

VeloPost

Nicht an uns vorbei!

Brombach: Ab hier müssen
KFZ hinter Radfahrern bleiben.
Denn die wollen auf ihrer Rad-
route gleich die Straße queren.
Erstmals setzt Lörrach dieses
Verbotsschild ein. Seite 3



Vorneweg

Ob's auch nützt?

Radfahrer sind aus Erfahrung skeptisch: Bringt ein neues Verkehrszeichen auch Erfolg? Eines, dass wirklich verstehbar verbietet, Radfahrer zu überholen? Wir stellen das Zeichen in der *VeloPost* vor, und wollen am liebsten gar nicht über anderes nachdenken: Wie wir uns über Tempo 30-Strecken freuen, und so viele Autos passieren uns mit 50 und mehr. Und lieber gerade nicht dran denken, wie wir auf dem Rad eng überholt werden – obwohl doch die Straßenverkehrsordnung 1,50 Meter Abstand zwingend vorschreibt, außerorts sogar 2 Meter.

Also, sammeln wir erst einmal Erfahrungen auch mit dem ausgewiesenen Überholverbot. Und schauen erfreut, wie sich gerade in Lörrach wieder manches verbessert fürs Radfahren. Dass zur Zeit viele (vor allem Pendler) etwas klagen über die mit Baustelle unterbrochene Route an der Wiese, Höhe Haagen: Müssen wir verstehen, aber gut! Schließlich wird die Route in einem diffizilen Abschnitt merkbar sicherer werden.

Jedenfalls bleiben wir Optimisten. Freuen uns zum Beispiel auf eine Zeit, in der diese so wichtige Route an der Wiese nahezu gänzlich so verbreitert ist, dass Radler und Fußgänger ohne Stress miteinander zurecht kommen. Versprochen ist es. *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 Nellie Nashorn,
Tumringer Straße 248, 79539 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), Jürgen Wiechert (wie), Ulrich Krempner (uk), Markus Sobott (ms), Klaus Geese (kdg), Michael Jähne (mj), Karl Kaudela (kk), Martin Schellhorn (ms)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim

AUFLAGE: 3.000

Fahrradklima-Test. Mitmachen!

Der große ADFC-Fahrradklima-Test (FKT) 2026 läuft – und zum ersten Mal stehen Kinder und Jugendliche mit einer eigenen Umfrage im Fokus.

Bis zum 30. November können Radfahrer und Radfahrerinnen bewerten, wie fahrradfreundlich ihr Ort wirklich ist. Wie steht's um Radwege? Wie viel wird fürs Radfahren schon getan? Ist Radfahren Spaß oder eher Stress?

Die Online-Befragung zum Fahrradklima-Test besteht aus 27 Fragen und dauert rund zehn Minuten. Je mehr unter www.fkt.adfc.de mitmachen, umso aussagekräftiger werden die Ergebnisse sein.

Zum ersten Mal widmet der ADFC Kindern und Jugendlichen eine eigene Umfrage. Gerade junge Menschen brauchen besonders sichere Bedingungen, um selbständig mit dem Rad unterwegs zu sein – zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit. Deshalb will der ADFC von ihnen selbst wissen, was beim Radfahren gut funktioniert, was ihnen Schwierigkeiten macht und was sich verändern muss, damit sie gerne oder überhaupt aufs Rad steigen.

Gefragt sind, als Drittes, auch die

Städte und Gemeinden selbst. Sie geben Auskunft, wie sie den Radverkehr schon fördern. Damit wird die Fahrradfreundlichkeit vor Ort auch aus einer dritten Perspektive sichtbar.

Das bundesweite Ranking der fahrradfreundlichsten Städte und weitere Ergebnisse der Befragung werden im Frühjahr 2027 vorgestellt. Übrigens: Der ADFC-Fahrradklima-Test 2026 wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP).



IG Velo mit dabei

Die IG Velo ruft Radfahrer nachdrücklich zum Mitmachen beim Klimatest auf. Denn ob eine Stadt oder Gemeinde tatsächlich in die Wertung kommt, hängt von der Zahl der teilnehmenden Radfahrer ab. Beim vorangegangenen Test 2024 hatte Lörrach die meisten Teilnehmer im Landkreis und schnitt auch am besten ab. In die Wertung kamen zudem Rheinfelden, Schopfheim, Weil am Rhein, Grenzach-Wyhlen und Steinen.



Stadt Lörrach will die Jugend hören

Beim aktuellen Fahrrad-Klimatest fragt der ADFC ausdrücklich auch junge Menschen nach ihren Erfahrungen auf dem Fahrrad. Die Stadt Lörrach wird die Gelegenheit nutzen und möglichst viele Junge animieren, bei der Online-Umfrage mitzutun – um ihre

Einschätzung der Lage zu erfahren, ihre Kritik und ihre Wünsche. „Wir werden damit noch auf alle Schule zu gehen und fürs Mitmachen werben“, hat Patrick Spies angekündigt. Er arbeitet seit Juli 2026 als Mobilitätsplaner im Rathaus.



Das erste Überholverbot in Lörrach. Mal schauen, wer's beachtet.

Überholen verboten!

Ein in Lörrach bisher nicht
gesehenes Verkehrszeichen,
das sich bewähren muss.

Ein allererstes Mal hat die Stadt Lörrach das Verkehrszeichen 227.1 aufgestellt: Radfahrer dürfen hier nicht von Autos überholt werden. Die Premiere ist in der Lörracher Straße zu sehen, vor dem Ortsausgang Richtung Lörrach. Dort, bei der Einmündung Hellbergstraße, erleichtert eine Verkehrsinsel den Radfahrern das Queren der Lörracher Straße. Erst einmal auf die Insel zu gelangen, ist oft knifflig und gar riskant: Die Fahrbahn wird absehbar enger, und trotzdem ziehen Autofahrer hier knapp an Radlern vorbei. Jetzt gilt hier sinnvollerweise ein Überholverbot – man wird sehen, ob

das Verkehrszeichen gesehen und respektiert wird.

Dieses Zeichen 227.1 („Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträdern mit Beiwagen“) gibt es seit 2021. Die IG Velo hat es bereits für schmale Straßenstücke im Landkreis Lörrach gefordert. Auf denen ein Überholen von Radlern oft allein schon deshalb untersagt ist, weil der festgeschriebene Mindestabstand zum Velo (außerorts: zwei Meter) gar nicht vorhanden ist. Nachdrücklich (und bisher vergebens) hat die IG Velo Wiesental das Verbotsschild für die Wiesebrücke nach Steinen verlangt. In Weil am Rhein steht das Schild vor der Friedensbrücke – und wird bisher weidlich ignoriert von Autofahrern, wie die IG Velo Weil weiß. (wg)

Über roten Teppich

Optimiert hat die Stadt die Radverkehrsführung in der Lörracher Straße, bei der Einmündung Hellbergstraße. Wer von Lörrach her hier ankommt, auf dem Rad-/Fußweg vorbei am Betonwerk, kann jetzt ein gutes Stück sicherer auf die Lörracher Straße wechseln: Über die Einmündung Hellbergstraße ist eine rote Furt markiert; und für eine direkte Fahrlinie ist der Bordstein abgesenkt. Radler haben Vorfahrt.

