

# VeloPost



## Sonnig unterwegs

Die IG Velo wünscht schöne  
Herbsttage auf dem Fahrrad!



Partner der Kampagne (von links): die Polizei mit Thomas Koch, die IG Velo mit Wolfram Uhl und Madlee Disch sowie Alexandra Bühler, Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Lörrach.

## Vorneweg

### Pfiffige Kids

Klar doch: Wer als Kind auf dem Fahrrad durch die Gegend saust, wird mit guten Aussichten später zum Alltagsradler. Deshalb freut sich der Redakteur der *VeloPost* ganz besonders über ein Foto, das uns Heinz Wilke gemailt hat: zu sehen eine lange Reihe kleiner Velos vor der Kindertagesstätte Don Bosco in Weil am Rhein. Finden sie hinten im Blatt bei den „Mitbring-seln“, diesen bei unseren Lesern so beliebten Seiten.

Selbstverständlich gefällt es der IG Velo genau so gut, was von den kleinsten und pfiffigsten Teilnehmern des Stadtradelns in Weil am Rhein zu hören war. Jungs und Mädchen des Kindergartens Markgräfler Straße in Haltingen drehten eine Runde nach der anderen um das Kindergartengebäude. Die 70 Kids landeten mit 8.604 so gesammelten Kilometern in der Teamwertung auf dem zweiten Rang. Zur Belohnung brachte die Stadtverwaltung Eis in den Kindergarten, das auf der Terrasse gleich geschlotzt werden musste.

Ist doch schön! Und bestärkt uns in der Hoffnung, dass die badische Grenzecke doch noch Fahrradland werden kann. *Wolfgang Göckel*

# Einsfüfzig, Minimum!

Die IG Velo fand für ihre Kampagne Partner und klärte auf.

Es muss in den Kopf jedes Autofahrers, dass Radler nur mit einem Abstand von mindestens 1,50 Meter innerorts oder mindestens 2 Meter außerorts überholt werden dürfen – und ein Überholen sich ganz verbietet, wenn dafür nicht ausreichend Platz ist! Aufklären ist ein mühsames Geschäft. Die IG Velo packte es im Juli an mit der Kampagne „Abstand ist Anstand“. In den Wochen des Stadtradelns schauten Autofahrer auf große Banner am Straßenrand, in Lörrach und Weil am Rhein, in Rheinfeldern, Grenzach-Wyhlen, Kandern.

„Wir müssen das Bewusstsein dafür schärfen, und das war ein erster Schritt“, sagt Wolfram Uhl, Co-Vorsitzender der IG Velo. Zusammen mit einem Team Aktiver (und dem praktischen IG Velo-Lastenrad) verteilte er die 40 Banner und 300 Plakate in den Städten und Gemeinden. Unterstützt haben die Kampagne der Landkreis Lörrach (auch finanziell), das Polizeipräsidium und die Kreisverkehrswacht. Zum Abschluss kamen alle in Kandern auf dem Blumenplatz zusammen, wo Kinder durch einen Radparcour führen, Erwachsene einen 1,50 Meter-Abstand richtig einstellen sollten (was selten gelang) und mit einer Virtual-Reality-Brille eine gefährliche Verkehrssituation sowohl aus Sicht eines Radlers

als auch aus Sicht eines LKW-Fahrers erleben.

Die IG Velo bleibt am Thema „Abstand“ dran. Die Banner werden immer wieder auftauchen. Abstand messen wird die IG Velo ebenfalls und die Ergebnisse veröffentlichen. (wg)



RadCheck vor dem Landratsamt, Spaß für Kinder mit der Polizei in Kandern: Stadtradeln und Abstands-Kampagne waren ein Erfolg.



# IG Velo nimmt Maß

Wilhelm Schnell entwickelte für die IG Velo ein Messgerät.

Die Polizei ist technisch noch nicht in die Lage versetzt, im Straßenverkehr den Abstand beim Überholt werden zu kontrollieren und Verstöße zu ahnden. Es wären äußerst einträgliche Kontrollen, weiß die IG Velo aus eigenem Erfahren. Denn Vereinsmitglied Wilhelm Schnell hat sein Können als Elektroingenieur genutzt und vier Geräte gebaut, die mit Ultraschall den Abstand vom Lenker zum Auto exakt festhalten. Noch im Sommer nahmen Testfahrer der IG Velo genau Maß in Lörrach, Grenzach-Wyhlen, auch in Weil am Rhein. Von den Erfahrungen in Weil berichtet hier Klaus Geese:

An einem Samstagmorgen im Juli führte eine Testfahrt immer wieder die Hauptstraße in Weil am Rhein zwischen Läublinpark und Sparkassenkreisel auf und ab. Ein Bereich

der Hauptstraße, der sich durch große Straßenbreite sowie beidseits Schutzstreifen von anderen Straßen abhebt. Weitere Messungen erfolgten auf der Römerstraße zwischen Hieber-Markt und Läublinpark.

Das Ergebnis war wie erwartet ernüchternd: Lediglich 40 Prozent der überholenden Kraftfahrzeuge hielten den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand ein. Weitere 30 Prozent der Überholer waren offenbar mit einem Abstand zwischen 1 und 1,50 Meter zufrieden; und ebenso 30 Prozent passierten das Testfahrrad mit weniger als einem Meter Abstand.

