland geben.



Dringende Mahnung. So schön umgedreht könnte es ja auch gelten, oder? Hat Christian Biendl fotografiert, ein Mitbringssel aus Basel.



Kunst! Erfurt, ein Radladen mit Fahrradschrott an der Wand. Sei Kunst, hörte Ulrich Siemann und schickte uns ein Foto.



Naturvelo. Ein mit Baumrinde umfasstes Fahrrad sah Elke Däschle im September an an der ligurischen Küste – fotografiert und nun in der *VeloPost* gelandet.



Im Gedenken. „Er ging wie jeden Morgen in die Schule“ steht aufs Rad geschrieben – Erinnerung an einen tödlich verunglückten Freund. Yvonne Siemann sah es in Grenoble.



Elegantes Design. Mit Schwung entworfen, als Werbung für den Fahrradladen MYVELO – aber so halt nicht für die Straße zu kaufen. Yvonne Siemann hat in Oberkirch fotografiert.

Fahrrad groß und klein.

Ein Schaufenster in Hannover, Blickfang ein Velo. Doch um das geht's gar nicht, entdeckte unser Fotograf Ulrich Siemann – sondern um das Nasenfahrrad, diese Brille auf dem Hocker davor.



Feinste Werbung. Ein Fahrradladen in Staufen, der Ulrich Siemann aufgefallen ist.

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

Drei Börsen für gebrauchte Velos

Die IG Velo bietet 2026 drei Marktplätze für den Verkauf und Kauf gebrauchter Räder.



Drei IG Velo-Börsen werden vorbereitet, die Termine sind:

- Samstag, 14. März in Weil am Rhein, Hof der Leopoldschule
- Samstag, 21. März in Rheinfeldern auf dem Oberreheinplatz
- Samstag, 18. April in Lörrach, Hof der Heberschule (beim Hebelpark)

So funktioniert die Börse: Gebrauchte Fahrräder, Anhänger oder Zubehör bringt man zwischen 8 und 10 Uhr zur Börse. Zuhause bereits kann man bei Velos die Rahmennummer suchen und notieren – dann geht's am Eingang zur Börse schneller voran.

Später am Vormittag, zwischen 10.30 und 12.30 Uhr, können Interessenten aussuchen und kaufen. Der

Käufer nimmt das Velo nach dem Bezahlen gleich mit. Der Verkäufer holt sich den Erlös nach 12.30 Uhr ab (oder nimmt sein Velo wieder mit, falls sich kein Käufer fand). Die Annahmegebühr beträgt zwei Euro je Rad. IG Velo-Mitglieder brauchen keine Annahmegebühr zu bezahlen. Zehn Prozent des Verkaufserlöses erhält die IG Velo

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



Wache Augen gesucht

Im Landkreis Lörrach müssen alle Radwegweiser kontrolliert werden. Wird bezahlt. Und wer macht's?

Das Netz der ausgewiesenen Radrouten im Landkreis Lörrach ist 640 Kilometer lang. Rund 4.500 Schilder sind montiert, und alle sollen im neuen Jahr angeschaut werden: Was ist beschädigt oder verdreht oder fehlt ganz, was ist nicht mehr richtig platziert?

Das Landratsamt sucht Mann oder Frau, die das gesamte Netz abfahren und die Mängel festhalten – als Praktikant oder als mobiler Rentner, mit Radfahren und dem Landkreis vertraut. Findet sich vielleicht auch un-

ter den Mitgliedern der IG Velo – die IG Velo hatte beim Zustandekommen der Wegweisung wesentlich mitgearbeitet. Könnte eine Aufgabe für geschätzt drei bis fünf Monate werden, je nachdem auch, wie man sich die Arbeit einteilt.



Wer Fragen hat oder sich auch gleich bewerben will, wendet sich im Landratsamt an Alexandra Käfer vom Team Radverkehr. Über Telefon: 07621/410-3023 (am Vormittag) oder aber über E-Mail: alexandra.kaefer@loerrach-landkreis.de.
(wg)