Wenn eine Baufirma schon mal da ist – da ließen sich ganz in der Nähe doch noch die lästigsten Rüttelmeter einer wichtigen Radroute frisch asphaltieren.



Geschehen auf dem Radweg neben der Brombacher Straße, vom Betonwerk Richtung Lörrach.

Bordstein abgesenkt, rote Furt und Vorfahrt: besser in die Lörracher Straße einfädeln.



Radler müssen hier nicht mehr fahren, können aber – auf welligem Grund allerdings.

Jetzt dürfen Radler auf die Straße

An der Brombacher Straße, Einfahrt nach Lörrach, dürfen Radfahrer auf der Straße bleiben. Die Stadt hat die Benutzungspflicht für den Geh- und Radweg aufgehoben – auch deshalb, weil der auf einigen Abschnitten (Höhe Kestenholz/Mercedes!) von Wurzeln der Platanen stark beschädigt ist. Man darf also weiterhin auf dem Geh- und Radweg bleiben, nun aber auch auf der Brombacher Straße.

Die IG Velo stellt allerdings fest, dass auf der Straße Radelnde immer wieder angehupt werden – die müssen doch weg und auf den Radweg! Damit sich Autofahrer in der Hinsicht nicht weiter irren, wird die Stadt auf Wunsch der IG Velo ein Fahrrad-Piktogramm auf die Straße markieren.

Im Übrigen: Der Geh- und Radweg unter den Platanen werde saniert, hat der Radverkehrsbeauftragte Lukas Riesterer versichert. (wg)



Rechtzeitig vor Baubeginn erläuterte die Stadtverwaltung auf diesem Banner den Ausbau des Wieseradwegs. Und empfahl Radfahrern eine Umfahrungs-Route.

Auf doppelte Breite

Ende Oktober, so steht's im Zeitplan: Dann soll der Wieseradweg wieder in Gänze befahrbar sein. Gesperrt sind derzeit rund 200 Meter auf Gemarkung Haagen, nahe beim Bauhaus. Dort wird ein langes Wegstück von zwei auf vier Meter verbreitert: ab dem Wiesesteg (der über den Fluss zum Bahnhof Haagen führt), hinunter in die Unterführung des B 317-Zubringers und hinauf wieder auf normale Höhe. Es ist bisher ein durchaus gefährlicher und unfallträchtiger Abschnitt dieser Pendlerroute West.

Rund 120.000 Euro wird die Verbesserung kosten. Lörrach kann in ergiebige Fördertöpfe greifen. Ganz fertig sind die Arbeiten Ende Oktober allerdings nicht. Ein neues Geländer – die Absturzsicherung – wird zuletzt noch installiert. (wg)

Hin zum Klinikum

Mitte 2027 soll das Dreiland-Klinikum fertig sein. Dann sind auch die Wege für Radfahrer gerichtet. Vom Wieseweg her (die voraussichtlich am stärksten genutzte Route) wird ein Abzweig zum Klinikum voraussichtlich noch 2026 asphaltiert. Von Hauingen her wird die Radroute im Herbst komplettiert mit einer Brücke über den Steinenbach. Nahe des Eingangs zum Klinikum steht bereits ein Parkhaus für Autos. Gleich daneben soll der Platz sein fürs Radparken.



Auf dem Radweg von Hauingen zum Klinikum ist dies die kritische Stelle: Radfahrer müssen die vielbefahrene Zufahrt zur B 317 (und zum Gewerbegebiet Entenbad) queren. Wie ginge es sicherer hinüber? Von den für Baden-Württemberg entwickelten „Musterlösungen“ für Radverkehr passt keine so recht. Auch die IG Velo sucht noch nach Expertise, beim ADFC.

Neu und gut – mit einem kleinen „aber“

Wer aus der Innenstadt auf dem Velo zum Salzert hochradelt, durch den Schützenwald oder entlang der Salzertstraße, überquert oben noch den Steinenweg – das ist die Straße von Stetten her, die hier in die Salzertstraße einmündet. Die Stadt hat diese Querung des Steinenwegs neu gestaltet: mit direkter Route für Radfahrer, daneben Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen.



Gelungen sei's, mailte uns ein IG Velo-Mitglied vom Salzert – und fügte ein kleines „aber“ hinzu, illustriert mit Foto. Wenn er von Stetten zum Salzert hochfähre, entlang des Steinenwegs auf dem fürs Radfahren freigegebenen Fußgängerweg, dann quere er ja die Einmündung des Fasanenwegs (vorne im rechten Bild). Und danach stoße er nun auf einen Bordstein, der jüngst bei den Bauarbeiten nur zum (kleineren) Teil abgesenkt worden sei, zum (größeren) Teil allerdings nicht – was je nach Licht-

verhältnissen leicht zu übersehen sei. Unverständlich für unser Mitglied. Denn die meisten aus Stetten kommenden Radfahrer wollen hier selbstverständlich (und erlaubterweise) auch weiterhin auf dem freigegebenen Gehweg bleiben, entlang der Salzertstraße hinauf in den Stadtteil, sicher vor Autos. (wg)



Im Bild links die neu geschaffene Querung des Steinenwegs. Rechts der nur zum Teil abgesenkte Bordstein an der Einmündung des Fasanenwegs.

bemerkt & notiert



Parken unterm Dach

Rheinfelden. Im Rahmen der Sanierung der Sporthalle des Gymnasiums wurden neue Fahrradabstellanlagen entlang der Halle eingerichtet. Wirklich vorbildlich mit Bügeln zum Anschließen und überdacht. Leider ist die Haupt-Abstellanlage des Gymnasiums immer noch in einem erbärmlichen Zustand. (gz)



Endlich wieder fahrbar

Wollbach/Lörrach. Zwischen Müllheim und Lörrach ist in den Jahren 2024/25 eine neue Gaspipeline als Ersatz für die bestehende Leitung verlegt worden. Das brachte wichtige Radrouten in einen miserablen Zustand und unterbrach vollständig eine vertraute Route zwischen Kandertal und Wiesental.

Mittlerweile sind diese Wege wieder fahrbar. Das Bild zeigt den neuangelegten Hauingerweg zwischen Wollbach und Hauingen. Ein zerstörter Wegweiser ist auch wieder ersetzt. Der Hauingerweg durch den Wald ist die einzige Verbindung von Wollbach (Kandertal) nach Haagen (Wiesental), die es Radfahrern ermöglicht, die für Radler gefährliche Straße von Wittlingen nach Haagen zu vermeiden. (ms)



Der Hauingerweg ist neu angelegt und die Radroute durch den Wald nach Lörrach so komplett.