Interessant vor allem diese Beobachtung: Ist auf der Straße reichlich Platz und kein Gegenverkehr, wird dem Velofahrer gern ein großzügiger Abstand gewährt. Sobald der Verkehr aber dichter oder die Straße schmaler wird, verschieben sich die Prioritäten: Irgendwie noch vorbeizukommen scheint dann zum Ziel zu werden. Kein



Wilhelm Schnell baute das Messgerät.



Wunder, dass die knappen Überholmanöver eher auf der Römerstraße stattfanden; und auf der Hauptstraße meist bei Gegenverkehr.

Besonders problematisch ist die Lage entlang der Längsparkplätze der Hauptstraße. Die überholenden Fahrer erwarten Radler auf dem Schutzstreifen; aber die müssen sich den öffnenden Autotüren ausweichen. (wg)

## Für einen Augenschein nach Mulhouse

Eine kleine Gruppe der IG Velo machte sich im Rahmen des Stadtradelns auf den Weg nach Mulhouse – der älteste Teilnehmer war über 80 Jahre, mit E-Bike kein Problem. Auf dem Wieseradweg und über die Dreirosenbrücke ging es ans Novartis-Ufer und nach Huningue. Dem Kanal entlang sind die Radwege teils asphaltiert und teils mit einem feinen Sand belegt. Bis Mulhouse sind nur kurze Streckenabschnitte von zwei bis drei Kilometern nicht auf Radwegen. So ist die 42 Kilometer lange Tour sehr entspannt zu fahren.

Mulhouse bietet mit dem größten Wochenmarkt in Ostfrankreich auch einen kulinarischen Anziehungspunkt. Mulhouse arbeitet seit vielen Jahren an der Attraktivität der Innenstadt und ist ein Vorbild für klimafreundliche Stadtentwicklung. Es gibt kaum mehr Autoverkehr.

Dafür hat Mulhouse 2007 die Tram wieder neu belebt. Viele Radwege wurden gebaut und der Radverkehr insgesamt gefördert. So können an fast allen Ampeln Radfahrende



Rot für Autofahrer muss in Mulhouse nicht zugleich Rot für Radfahrer bedeuten – auch nicht an Fußgängerampeln. Neugierige der IG Velo machten weitere interessante Beobachtungen.

auch bei Rot rechts abbiegen. An Fußgängerampeln dürfen sie mit entsprechender Rücksicht auch bei Rot passieren. Das Ziel ist, dass man im täglichen Verkehr auf dem Velo schneller ist als im Auto. (wu)

## Stadtradeln endet mit starken Zahlen

Das Team Radverkehr im Landratsamt organisierte auch 2022 das Stadtradeln. Mit schönem Erfolg, bilanzierte Alexandra Bühler zufrieden und merkte an: „Wir hoffen, dass der Trend anhält, Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen.“

Stadtradeln ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses, eines Netzwerks europäischer Kommunen. Im Landkreis Lörrach machten 14 Städte und Gemeinden mit, unter ihnen erstmals auch die Stadt Weil am Rhein (während Lörrach dieses Jahr abgesagt hatte). Über 2.000 Radler notierten ihre während drei Juliwochen gefahrenen Kilometer – das waren 500 mehr als im Jahr zuvor. In 210 Teams sammelten sie mehr als 530.000 Kilometer. Wäre diese Strecke in Autos zurückgelegt worden, hätte das 82 Tonnen Kohlendioxid gekostet.

Das St. Josefshaus Herten brachte mit 109 Radelnden Das größte Team zusammen. Auch die IG Velo hatte in einigen Kommunen Teams gebildet und wurde in Weil am Rhein zum stärksten.

# Nachfrage im Landratsamt

Warum wird nicht mehr fürs Radfahren getan? Und warum nicht schneller?

Die IG Velo hat einen guten Draht zu Alexandra Bühler, der Radverkehrsbeauftragten des Landkreises Lörrach. Weshalb jüngst auch die gemeinsame Kampagne „Abstand ist Anstand“ so gut gelingen konnte. Dass die IG Velo gleichwohl ein Gespräch mit Ulrich Hoehler wünschte, dem Ersten Landesbeamten im Landratsamt und Leiter des Dezernats Mobilität, Umwelt und Strukturpolitik – das lag vor allem an der Enttäuschung, dass auf Kreisgebiet nicht wesentlich mehr und schneller fürs Umsteigen aufs Rad gebaut wird.

## RP: Erst in weiter Zukunft

Warum soll erst 2028 mit dem Bau eines Radwegs von Degerfelden zum Waidhof begonnen werden? Erst 2029 mit einem Radweg Welmlingen bis Schliengen? Erst 2026 mit einem Radweg Kandern bis Riedlingen, der seit Jahrzehnten diskutiert und geplant wird? All das sind Radwege entlang von Bundes- oder Landesstraßen, sie sind Sache des Regierungspräsidiums Freiburg. Ulrich Hoehler wünschte sich da ebenfalls rascheres Bauen. Aber es herrsche ein eklatanter Mangel an Ingenieuren, in Freiburg, in Lörrach, überall. Fehle es an Personal, dann könnten ja auch Prioritäten verschoben werden, setzte Wolfram Uhl für die IG Velo dagegen. Also: die vorhandenen Planungskapazitäten weniger fürs Auto und mehr fürs Fahrrad einsetzen.