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 im Landkreis Lörrach c/o Nellie Nashorn,
Tumringer Straße 248, 79539 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.



Béa Bieber, Präsidentin von Pro Velo Fricktal, und Gerhard Zenke, Ortgruppensprecher IG Velo Rheinfelden, bei der „Usestuehle“ in Rheinfelden (Schweiz).

Gemeinsam fürs Velo geworben

Die IG Velo Rheinfelden (Baden) und der Schweizer Partner Pro Velo Fricktal nutzten das „Usestuehle“ in Rheinfelden (CH), um Kontakte zu knüpfen, Neumitglieder zu werben, bikeable zu bewerben und die Zusammenarbeit über die Grenze hinweg zu zeigen. Beim „Usestuehle“ in der Altstadt wird die Marktgasse zu einer Festmeile mit langen Tischen, an denen man gemeinsam sitzt, isst und sich unterhält. Es war eine ausgezeichnete Gelegenheit, Passanten in einer gemütlichen und stimmungsvollen abendlichen Atmosphäre die Arbeit und die Anliegen von IG Velo und Pro Velo zu erläutern. (gz)



Eine gemeinsame Visitenkarte von IG Velo und Pro Velo, fürs Werben für bikeable: dieser geschickten Meldeplattform für Problemstellen im Radrouten-Netz (www.bikeable.de).



follow me >>>
bike & snowsports

Jetzt neu bei uns:
STEVENS BIKES!

STEVENS

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



Pannenhilfe vom ADAC

Der Automobilclub ADAC hat drei Radservice-Stationen für den Landkreis Lörrach spendiert – eine bemerkenswerte Geste. Eine steht in Kandern (An der Fischermühle), eine in Rheinfelden (beim Schwimmbad), und zuletzt wurde eine Station in Weil am Rhein installiert: am Yachthafen. Ein gut gewählter Standort, da nationale und internationale Radwege vorbeiführen, so Rheinradweg, Dreilandradschweg, Veloroute Rhein und Südschwarzwald-Radweg. Kann also von Freizeitradlern, Pendlern und Radtouristen für die Unterwegs-Reparatur genutzt werden. Die Pannenhilfe bietet rund um die Uhr vieles für eine schnelle Wartung und kleine Reparaturen. Die Station ist ausgestattet mit einem Inbus-Multitool, Winkel- und Maulschlüssel, Zange und Mantelheber sowie einer Handpumpe. Ist der Platten oder sonstiger Schaden behoben, kann's weitergehen. (wie)



RS anderswo. Und hier

VeloPost-Leser wissen: Wir werfen gerne einen Blick dorthin im Land, wo es mit Radschnellwegen rascher vorangeht als im Landkreis Lörrach. Dieses Mal ein Blick ins Tal der Fils, von wo der RS4 westwärts nach Stuttgart führen wird. Nun ist ein weiteres, vier Meter breites Wegstück fertig geworden, zwischen Reichenbach und Ebersbach.

Und im Landkreis Lörrach? Am 8. Oktober wird der Projektbegleitkreis über den Stand der Dinge beim Wiesental-Radschnellweg RS7 informiert. Bis dahin gilt das zuletzt formulierte Ziel: trotz aller (auch: finanzieller) Hürden weitemachen und wichtige Teilstücke verwirklichen.

Frei für S-Pedelecs?

Manche Radwege könnten durchaus genutzt werden, meint die AGFK-BW.

In der Diskussion, wie Verkehr vom Auto auf das Fahrrad verlegt werden kann, spielen S-Pedelecs in Baden-Württemberg bislang keine große Rolle. Ändern will das die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW).

Dem AGFK-BW gehören bereits 116 Kommunen an, auch Stadt und Landkreis Lörrach. Sie erkennt in den schnellen S-Pedelecs insbesondere im Pendlerverkehr ein großes Potential. Um die gewünschte Verlagerung weg vom Auto zu erzielen, bedürfe es allerdings der Freigabe von Radwegen und Wirtschaftswegen für S-Pedelecs. Denn Hauptverkehrsstraßen animieren wenig zum Umstieg.

Eigentlich sind Radwege nicht frei für S-Pedelecs, weil unterschiedliche



Foto: AGFK-BW

Geschwindigkeit ein Risiko sein kann. Verkehrsbehörden können sie aber freigeben, sollen Auswirkungen aber vorher streng prüfen. Einzig die Stadt Tübingen hat durch die gezielte Freigabe von Teilstrecken für S-Pedelecs legal nutzbare Pendler-Achsen geschaffen und damit gute Erfahrungen gemacht. Die AGFK-BW lehnt eine pauschale Freigabe aller Außerorts-Wege für S-Pedelecs ab. Sie empfiehlt das jedoch bei straßenbegleitenden Radwegen, die mindestens 2,5 Meter breit sind und bei mindestens 2 Meter breiten Forst- und Wirtschaftswegen.

Innerorts sollten S-Pedelecs aufgrund der geringen Geschwindig-

keitsdifferenz zum Auto vorrangig die Kfz-Fahrstreifen nutzen. Eine generelle Freigabe von Radwegen wird nicht gewünscht, gerade wegen der oft gemeinsamen Führung mit Fußgängern.

Und eine Freigabe von Radwegen innerorts, kombiniert mit Tempobegrenzung? Nein, denn die Einhaltung könne nicht überprüft werden. Die Position der AGFK-BW: Innerorts sollte eine Freigabe für S-Pedelecs geprüft werden, wenn Radwege mindestens 2,5 Meter breit und frei von Fußgängern sind. Eine Freigabe für S-Pedelecs sei zudem denkbar bei Einbahnstraßen, die in der Gegenrichtung für Radverkehr offen sind.

Starke Schulen und Rekorde: Das war Stadtradeln 2026

Es gab Rekorde bei den drei Wochen Stadtradeln im Landkreis Lörrach.

Das Stadtradeln im Landkreis Lörrach ist mit einer Rekordbeteiligung von 4.004 Radlern in 278 Teams, mit 84.414 Fahrten und genau 945.585 Kilometern zu Ende gegangen. Es waren 13 Verwaltungen, 33 Schulen, 42 Unternehmen sowie 41 Vereine und Verbände dabei. Für den Landkreis Lörrach war es das bisher beste Ergebnis.

Team HTG knapp vorne

Ein enges Kopf-an-Kopf-Rennen um den Titel „Team mit den meisten geradelten Kilometern“ lieferten sich das Hans-Thoma-Gymnasium (HTG) Lörrach und das Dreiland-Klinikum. Beide Teams sammelten über 30.000 Kilometer. Am Ende konnte das HTG als eine der größten Schulen im Landkreis dieses Rennen um Platz 1 knapp für sich entscheiden.

Bei den Teams finden sich unter den

Top 5 außerdem als Dritter das Theodor-Heuss-Gymnasium Schopfheim, als Vierter Endress+Hauser Maulburg und als Fünfter das Josefshaus Herten. Besonders die Pendler von Dreiland-Klinikum und Endress+Hauser, aber auch die Pendler von Ekato, H₂O oder Busch würden vom Bau des ersten Abschnitts des Radschnellwegs im Wiesental profitieren.

Rheinfelden schlägt Lörrach

Unter den Kommunen hatte Rheinfelden äußerst knapp die Nase vor Lörrach, beide mit über 134.000 Kilometern. Weil am Rhein kam mit gut 97.000 Kilometern auf Platz 3. Umgelegt auf Kilometer pro Einwohner lag Maulburg (15,2) vor Wittlingen (12,1) und Todtnau (10); die Schlusslichter waren Grenzach-Wyhlen (2,4), Kandern (2,5) und Lörrach (2,7).

Beliebt waren die Auftakt-Touren. So konnten Rümplingen und Wittlingen, beide erstmals dabei, über 70 Radler für die gemeinsame Ausfahrt zum Seebodenhof begeistern.

Jessica Mörsdorf, Koordinatorin Radwegenetze im Landkreis Lörrach, freute sich über tolle Ergebnisse. „Wir haben viel positives Feedback zur Aktion erhalten und hoffen, dass die Teilnehmenden den Schwung dieser drei Wochen mit in ihren Alltag nehmen.“ Der IG Velo-Vorsitzende Markus Sobott hob die Beteiligung von Kommunalpolitikern hervor: 51 fuhren mit, über alle Parteigrenzen hinweg. „Ein gutes Zeichen für politischen Willen. Ich wünsche ihnen viel Erfolg bei der Arbeit in ihren Fraktionen“.

2027 geht's weiter – mit Derbys?

Der Termin für das nächste Stadtradeln steht bereits fest: Vom 13. Juni bis 3. Juli 2027 werden gemeinsame Fahrradkilometer für Klimaschutz und nachhaltige Mobilität gesammelt. Vielleicht gibt es dann auch im Landkreis Lörrach Derbys wie (2026 erstmals) in anderen Teilen Baden-Württembergs: Kommunen gleicher Größe treten gegeneinander an. (ms/wg)



Unterwegs zu vom BUND gepflegten Biotopen, mit Reinhard Pfeifer als Führer (Bild links). Gute Verpflegung zum Abschluss der Auftakt-Velotour: Der Verein „Rheinfelden im Wandel“ hatte ins Stadtgärtle in Rheinfelden eingeladen (oben).



Sie fuhren mit zur Storchenstation in Möhlin.

Ganz schön viel los in Rheinfelden

Man kann zum Stadtradeln stehen wie man will: Immerhin treten Radler kräftig in die Pedale, und die Aktion erzeugt Aufmerksamkeit. So auch in Rheinfelden, das beim Stadtradeln 2026 den 1. Platz im Landkreis Lörrach erfolgreich verteidigte: 555 Radlerinnen und Radler in 37 Teams legten insgesamt rund 134.500 Kilometer zurück. Besonders erfreulich war die

hohe Beteiligung von Schulklassen. Das Werben der Klimaschutzmanagerin und die ausgelobten Preise der Stadt hatten mitgeholfen.

Auch die IG Velo Rheinfelden war vielfältig engagiert: mit einer Werbeaktion auf der alten Rheinbrücke, einer Auftakt-Velotour zur Storchenstation in Möhlin in der Schweiz, einer Velotour mit dem BUND zu Biotopen auf

dem Dinkelberg und einer mittlerweile bewährten Codier-Aktion im Rahmen der Siegerehrung. Bemerkenswert ist die Vernetzung mit Akteuren vor Ort, die sich für Radfahren, Klima- und Naturschutz und nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsformen einsetzen – so das Klimaschutzmanagement der Stadt Rheinfelden, der BUND und der Verein „Rheinfelden im Wandel“. (gz)

Weil zeigt: So geht Mobilität

Das Stadtradeln bot in Weil am Rhein auch 2026 die Bühne für eine gelungene Veranstaltung auf dem Rathausplatz: Die Stadt lud zu einem Mobilitätstag vor dem Rathaus ein, bei dem auf verschiedene Aspekte moderner Mobilität eingegangen wurde. Oberbürgermeisterin Diana Stöcker unterstrich, wie wichtig nachhaltige und umweltfreundliche Fortbewegung für die Zukunft der Stadt sei.

Es gab einen Informationsstand von Landkreis Lörrach und Naturenergie Sharing, die neue Carsharing-Fahrzeuge und weitere Standorte ihrer Flotte in Weil vorstellten. Die Verkehrswacht informierte zum sicheren Radfahren

und wies mit ihrem Lkw auf die Gefahren des toten Winkels hin. Ariane Linde, die für die Stadt Radwege plant, und ihre Kollegin Olga Anselm hatten einen Geschicklichkeits-Parcours aufgebaut, an dem Kinder auf Rollern und Fahrrädern ihre Fähigkeiten erproben konnten. Die Firma Einzelrad aus Haltingen stellte verschiedene Spezialräder vor.

Die IG Velo war mit einem Fahrrad-Check und dem beliebten Fahrradcodieren dabei. Finanziert durch die Stadt, konnte das Team 42 Räder codieren und die eine oder andere Einstellarbeit oder kleine Reparatur durchführen. (kdg)



Die IG Velo codierte Räder – und dafür musste die Rahmennummer entziffert werden.

Zum Auftakt ins Grüne: Rad-Kilometer fürs Klima

Zum Auftakt des Stadtradelns bot die IG Velo Weil eine kurze Radtour durchs Markgräflerland an. Über 20 gut gelaunte Radlerinnen und Radler waren mit von der Partie, unter ihnen Oberbürgermeisterin Diana Stöcker und Bürgermeister Lorenz Wehrle. Die Tour führte über Rümplingen, Wollbach, Hammerstein und mit einem leichten Anstieg in Richtung Holzen. Über Mappach dann zur Kalten Herberge und weiter zum Rastplatz in der Nähe der Wallfahrtskapelle Maria Hügel, oberhalb von Bamlach – was für ein Blick über den Rhein auf die Vogesen! Ausklang war



in Binzen beim Dorffest. Diese Tour: Das waren zugleich die ersten 43 Kilometer des Tourenprogramms der IG Velo.



In Zell mit Polizei

Zells neue Bürgermeisterin Marion Isele (selbst eine begeisterte Alltagsradlerin und Pendlerin ins Rathaus) hatte zum Auftakt des Stadtradelns eine kleine Runde durch die Stadt organisiert – mit Polizei an der Spitze. Leider, wegen eines Versehens, mit eher geringer Resonanz: Ein falsches Datum war in den amtlichen Veröffentlichungen abgedruckt.