## Landkreis: zäh auch hier

Es trifft auch das Landratsamt, dass zusätzliche Planer im Grunde nicht zu finden sind. Der Landkreis Lörrach verfügt über ein Radverkehrskonzept – das ist unter Kommunen alles andere als selbstverständlich und war 2021 fürs Land mit ein Grund, den Landkreis Lörrach zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ (in Bronze) zu erheben. Aus dem Konzept ist allerdings noch nicht viel verwirklicht. Es ist zähes Vorankommen, was dem Engpass bei Planern ebenso geschuldet ist wie den zeitaufwändigen Verfahrensschritten. Immerhin schaffen es zwei Radweg-Projekte an Kreisstraßen im kommenden Jahr ins Planfeststellungsverfahren: ein Radweg zwischen Rheinfelden-Minseln und Adelhausen, ein anderer

zwischen Wiechs und Nordschwaben. Für ein drittes Projekt des Landkreises hat gerade die Planungsarbeit begonnen: für einen Radweg von Egringen nach Holzen.

## RS 7: ein Vorschlag Ende Jahr

Die meiste Kraft im Landratsamt erfordert ein Leuchtturmprojekt: der Rad-schnellweg im Wiesental (RS 7). Auch da ist von Radfahrern viel Geduld gefordert. Erst 2028 oder 2030 soll RS 7 in ganzer Länge zu befahren sein, von Schopfheim bis zur Schweizer Grenze in Stetten. Eine Arbeitsgruppe der IG Velo hat sich in das Projekt hineingekniet, hatte im Beteiligungsverfahren alle Routen aus der Sicht der Alltagsradler bewertet. Jetzt im Sommer irritierte das Landratsamt mit teils neuen Varianten. Alexandra Bühler dämpfte beim Treffen den von ihr nicht geahnten Unmut bei der IG Velo: Der rühre von einem Missverständnis her, denn die bisher diskutierten Routen seien zum allergrößten Teil weiterhin im Rennen (RS 7: siehe nächste Seite).

Eines noch sprach die IG Velo an – sie war mit Madlee Disch, Wolfram Uhl, Gerhard Zenke, Klaus Geese und Wolfgang Göckel ins Landratsamt gekommen. Verkehrsbehörden zögerten immer wieder, so Wolfram Uhl, mit einer veränderten Verkehrsregelung die Risiken für Radfahrer zu verringern. Er schilderte das an einem Beispiel aus Steinen: Auf der Wiesebrücke geht es sehr eng zu, Abzweige zu Radrouten komplizieren die Lage – aber das Landratsamt lehnt es ab, mit einem Schild das Überholen von Radfahrern auf der Brücke zu untersagen.

## Nochmals neu anschauen

Solch ein Schild brauche man auch nicht, befand Doris Munzig (Fachbereichsleiterin Verkehr im Landratsamt): Schließlich sei das Überholen eines Radfahrers auf der Brücke sowieso nicht erlaubt, weil der vorgeschriebene Abstand gar nicht einzuhalten sei. Jedoch: Das werde man sich an Ort und Stelle nochmals anschauen, kündigten Munzig und Ulrich Hoehler an. (wg)



Sicher queren



Der Landkreis hat im August auf seiner Kreisstraße 6354, zwischen der Kurve Röttler Kirche und der Lucke, eine Querungshilfe gebaut. Hier kreuzen Radrouten die Straße. Wer quert, hat nun besseren Blick auf den Verkehr und vor allem eine Mittelinsel für einen Zwischenstopp. Die Kosten waren mit 300.000 Euro veranschlagt und können großteils mit Zuschüssen gedeckt werden. (wg)

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

## IG Velo auch in Kandern!

Die IG Velo Landkreis Lörrach kommt im Herbst nach Kandern und gründet eine neue Ortsgruppe. Wer neugierig ist und gemeinsam mit anderen für den Radverkehr etwas bewegen will, ist eingeladen auf Mittwoch, 2. November um 19 Uhr ins Gasthaus Ochsen.

Früher hat in Kandern bereits eine IG Velo-Ortsgruppe gearbeitet. Heute gibt es wieder Radfahrer, die sich engagieren wollen. Martin Schellhorn hat im Vorfeld einige Fäden in die Hand genommen. Nicht zuletzt die starke Teilnahme beim Stadtradeln lässt ihn vermuten, dass es genügend Gleichgesinnte gibt. Darauf weist auch die lebhafteste Diskussion um den immer noch nicht gebauten Radweg nach Riedlingen hin.



### Tausche Autoschlüssel gegen E-Bike

**Vortrag in Kandern.** Die IG Velo ist überzeugt davon, dass dem Fahrrad auch im eher ländlichen Raum eine größere Rolle zukommen kann als bisher. Um bei der Gründung der Ortsgruppe Kandern Perspektiven aufzuzeigen, hat sie zu diesem 2. November Oliver Hochlehnert (Foto) ins Gasthaus Ochsen eingeladen. Hochlehnert hat für die Hochschule Karlsruhe eine Aktion in der

Schwarzwaldgemeinde Bayersbronn (Foto rechts) wissenschaftlich begleitet: „Tausche Autoschlüssel gegen E-Bike“. Das Ergebnis der Studie: Das E-Bike birgt auch für eine Verkehrswende im ländlichen Raum enormes Potenzial – trotz der größeren Entfernungen zu wichtigen Zielen. In Bayersbronn wurden rund 70 Prozent der vorherigen Autofahrten durch Fahrten im Velosattel ersetzt.