Dankbare Pendler in Lörrach

Zu Beginn des Stadtradelns richtete die IG Velo Lörrach einen Pendlertreff am Wieseweg ein, vor der Grenze zur Schweiz. An einem Dienstag ab 16 Uhr offerierte sie gratis Kaffee, Kuchen und Wassermelone – und erhielt Komplimente zurück für ihr Engagement für den Radverkehr. Erstmals war ein Nachmittag für den Pendlertreff ausgewählt; in den Jahren zuvor war es stets der frühe Morgen. Egal zu welcher Uhrzeit, für die IG Velo ist klar: Wer Tag für Tag seine Wege auf dem Fahrrad zurücklegt, die Umwelt schonend, dem gebührt zwischendurch ein Dankeschön.

Der Feldberg dicht für Radfahrer – und jetzt?

Ein Lagebericht von Karl Kaudela und seine Ideen für Alternativen.

Voller Vorfreude auf ein Badevergnügen im Titisee radelten wir eines Sonntagmorgens das Wiesental hinauf. Aber am Ortseingang von Todtnau wird der Bewegungsdrang von einem Schild jäh gebremst: Radfahren über den Feldberg ab Kaserne Fahl verboten!

Als das Schild bei der Talstation Fahl nochmals auftaucht, wird es uns doch etwas mulmig. Mangels Alternative radeln wir trotzdem weiter und erreichen unbeschadet die Passhöhe. Das Radfahrverbot wurde wohl wegen einer Baustelle eingerichtet – und könnte

deshalb, wie die Baustelle selbst, noch länger bestehen.

Welche Möglichkeiten gibt es, die Situation zu verbessern?

1. Das Verbot aufheben, weil wegen der geringen Zahl Radler unverhältnismäßig.

2. Die Dreispurigkeit der Straße abschaffen und stattdessen rechts eine Spur bergauf für langsame Fahrzeuge und Radler einrichten.

3: Die Premium-Lösung: Falls mit dem Naturschutz vereinbar, die „Leichte Umfahrung“ der Skiabfahrten Ahornbühl, FIS-Strecke und Fahler Loch asphaltieren bis Wiesequelle und damit eine landschaftlich reizvolle und gefahrlose Bergstrecke schaffen, als touristisches Highlight für Radler.

Diese Strecke ist im Übrigen schon



jetzt für E-Biker und breite Reifen eine gute Alternative. Das sollte an der Einfahrt zur Talstation Fahl auch genauso deutlich ausgeschildert werden wie das Fahrverbot auf der Bundesstraße.

Im Übrigen bleibt meine Vermutung, dass die Bergstraßen in der Vergangenheit zu breit ausgebaut wurden und deren Unterhalt auf Dauer zu teuer wird, vor dem Hintergrund des Klimawandels und mancherorts rutschenden Hänge und Steinschläge.



Was tun, hinauf zum Feldberg? Das Radfahrer-Verbot gleich wieder aufheben? Oder eine neue Aufteilung der Straße erreichen, mit bergauf einer Spur für langsame Fahrzeuge und Velos?



Oder aber alternativ eine neue Radstrecke einrichten? Ab Einfahrt Talstation Fahl (Foto oben) über die bestehende „Leichte Umfahrung“ der Skipisten hinauf Richtung Wiesequelle? Mündet oben am Feldberg-Pass – den dieser Radfahrer auf der Bundesstraße erreicht hat.



Eine Runde durch den Südschwarzwald

Wenn wir auf dieser Seite schon im Südschwarzwald sind: Den Südschwarzwald-Radweg sollte man nicht vergessen. Wer ihn gefahren ist, schwärmt in der Regel von den 240 Kilometern, nach eigenen Vorstellungen in Etappen unterteilt. Kann am Rheinknie beginnen, führt durchs Markgräflerland nach Freiburg und der Dreisam entlang zum Bahnhof Himmelreich, von wo uns der Zug durch das Höllental hinauf nach Hinterzarten bringt. Von hier aus geht's tendenziell abwärts, vorbei an den Bergen und Mooren des Hochschwarzwalds, zum Titisee, zur Wutachschlucht und zum Hochrhein. Mit Visite in sehenswerten Städten und retour ans Rheinknie. Unterwegs zu 90 Prozent auf Asphalt von Radwegen oder eher ruhigen Straßen.

• Info unter www.suedschwarzwald-radweg.de. Lässt sich übrigens auch mit Gepäcktransport organisieren: www.original-landreisen.de.

Es wird rauer im Verkehr

Autofahrer und auch Radler sind häufiger riskant oder sogar aggressiv unterwegs.

Der Umgang im Straßenverkehr wird zunehmend rauer, zeigt eine Langzeitstudie der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Sowohl Radfahrende als auch Autofahrende berichten immer häufiger von aggressivem Verhalten, riskanten Fahrmanövern und mangelnder Rücksichtnahme.

Andere sind schlimmer?

Auffällig ist, dass viele das eigene Verhalten zumeist positiver bewerten als das der anderen. So gibt fast jeder zweite Autofahrer an, selbst gelegentlich zu drängeln – während gleichzeitig zu enge Überholabstände oder riskante Fahrmanöver anderer kritisiert werden.

Auch Radfahrer sind nicht frei von Kritik. Und räumen immer mehr ein, gelegentlich Vorfahrtsregeln zu missachten, sich durch den Verkehr zu schlängeln, Radwege in

Gegenrichtung und Fußwege zu benutzen oder sich die Vorfahrt zu erzwingen.

Die Studie untersucht leider nicht, wie häufig Autofahrende Verkehrsregeln zum Schutz von Radfahrenden zuerst missachten und dadurch erst eine Gegenreaktion beim Radfahrer auslösen. Diese Perspektive wäre wichtig, um Konflikte im Straßenverkehr differenzierter zu bewerten.

Wahrscheinlich liegt das Problem am Ende aber auch nicht allein bei „den Autofahrenden“ oder „den Radfahrenden“, sondern bei der Person, die das jeweilige Fahrzeug lenkt. Rücksichtslose, gestresste oder aggressive

Menschen gibt es wohl im Auto wie auf dem Velo.

Die Studie der UDV sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Aggressionen von Autofahrenden aufgrund von Fahrzeugmasse und Geschwindigkeit deutlich größere Gefahren bergen als vergleichbare Verhaltensmuster von Radfahrenden oder Fußgängern. Das Führen eines jeden Fahrzeugs setzt eine gewisse emotionale Reife und Impulskontrolle voraus.

Stärkere in der Pflicht

Ein zentraler Baustein für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist in jedem Fall mehr gegenseitige Rücksichtnahme. Es gilt zudem: Stärker und besser geschützte Verkehrsteilnehmer tragen eine höhere Verantwortung für ihr Handeln. Gerade in Städten und Gemeinden, in denen immer mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sein wollen und Verkehrswege aus Platzgründen nicht immer baulich getrennt werden können, ist ein respektvoller Umgang im geteilten Verkehrsraum entscheidend für mehr Verkehrssicherheit. (ms)



Zu eng überholt: Damit geht's schon los.