## Beste Route für RS 7

Vielleicht noch vor Jahresende wird das Landratsamt jene Trasse vorstellen, auf der ein attraktiver Radschnellweg durchs Wiesental führen kann.

Im Dezember 2021 hatte das Landratsamt in etlichen Varianten ausgearbeitet, wo der Radschnellweg Wiesental (RS 7) zwischen Schopfheim und Schweizer Grenze verlaufen könnte. Eine Bürgerbeteiligung brachte weitere Ideen und Anmerkungen.

Das Planungsbüro PGV-Alrutz (Hannover) überarbeitete die Varianten und berücksichtigte auch neue Qualitätsstandards des Landes. Klar ist nun, dass der Radschnellweg in Brombach



Varianten in Schopfheim ...

nicht in der Ortsdurchfahrt liegen kann: Schnellwege dürfen nicht mehr mit Hilfe von Schutzstreifen geführt werden. In Maulburg kommt die von der IG Velo favorisierte Route entlang der Wiese nicht mehr in Frage, die Wasserwirtschaft lehnt sie wegen der Hochwassertage ab.

Zurzeit sind die Planer intensiv damit beschäftigt, bei allen noch zur Wahl stehenden Varianten darzulegen, wie der Radverkehr in jedem Abschnitt

optimal zu führen und wie groß der Nutzen hier oder dort wäre. Danach werden die Varianten bewertet und verglichen. Die dann ausgewählte Vorzugstrasse wird in der Projektgruppe mit den Fachvertretern der Kommunen besprochen. Und soll noch vor Jahresende in den Rathäusern auf dem Tisch liegen. Die IG Velo bleibt am Ball. Sie hat einen Platz im RS 7-Begleitkreis.

[www.radschnellweg-wiesental.de](http://www.radschnellweg-wiesental.de)

... und Varianten in Maulburg.



# Schweiz bietet Millionen



Im Agglomerationsprogramm Basel sind hohe Zuschüsse für Radwege im Badischen aufgelistet. Baustart: 2024 bis 2028.

Dass die Schweiz ihren Nachbarn bei Verkehrsprojekten unter die Arme greift, ist nicht neu und hat gute Gründe. Denn Ballungsräume wie Basel lösen Verkehrsprobleme am besten in Abstimmung mit den Nachbarn – der größte Erfolg bislang ist hier die Regio-S-Bahn. Es hilft Basel, wenn bereits vor den Toren der Stadt die Pendler und Besucher ihr Auto stehen lassen, wenn sie in die S-Bahn oder (in Weil am Rhein) ins Tram steigen – oder eben auf den Fahrradsattel.

## Geld gibt's für 119 Projekte

Im Verein Agglo Basel – eines der Mitglieder ist der Landkreis Lörrach – wird über Strategien beraten und über Projekte in allen Verkehrskorridoren, die auf Basel zuführen. Die Ergebnisse finden sich stets in einem Agglomerationsprogramm Basel. Bereits das vierte Programm ist nun aufgestellt und von der Bundesverwaltung in Bern schon akzeptiert. Und das heißt: Der Schweizer Bund will für 119 Projekte im trinationalen Raum Basel, die zwischen 2024 und 2028 begonnen

werden könnten, rund 226 Millionen Franken zuschießen – damit sollen jeweils 40 Prozent der Investitionskosten gedeckt werden.

## Was über die Grenze fließt

Auf deutscher Seite will die Schweiz bei sieben Verbesserungen für den Radverkehr mitbezahlen:

- Radschnellweg Wiesental (RS 7): dafür sind 5,4 Millionen Franken in Aussicht gestellt (bei geschätzten Baukosten von 14 Millionen Euro)
- Lückenschluss Pendlerroute Helde-linger Straße in Weil am Rhein
- Lückenschluss zwischen Beuggen und Kraftwerk Rhyburg
- Neubau Radweg zwischen Egringen und Holzen
- Wieseradweg in Lörrach: Trennung Fuß- und Radverkehr
- Umgestaltung Radweg Wiesedamm in Schopfheim
- Ertüchtigung Wieseradweg zwischen Hausen und Zell

Stimmt diesen Herbst das Schweizer Parlament erwartungsgemäß dem

vierten Agglomerationsprogramm Basel zu, liegt der Ball bei den badischen Nachbarn: Was so bezuschusst werden soll, muss erst noch bis zur Baureife geplant werden – und Weniges fehlt schmerzlicher als Projektgenieure. Zudem werden die Franken selbstverständlich nur dann fließen, wenn auch die Euro bereitgestellt sind – wenn also auch Bund, Land oder Kommunen ihren Anteil finanzieren.

In Lörrach waren Kreisräte aufs Angenehmste überrascht, als Ulrich Hoehler, Verkehrsdezernent im Landratsamt, sie im Juli über die Zuschüsse aus der Schweiz informierte hatte. Hoehler ist Mitglied der Geschäftsleitung Aggloprogramm.

## Management nicht auffindbar

Hoehler berichtete nebenbei, dass die Bundesverwaltung in Bern nicht allzu begeistert sei von der Verkehrspolitik im deutschen Grenzraum: weil zu wenig zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr getan werde; und weil beim Verknüpfen verschiedener Mobilitätsarten ein großes Potential noch ungenutzt sei. Die beklagten Defizite im Badischen werden in Bern so auf den Punkt gebracht: Ein Verkehrsmanagement sei nicht auffindbar. (wg)

## Landkreis hilft beim Zählen

Vor einem Jahr erhielt der Landkreis Lörrach vom Land die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ – und als Preis dafür drei mobile Fahrrad-Zählgeräte. Sie wurden gleich getestet bei den Straßenmeistereien in Kandern-Wollbach und Schönau sowie beim Fachbereich Verkehr des Landratsamts.