Unfälle drängen zum Handeln

Bundesweit steigen die Unfälle mit Radfahrern – mit zu oft tödlichem Ausgang.

Radwege müssten dringend sicher und fehlerverzeihend ausgebaut werden, forderte Caroline Lodemann, Bundesgeschäftsführerin des Deutschen Allgemeinen Fahrradclubs (ADFC). Es war ihre Reaktion auf Unfallzahlen aus dem Jahr 2025, die das Statistische Bundesamt veröffentlichte.

Im Zuge des E-Bike-Booms nutzen Menschen stärker das Fahrrad. Im Jahr 2025 war jede sechste (16,4 Prozent) im Straßenverkehr getötete Person mit dem Fahrrad unterwegs. Insgesamt starben 462 Radfahrer bei einem Unfall, darunter 217 mit einem E-Bike. Das sind 3,8 Prozent mehr als im Jahr davor und 20,6 Prozent mehr gegenüber 2015.

Ältere Radfahrende sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2025 waren 61,5 Prozent der tödlich verunglückten Radfahrer 65 Jahre und älter. An einem Großteil (66,5 Prozent) der bundesweit 95.794 Fahrradunfälle mit Personenschaden war ein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt – in mehr als zwei Dritteln der Unfälle war es ein Autofahrer. Dabei trugen Radler in drei von zehn Fällen die Hauptschuld.

„Wir weisen seit langem darauf hin, dass zu viele Radwege in Deutschland mangelhaft sind – wenn es sie überhaupt gibt“, sagt Caroline Lodemann. Gefährliche Kreuzungen gelte es, durch getrennte Ampelphasen, gute

Sichtbeziehungen und eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr sicher zu gestalten. Für die Sicherheit der Radfahrenden rasch umsetzbar sei Tempo 30 als Standard und Tempo 50 als Ausnahme.



In vielen Städten erinnern weiße Velos an im Verkehr gestorbene Radfahrer. Foto: ADFC Berlin

Nach Wien, mit Sonne und mit Pech

Grein mit Schloss Greinburg, von Linz stromabwärts etwa 50 Kilometer entfernt.

Lothar Wihan, 84 Jahre alt, ist in Rheinfelden frisches Mitglied der IG Velo. In diesem Sommer fuhr er auf dem Donau-Radweg die letzten Etappen, von Passau bis Wien. Schön war's durchaus – aber nicht alles lief rund, erzählt er in der VeloPost.

Der Donauradweg hatte mich schon von Donaueschingen bis Passau begeistert. Deshalb wollte ich 2026 noch den Abschnitt Passau-Wien fahren. Ich plane solche Reisen immer selber: Termin, Etappen mit Hotelübernachtungen, Tickets für die Bahnfahrt.

Als Termin war festgelegt: Abfahrt mit DB ab Basel Badischer Bahnhof nach Passau am 11. Juni, Rückfahrt von Wien nach Basel am 18. Juni. Die Tickets habe ich schon sehr frühzeitig gebucht. So kostete mich die Hin- und Rückfahrt inkl. Fahrradbeförderung und allen Reservierungen insgesamt nur 152,54 Euro.

Sechs Tage geplant

Geplant waren diese Etappen: Tag 1: Passau nach Waldkirchen am Wesen, 40 km; Tag 2: nach Linz, 64 km; Tag 3: nach Grein, 60 km; Tag 4: nach

Spitz 59 km; Tag 5: nach Tulln, 60 km; Tag 6: nach Wien, 40 km. Über Komoot waren die Strecken jeweils von Hotel zu Hotel programmiert. Es waren gemütliche Etappen.

So begann die Reise ab Basel bei strahlend schönem Wetter morgens um 8.56 Uhr. Und störungsfrei bis Passau. Bei solch einem schönen Beginn hätte ich gewarnt sein sollen: Es könnte etwas passieren!

Der Rucksack!

Beim Start von Passau nach Waldkirchen am Wesen war die Wetterprognose nicht berauschend, und tatsächlich: Nach gut einer Stunde Fahrt begann es zu regnen. Also an einer Bank am Radweg anhalten, Regensachen anziehen und weiterfahren. Etwa 20 Minuten später merkte ich: Du hast

ja Deinen Rucksack liegen lassen! Also kehrt und zurück zur Umkleidekabine. Kein Rucksack mehr da. Mein Pulsschlag erreichte Höchstwerte, denn der Rucksack enthielt Ausweis, EC-Karte, etwa 100 Euro Bargeld, Handy, Fahrkarten.

Mitarbeiter der Straßenmeisterei waren in der Nähe beschäftigt, aber niemand hatte etwas gesehen oder gefunden. Ein Mitarbeiter, sehr hilfsbereit, fuhr mit mir die Strecken ab, leider auch vergebens. Dann ließ er mir, ungebeten, 100 Euro – ich hatte erzählt, was alles im Rucksack war. Er fuhr mich auch zurück nach Passau zur Polizei, wo ich Verlustanzeige wegen Ausweis und Führerschein machte.

Entwarnung von Zuhause

Es war inzwischen Nachmittag, ich suchte mir ein Hotelzimmer für die Nacht und rief meine Frau an. Von ihr hörte ich, der Rucksack sei gefunden und an einer Tankstelle abgegeben worden. Sie hat das erfahren, weil sie meine Handynummer angerufen hatte und so den Kontakt bekam. Also Hotel annullieren, auf dem Fahrrad (es regnete immer noch) zu der Tankstelle (am späten Vormittag hatten wir dort vergeblich gefragt). Mein Rucksack war tatsächlich da! Bis auf das Bargeld im Portmonee war alles noch drin. Ich konnte die Reise fortsetzen.

Die nächsten Tage entschädigten dann etwas, wunderbares Wetter, sehr gute und breite Radwege und starker Rückenwind. Also gemütliches Fahren, Landschaft genießen und sich vom Stress des ersten Reisetages erholen.

So kam ich in sehr guter Verfassung in Wien an.

Der Schaffner!

Diese gute Verfassung sollte ich auf der Heimfahrt noch sehr nötig haben. Ich bestieg den Zug Wien-Passau, wie häufig ein wenig Gedrängel, aber sehr nette mitreisende Radfahrer. Der



Lothar Wihan, unterwegs an der Donau.

Zug fuhr bereits, als ich merkte: Mein Rad kann ich nicht am vorgesehenen Haken aufhängen, der Reifen mit Felge ein wenig zu dick (die Bereifung: Schwalbe smartsamplus, 57-622 29x2,25). Bei der DB gab es diese Probleme nicht! Das Rad wurde dann in der Nähe an geeignetem Platz abgestellt und gesichert, Reisende wurden nicht beeinträchtigt.