Die Gemeinden und Städte des Landkreises sind eingeladen, sich die Geräte für eigene Erhebungen auszuleihen. Die Koordination läuft über das Team Radverkehr des Landratsamts Lörrach. Die Geräte eignen sich zur Erfassung des täglichen Radverkehrsaufkommens, zur Erkennung

von anhaltenden Trends in der Nutzung bestimmter Abschnitte und für den Vergleich von Radverkehrsdaten an verschiedenen Standorten.

Die Zählgeräte bestehen aus zwei Hydraulikschläuchen und dem Zählgerät selbst. An jedem Zählort liegt neben dem Radweg eine Metallbox mit dem Messgerät, aus dem zwei Schläuche über den Weg gespannt sind. Fährt ein Fahrrad über die beiden Schläuche, wird der Hydraulikimpuls an das Messgerät weitergeleitet und das passierende Fahrrad gezählt. Die Fahrtrichtung ist auch klar – je nachdem, welcher Schlauch zuerst berührt wird.



Zwei Schläuche quer über einem Radweg, an ein Messgerät angeschlossen – so werden die Radfahrer gezählt.



Radweg nach Weitenau

## Nicht breiter, aber schön glatt

Gute Arbeit haben sie geleistet, die Sanierer des Radwegs entlang der Kreisstraße von Weitenau Richtung Steinen: der Belag schön glatt, die Ränder beidseits vom wuchernden Bewuchs befreit und mit Splitt dafür gesorgt, dass so schnell nichts nachwächst. Dazu reflektierende Seitenstreifen, so dass auch in Dämmerung und Dunkelheit der Rand des Radwegs gut zu erkennen ist – vorausgesetzt, man fährt mit Licht.

An der Tatsache, dass der bereits vor Jahrzehnten erstellte Radweg nach heutigen Maßstäben zu schmal ausgefallen ist, konnte im Rahmen der Sanierung nichts geändert werden. Aber immerhin fährt es sich jetzt so gut, dass auch die schnellen RennradlerInnen wohl keinen Grund mehr sehen, weiterhin die kurvenreiche Kreisstraße zu benutzen. (vz)

# Wo fährt es sich am besten?

Dem ADFC kurz melden, was gut oder gar nicht gefällt.

Noch bis Ende November können Radfahrende das Fahrradklima in ihren Städten und Gemeinden bewerten. Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 wird besonderes Augenmerk auf den ländlichen Raum gelegt, denn dort gibt es großes Potential für den Radverkehr und einen hohen Nachholbedarf beim Ausbau der Infrastruktur.

Die große Online-Umfrage – es ist die zehnte – ist eine Aktion des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstützt. Rebecca Peters, die ADFC-Bundesvorsitzende, ist jetzt neugierig: „Der Ausbau der Radinfrastruktur hat an vielen Stellen begonnen. Wir sind gespannt, ob das schon bei den Radfahrerinnen und Radfahrern ankommt und wo die Politik weiter in die Pedale treten muss.“ Die Ergebnisse der Umfrage könnten helfen, die Stärken und Schwächen in der bisherigen Radverkehrsförderung zu erkennen und das Fahrradland Deutschland ein gutes Stück voranzubringen.

Damit eine Stadt oder Gemeinde beim Klimatest überhaupt in die Wertung kommt, müssen (bei Kommunen unter 100.000 Einwohnern) mindestens 50 einzelne Bewertungen abgegeben werden. 2020 hatten knapp 230.000 Radfahrerinnen und Radfahrer am ADFC-Fahrradklima-Test teilgenommen und über 1.000 Städte und Gemeinden bewertet. Die Umfrage besteht aus 27 gleichbleibenden Fragen sowie fünf Zusatzfragen, die besonders auf die Bedürfnisse von kleineren Orten im ländlichen Raum abzielen. Dabei geht es darum, ob zentrale Ziele wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsstätten mit dem Fahrrad gut erreichbar sind, wie sicher sich die Wege in die Nachbarorte anfühlen, ob für Pendler Fahrradparkplätze an Bahnhöfen vorhanden sind und wie es um die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen bestellt ist.



## 50.000

fuhren am 18. September auf den Schleifen des slowUp Basel-Dreiland. Der Abstecher nach Lörrach war kurz, die Stadt hielt eine Route durch Stetten frei. Und initiierte einen sehr gut genutzten Verpflegungs- und Servicepunkt bei der Kaltenbach-Stiftung. Hier wählten die Radfahrer unter anderem aus dem imponierenden Kuchenbüfett der Freien Waldorfschule aus oder machten sich schlau über die Arbeit der IG Velo. Wer Pech gehabt hatte unterwegs, nutzte die Pannenhilfe der IG Velo oder bat um etwas mehr Luft. (wg)



Aus dem Schotterstreifen an der Salzertstraße (Bild links) wird ein Radweg bergauf – bei Redaktionsschluss der VeloPost begannen die Bauarbeiten. Bereits richtig fahrradtauglich geworden ist das kurze Wegstück aus dem Schützenwald heraus zum Radweg in die Wohnsiedlung hinein.

## Rollt besser auf den Salzert

Das E-Bike macht auch den Salzert fahrradtauglich, Lörrachs höchstgelegenen Stadtteil mit seinen rund 2.700 Einwohnern. Die IG Velo drängte auf bessere Radverbindungen und zeigte im Juni – bei einem gemeinsamen Augenschein mit Klaus Dullisch – auf Mängel und Möglichkeiten.

Jetzt im Herbst packt die Stadt bereits an. Ein geschotterter Weg entlang

der Salzertstraße, bislang ungenutzt, wird asphaltiert: Das gibt einen 375 Meter langen Radweg, zwar nur 1,40 Meter breit, aber für die Fahrtrichtung bergauf tauglich. Er ist die Verbindung von der Wallbrunnstraße hoch zum Fuß der Wohnsiedlung.

Wer auf dem Fahrrad stattdessen die Route durch den Schützenwald zum Salzert wählt, erfährt ebenfalls Ver-

besserungen. Im Schützenwaldweg – Höhe Judenfriedhof – gibt es auf hundert Metern Strecke statt einer lästigen Abfolge von Schlaglöchern nun frischen Asphalt. Und weiter oben auf dieser Route, wo der Radler aus dem Schützenwald herauskommt, gelangt er nun auf verbreitertem, asphaltiertem Wegstück zum Radweg an der Salzertstraße. (wg)



## Und weiter mit der Velo-Offensive

Vor Jahresende wird noch Neues gebaut und für 2023 Nächstes geplant.

Bis 2030 soll in Lörrach der Anteil des Radverkehrs auf 33 Prozent steigen. Die Stadtverwaltung hat dieses Ziel im September bekräftigt, als sie Ortschafts- und Gemeinderäten einen Zwischenbericht zur 2019 beschlossenen Velo-Offensive vorlegte. „Die Velo-Offensive der Stadt gewinnt an Fahrt“, versichert die Stadtverwaltung.

Seit 2020 stehen im Budget der Stadt jedes Jahr 350.000 Euro für Verbesserungen der Radinfrastruktur. 2022 soll Dreierlei noch vor Jahresende ge-

schaftt werden: eine Radspur entlang der Salzertstraße (*Bericht oben*); eine frische Asphaltierung und Verbreiterung des Wieseradwegs auf 400 Meter Strecke, südlich Tüllinger Brücke; die Ausweitung des Wieseradwegs dort, wo die Holzbrücke zum Grütt ansetzt.

Nachdem die erste Fahrradstraße gut eingeführt ist, werden gerade Details einer zweiten geplant. Die Route: Hartmattenstraße - Untere Hartmattenstraße - Bergstraße. Sie ist als Pendlerroute Ost ausgewiesen und dürfte auch Teil des Radschnellwegs Wiesental werden. Nächstes Jahr soll gebaut werden. Ebenfalls 2023 wird beim Umbau des Aichele-Knotens Platz für eine Radspur gewonnen, die auf der Baumgartner-

Der Wieseradweg wird bei der Holzbrücke ausgeweitet (oben links) und unterhalb der Tüllinger Brücke (oben rechts) erneuert.

straße vor zur Ampel führen wird (was die Einfahrt in die Fahrradstraße sicherer und leichter macht). Für 2023 ist ebenfalls vorgesehen, beim Wieseradweg (nahe Bauhaus) die Unterführung des B 317-Zubringers zu optimieren.

Hemmnis bei der Velo-Offensive war lange das Fachpersonal. Soll sich weiter bessern: Lukas Riesterer wird sich ab Mitte 2023 nicht mehr nur mit 60 Prozent, sondern in seiner gesamten Arbeitszeit dem Radfahrer- und Fußgängerverkehr widmen können. (wg)



## Ein Gewinn

Lörrachs Fahrradstraße sei ein Gewinn, urteilt die IG Velo nach einem Jahr praktischer Erfahrung. Immer mehr Radfahrer wählen diese Route auf Spitalstraße und Weinbrennerstraße, viele sind mit sichtlichem Wohlgefallen unterwegs und auch Schüler mögen sie – schließlich darf man plaudernd nebeneinander radeln.

Radlern bietet die Fahrradstraße eine glatte Fahrbahn und Vorfahrt auf der

gesamten Strecke. Was auch Autofahrern gefällt, sie nutzen weiterhin gerne die Fahrradstraße – das ist erlaubt, für Radfahrer aber ein bitterer Wermutstropfen. Optimiert und nachgebessert hat die Stadt an manchen Stellen. So sind an der Ecke Körnerstraße zwei Parkplätze getilgt worden, die Kreuzung wurde übersichtlicher. Wo die Route als Einbahnstraße ausgewiesen ist, installierte die Stadt eine fürs Auge klarere Beschilderung – allerdings wird auch dieses rote Schild mit weißem

Querbalken (Foto) von manchen Autofahrern nicht beachtet oder ignoriert.

Ein Ärgernis bleibt zudem, dass zu viele Autofahrer am Berliner Platz in die Fahrradstraße einbiegen – „Anlieger“ sind die Allerwenigsten, und nur denen ist die Fahrt im ersten Abschnitt der Fahrradstraße erlaubt. Das müsse am Berliner Platz deutlicher beschildert werden, kritisiert die IG Velo. (wg)



Der Werkhof sammelt marode Velos ein.