Das Ganze funktionierte nur bis der Schaffner kam. Sein Statement: entweder Rad aufhängen oder Zug verlassen! Er ließ kein Argument gelten und drohte mit Zwangsmaßnahme. Was blieb mir übrig: In Freilassung verließ ich den Zug.

Letztlich kam ich in Basel Bad Bf erst eine Stunde nach Mitternacht an. Von da ging es dann auf dem Rad zurück nach Rheinfelden. So ein Rad lässt einen halt nicht im Stich!



Sofia: Radfahrer halten die Flagge hoch

Ein Blick über den Horizont hinweg? Wolfram Uhl war in Bulgarien unterwegs.

Sofia, Hauptstadt Bulgariens, ist eine spannende Metropole mit großzügigen Parks und viel Grün. Wer sie jedoch mit dem Blick eines Radfahrers erkundet, erkennt schnell, dass sie lange für den Autoverkehr geplant wurde. Mehrspurige Straßen prägen das Bild, die Straßenbahn fährt meist auf eigener Trasse und Fußgänger werden an vielen großen Kreuzungen in – oft nicht barrierefreie – Unterführungen geschickt. Hauptsache, der Autoverkehr rollt.



Critical Mass auch in Sofia. Um den Radverkehr voranzubringen in Bulgariens Hauptstadt.

Zu den Fliegern nach Schupfart

So richtig erfrischend war es, nach wochenlangen hochsommerlichen Temperaturen im August wieder auf dem Rad zu sitzen: Für Genussradler aus Weil am Rhein führte die Tour in Richtung Fricktal und über Augst nach Olsberg. Mit einem vier Kilometer langen knackigen Anstieg nach Magden.

In Schupfart, auf dem wunderschön gelegenen Flugplatz, bot sich eine

Radwege gibt es durchaus. Doch sie enden häufig unvermittelt, wechseln die Straßenseite oder verlieren sich an Kreuzungen. Ein durchgängiges Netz sucht man vergeblich.

Abends die Überraschung

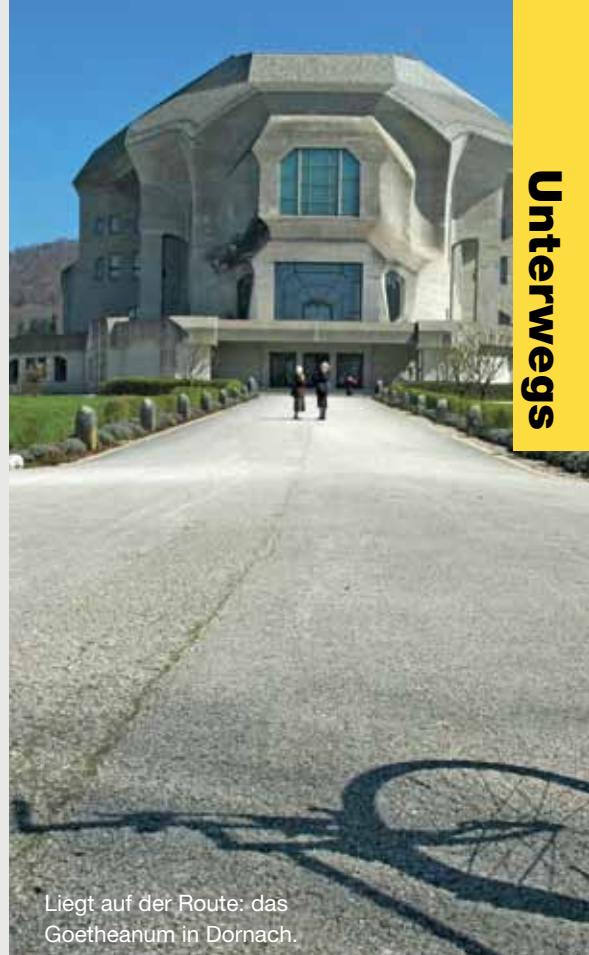
Umso überraschender war mein letzter Abend in Sofia. Plötzlich kam mir eine große Gruppe Radfahrer entgegen. Ein Blick in den Kalender genügte: letzter Freitag im Monat – Critical Mass! Einige Teilnehmende erzählten im Gespräch, wie mühsam es sei, Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen. Dennoch treffen sie sich Monat für Monat, machen ihre Anliegen sichtbar und geben nicht auf.

herrliche Aussicht. Rasant ging's talwärts nach Mumpf und Möhlin, dann rheinab über Rheinfelden zurück nach Weil – 80 Kilometer mit 950 Höhenmeter waren es geworden.

Tourguide Roland Christ hatte wieder eine Velotour in einer abwechslungsreichen Natur- und Hügellandschaft exzellent geplant und geführt. (wie)



Auf den Velos nach Schupfart – fliegen hätte nicht so viel Schweiß gekostet.



Unterwegs

Liegt auf der Route: das Goetheanum in Dornach.

Eine Runde durchs Dreiland

Wer's schon mal gefahren ist, wird zustimmen: Wirklich empfehlenswert, unser Dreiland auf dem Dreiland-Radweg zu durchfahren. Startet man auf badischer Seite, über die Brücke Rheinfelden in die Schweiz, fährt man im Aargau durchs Grün, wird vielleicht in Liestal pausieren, lernt Pratteln und Muttens im Kern kennen und schwenkt dann südlich ab nach Arlesheim und Dornach – eine erste Übernachtung hier könnte passen. Für eine zweite käme unbedingt Mulhouse in Frage.

Der Große Dreiland-Radweg: Das sind 210 Kilometer. Eine kleine Version ist nur 40 Kilometer lang. Kostenlose Karten hat überall die Tourist-Information.



Ein anderes Ziel: die Abteikirche Ottmarsheim.

Foto: Pictural ADF



Aus Zittau. Ein tatsächlich sehr rustikaler Fahrradständer, mit Geranien geschmückt. Und mit kleinem Gastvelo. Fotografierte Michael Jähne vor dem Tierpark Zittau.



Unvergessen. In Comblanchien, Burgund, haben Almut und Klaus Stoll diesen eleganten Bergfahrer gesehen: ein Andenken an die Tour de France. Die fuhr hier 2017 durch, unvergessen.



Welch ein Parkplatz! Selten ein Fahrrad so schön untergestellt: Foto von Christiane Cyperrek aus Samarkand (Usbekistan), einer Stätte des Weltkulturerbes.



Werbung, türkisch. Aus dem Osten der Türkei schickte Wolfram Uhl dieses Werbeschild an einem Fahrradladen.

Eure Mitbringsel

Wohin geht's dieses Mal auf den Mitbringsel-Seiten? VeloPost-Leser waren nicht nur in der weiteren Region unterwegs. Sie reisten in die Karibik, nach Samarkand, in die Türkei, nach Norwegen. Und entdeckten Erstaunliches, Seltsames, Witziges – vielen Dank dafür!