## Ist Schrott und kommt fort

Lörrach hat diesen Sommer begonnen, gezielt „Schrotträder“ zu entsorgen: Das sind Fahrräder, die viele Wochen lang ungenutzt im öffentlichen Raum abgestellt sind und teilweise bereits ausgeschlachtet werden. Der Fahrradbeauftragte Lukas Riesterer ermittelte, wie das Problem am besten anzupacken ist. Nicht mehr brauchbare Schrotträder werden vom Werkhof gleich mitgenommen. Wo es Zweifel über eine weitere Nutzung gibt, erhalten Velos einen Aufkleber, darauf die Bitte zu lesen, innerhalb von vier Wochen das Fahrrad wegzubringen bzw. instandzusetzen (und den Aufkleber zu entfernen). Stehen die Fahrräder nach vier Wochen noch am selben Ort, holt der Werkhof sie ab und lässt sie verschrotten. Mehr als 30 Schrotträder sind im Sommer entsorgt worden. (wg)

## Mehr Platz zum Parken

In diesem Jahr hat Lörrach an Radabstellplätzen merklich zugelegt. Neue entstanden an und nahe der Fahrradstraße, beim Rathaus und in Stetten auf dem Kirchplatz sowie an der Hauptstraße. Und neue Stellplätze finden sich außerhalb der Stadt: gleich oberhalb von Röttelnweiler, oberhalb der Brücke über die Autobahn: Drei Bügel für sechs Velos hat die Stadt neben der Straße montiert, auf Anregung von Ortschaftsrat Alfred Kirchner. Das ist praktisch für jene, die auf dem Velo zur Burg Rötteln fahren. Wer nicht mit „E“-Unterstützung ganz hinauf kommt – der stellt hier ab und geht zu Fuß weiter. Bisher sah man hier Räder, die an Bäume oder Pfosten angeschlossen waren. (wg)



Röttelnweiler: Das Velo anschließen vor dem letzten Anstieg zur Fuß zur Burg hinauf.



Auf dem schmaleren Teil des neuen Weges an der Alte Straße. Weiter zuwachsen sollte er nicht.



Bei der Zufahrt zum Märkter Stauwehr bahnen sich Velofahrer den kürzeren Weg selbst. Hier könnte der Radweg künftig straßenbegleitend verlaufen.

## Alte Straße, neuer Radweg

Ein Schritt in die richtige Richtung – endlich lässt sich vernünftig radfahren.

Seit vielen Jahren ist es ein Mantra der IG Velo in Weil am Rhein: Die Alte Straße zwischen Friedlingen und Märkt braucht einen „richtigen“ Radweg, nicht die schmale, aber trotzdem benutzungspflichtige Schotterpiste entlang der Allee.

Nachdem in der *VeloPost* des Frühjahrs über den Baubeginn berichtet

wurde, ist mittlerweile der erste Bauabschnitt zwischen Heldelinger Straße und Kläranlage beinahe fertiggestellt. Offiziell fehlt nur noch die Querung der Alte Straße bei der Kläranlage, denn ab dort wird der Weg auf der westlichen Seite weitergeführt.

Der Wegebau ist ein Schritt in die richtige Richtung. Radpendler werden zu schätzen wissen, endlich einen glatten Belag unter den Reifen zu haben, der eine zügige Fahrt zur Arbeit und nach Hause ermöglicht. Radtouristen fragen sich wohl nicht mehr, ob sie

sich vielleicht verirrt haben. Schließlich ist der Weg ein Abschnitt mehrerer teils überregionaler Radrouten und war kaum als solcher zu erkennen.

Nun hoffen wir auf nächste Etappen beim Ausbau der Strecke: Zwischen Heldelinger Straße und Colmarer Straße ist eine Lücke; eine Verbindung zur Nordwestumfahrung mit Querung der Autobahn ist im Radverkehrskonzept der Stadt vorgesehen. Auch im weiteren Verlauf des Radwegs Richtung Märkt hatte die IG Velo schon Optimierungsmaßnahmen vorgeschlagen. (kg)

>>> ALLES i:SY

# KOMPAKTBIKES BEI FOLLOW ME!

**follow  
me** >>>>  
bike & snowsports

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

Bahnhofstraße 1, Lörrach

+49 (0)7621-165551

# Eine Fußgängerzone in Weil – velofrei !?

Aber wohin nun mit den Radfahrern? Die IG Velo nennt die Entscheidung falsch und will aus dem Rathaus Antworten.

Weil am Rhein hat sich eine Fußgängerzone verordnet, ursprünglich gedacht ab 29. September, zwischen Sparkassen- und Schlaufenkreisel. Zur Beschlussvorlage der Stadtverwaltung – vom Gemeinderat im Juli mit Mehrheit gutgeheißen – gehörte ein Verbot des Radfahrens, ohne Ausnahme.

Bereits in der öffentlichen Ratsitzung hat die IG Velo nachgefragt, wieso für den Radverkehr keine Ausnahmeregelung vorgesehen ist bzw. welche alternativen Routen geplant sind – und leider keine Antworten erhalten. Mittlerweile hat sich die Stadt mit den Gewerbetreibenden an der Hauptstraße auf eine Verschiebung des Starts in das Frühjahr 2023 geeinigt. Doch die Fragen bleiben.