Wir freuen uns weiterhin über aufmerksame Radfahrer, die von ihren Fahrten mitbringen, was ihnen als bemerkenswert ins Auge fällt. Kamera oder Smartphon zücken und mailen an die Adresse: velopost@igvelo.de



Kleiderständer. Ein Velo aus Holz fürs Dekorieren – in diesem Schaufenster in Konstanz auf jeden Fall besser aufgehoben als auf einem Radweg. Doris Schäfer mailte uns das Bild.



Orange im Rad.

Auf St. Maarten, in der Karibik, sah Karin Haß dieses fruchtige Rad vor einer Saftbar stehen. Wird sicher Gäste bringen.



Aus dem hohen Norden. Filigran und nur sehr bedingt fahrtauglich ist dieses Velo, das Ulrike Rahneberg in Tromsø (Norwegen) fotografiert hat. Tromsø gilt als Tor zur Arktis.



Hochkant. Gut gesichert am Laternenmast sah Pit Klein dieses Fahrrad: in Hinnoya (Norwegen), mit Landesflagge.



Klare Sache! Bernhard Höchst fotografierte in einer Fahrradstraße von Münster: farbig, freundlich, plakativ – er könnte sich's so auch in Lörrach vorstellen.



Mitbringsel

Mitfahrgelegenheit. Ein knallroter Beiwagen fürs Fahrrad! Pit Klein sah ihn in Pogeez bei Lübeck, hielt an und schoss rasch ein Bild für die Mitbringsel-Seiten der *VeloPost*.



Unikat. „CarmenCycletta“ heißt dieses Dreirad. Ein spanischer Flamenco-Sänger und ein französischer Mechaniker haben es gebaut – kann Platten abspielen, Tänzerin kann tanzen, auch ein Schlagzeug ist eingerichtet. Yvonne Siemann sah's beim Straßentheater- und zirkusfestival Chalon dans la Rue, in der Region Bourgogne-Franche-Comté.



Hergeschaut! In Beaune, dem Zentrum des Weinbaus im Burgund – da gibt's auch einen Veloladen. Aber erst seit 1997, das schöne Schild könnte täuschen. Almut und Klaus Stoll waren dort unterwegs.



Ganz in Weiß. Ein blinder Passagier auf dem Velo-Wohnanhänger – hat Pit Klein am Gotthardt fotografiert.



Platz sparend. Solches Bicycle Parking hat Hildegard Nitsche in Kapstadt gesehen. Und für uns fotografiert.



Gewappnet auf dem Velo – und von Markus Sobott fotografiert bei der Tattoo Parade in Basel.



Parken. Achtung, Radständer – zwar ohne Qualität, aber mit jeder Menge Platz und schönem, rostigen Hingucker. Sah Doris Schäfer in Oberried vor dem Restaurant Bruggaa.



In voller Blüte. Aus Amsterdam haben wir dieses Velo erhalten – fotografiert von Gudrun Mauvais, Pfarrerin der Stadtkirche Lörrach.



Ein Splitter aus der IG Velo-Historie: Jürgen Wiechert (IG Velo Weil) chauffiert Ministerpräsident Günter Oettinger, 2007 bei der Einweihung der Dreiländerbrücke. Auf www.igvelo.de findet sich unsere komplette Vereinsgeschichte.

Genau hier

könnten auf einem Aufkleber Ihr Name und Ihre Adresse zu lesen sein. In dem Fall bekämen Sie die neue VeloPost jedes Quartal nach Hause. Und zwar gratis – als Mitglied der IG Velo.

Intelligent Radwege beleuchten – das geht!

Moderne Technik hilft dem Radverkehr und schützt die Natur. Was heute bei Licht auf den Wegen machbar ist, schildert Markus Sobott, Vorsitzender der IG Velo im Landkreis Lörrach.

Die IG Velo setzt sich dafür ein, dass die Radwege im Landkreis Lörrach sicher, attraktiv und ganzjährig nutzbar sind. Ein Baustein dafür ist die Beleuchtung, insbesondere auf den hochfrequentierten Verbindungen (Radschnellweg Wiesental) und an gefährlichen Knotenpunkten. Beleuchtung erhöht die Sichtbarkeit, nimmt

vielen Radfahrern die Angst. Sie verringert Unfallrisiken und stärkt unterm Strich den Radverkehr als verlässliche Alltagsmobilität: Gerade in Herbst und Winter entscheiden gute Lichtverhältnisse oft darüber, ob Menschen den Weg auf dem Rad wählen oder aus Unsicherheit doch lieber auf das Auto ausweichen.

Allerdings ist das Thema nicht frei von Kontroversen. Kritiker befürchten negative Auswirkungen auf Insekten, Fledermäuse und das nächtliche Landschaftsbild, sie warnen vor zusätzlicher Lichtverschmutzung und hohen Betriebskosten.

Kritik genau anschauen

Diese Gegenargumente werden jedoch oft überbewertet. Denn in den

dunklen Jahreszeiten, wenn sich viele Radler eine externe Beleuchtung am meisten wünschen, gibt es meist weder Insekten- noch Fledermausflüge.

Trotzdem soll auch bei der Fahrradmobilität der Naturschutz mitberücksichtigt werden. Moderne Beleuchtungstechnik für Radwege hat sich in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt. Warmfarbiges Licht mit niedriger Farbtemperatur zieht weit weniger Insekten an und reduziert den Einfluss auf Fledermäuse deutlich. Abgeschirmte Optiken verhindern Streulicht in sensible Bereiche.

Zudem sorgt in modernen Anlagen eine Bewegungs- bzw. Präsenzsteuerung dafür, dass das Licht nur noch abschnittsweise aktiviert wird. In besonders sensibler Natur kann die Beleuchtungsstärke weiter gedimmt oder das Licht für bestimmte Zeiten gar komplett abgeschaltet werden. Solche Systeme senken damit nicht nur den Energieverbrauch, sondern minimieren auch ökologische und ästhetische Belastungen.

Heute kann Licht genug

Ein Fazit: Mit einer zeitgemäßen Technik kann sowohl die Sicherheit für Radfahrende als auch der Schutz der Biodiversität gewährleistet werden. Eine gute Beleuchtung ist kein Widerspruch zum Naturschutz, sondern eine Frage der intelligenten Umsetzung. Sie ermöglicht es, Radwege auch in der dunklen Jahreszeit zuverlässig zu nutzen – ein entscheidender Faktor für eine ganzjährig klimafreundliche Mobilität und für lebenswerte Städte und Gemeinden.



Früh schon hat die Fahrradstadt Münster auf intelligentes Licht gesetzt. Bei der adaptiven Beleuchtung kommen Laternen mit Sensoren zum Einsatz, die Radfahrende erkennen und die Beleuchtung bei Bedarf auf volle Leistung hochfahren. Entfernen sich die Radfahrenden, reguliert sich die Helligkeit wieder herunter. Rund 650 solcher Leuchten sind an der Promenade des Dortmund-Ems-Kanals installiert.