## Direkte Verbindung gekappt

Der Standpunkt der IG Velo ist klar. Der als Fußgängerzone vorgesehene Teil der Hauptstraße ist die kürzeste und direkte Verbindung zwischen Friedlingen und Altweil. Als solche ist er eine ausgeschilderte Route im regionalen Radwegenetz und Bestandteil mehrerer Touren im „2 Ufer, 3 Brücken“-Projekt. Außerdem ist er für Schüler aus Friedlingen die direkte Strecke zum Schulzentrum an der Egerstraße. Die Route ist auch in dem in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung entwickelten Schulradwegeplan vorgesehen und im (auf der Internetseite der Stadt verfügbaren) Veloplan deutlich hervorgehoben.

## Testlauf klappte mit Velos

Bei einem Testlauf für eine Fußgängerzone, im Sommer 2020, war das Radfahren erlaubt worden, was ein bei der Präsentation der Beschlussvorlage benutztes Symbolbild eindrücklich zeigte: Hier waren keine Fußgänger, wohl aber Velofahrer abgebildet. Von diesem Versuchsbetrieb der Fußgängerzone sind keine negativen Auswirkungen durch Radler bekannt.

## Wo ist denn das Problem?

Es ist schwer nachvollziehbar, warum eine mit damals vergleichbare Regelung für Velos nicht wenigstens versuchsweise in der Fußgängerzone übernommen werden kann. Wie könnte es auf einer Breite, die dem Begegnungsverkehr zweier Busse gerecht wird, zu Konflikten zwischen Fußgängern und langsam fahrenden Radlern kommen? Warum will man hier Konflikte vermeiden, von denen gar nicht bekannt ist, ob es sie überhaupt geben wird? Da die Straße für den Autoverkehr von Anwohnern und von Linienbussen weiter genutzt werden soll, erscheint ein dauerhaftes Verweilen der Fußgänger auf der heutigen Fahrbahn ohnehin nicht vorgesehen.

## Und wo ist die Alternative?

Wo sollen die Radfahrer hin? Bereits heute sind Probleme in den parallel zur Fußgängerzone verlaufenden Straßen offensichtlich, die nicht selten zu gefährlichen Situationen führen. Zum Beispiel ist in der Schillerstraße der Parkdruck so hoch, dass man zwischen ein- und ausparkenden oder wartenden Autos selbst mit einem Fahrrad kaum passieren kann. Ein Überholen

verkehr zu Gewerbetreibenden in der Hauptstraße stellt ein Veloverbot eine zusätzliche Hürde dar. Gerade die direkte Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem Velo ist ein gewichtiges Argument für das umweltgerechte Einkaufen mit dem Fahrrad. Viele Radfahrende erreichen ihr Ziel in der Fußgängerzone vermutlich auch schiebend, aber die Handhabung von Lastenvelos, Kindertransportfahrrädern und Fahrradanhängern ist dadurch erheblich schwieriger als fahrend.

## Drei Fragen ohne Antwort

- Wo lässt man sein Fahrrad, wenn man es nicht schieben will oder kann?
- Wo sind die Abstellflächen, die das sichere Anschließen des Fahrrades und idealerweise das Einschließen von Gepäck und Einkauf nahe am Ziel ermöglichen?
- Welche Anreize zur Wahl eines umweltverträglichen Verkehrs schafft die Stadt, wenn die Fußgängerzone bequem von der großen Tiefgarage der Dreiländergalerie aus erreichbar ist?

## Klima braucht das Velo

Als Reaktion auf den Klimawandel ist eine Stärkung des Radverkehrs ein



Beim Testlauf 2020 konnte in der Fußgängerzone geradelt werden – was keinerlei Probleme machte. Unser Fotograf drückte ab, als eine größere Gruppe Radler passierte.

von Radfahrern mit dem gesetzlichen Mindestabstand ist nicht möglich. Für eine brauchbare Radroute als Alternative zur Fußgängerzone wäre hier ein Wegfall der Parkplätze auf der Südseite unerlässlich.

## Umweltfreundlich einkaufen?

Aber nicht nur für den durchgehenden Radverkehr ist die vorgesehene Lösung ungeeignet. Auch für den Ziel-

wichtiger Bestandteil einer ökologischen Verkehrswende. Wäre es nicht sinnvoller, Radverkehr in unserer Innenstadt nicht auszuschließen, sondern Radler ausdrücklich hierher einzuladen?

Die IG Velo hat die Stadtverwaltung gebeten, ihre Haltung zum Radverkehr noch einmal zu überdenken. Sie hat ihre Mitarbeit bei der Erarbeitung alternativer Konzepte angeboten. (kg)

# Rheinfelder Inspektionstour

Die IG Velo blickte zusammen mit Stadtverwaltung und Polizei auf Mängel der Infrastruktur.

Im Rahmen der Kampagne Stadtradeln hatte die IG Velo Rheinfelden die Stadtverwaltung zu einer Befahrung kritischer Stellen im Stadtgebiet eingeladen. Zur Tour, eineinhalb Stunden lang, kamen Oberbürgermeister Klaus Eberhard, Bauamtsleiter Tobias Obert, Frank Gerspach vom Ordnungsamt sowie Manfred Geiges mit, der Leiter des Polizeireviers.

## Schutzstreifen zugesagt

OB Eberhardt versprach Schutzstreifen im Bereich Bahnunterführung/Rheinbrückstraße; markiert werden sie im Rahmen der Umgestaltung der Kreuzung Nollinger Straße/Friedrichstraße an der Rudolf-Vogel-Anlage.

## Ärgernis Bordsteinkanten

Die IG Velo wies nachdrücklich auf teilweise hohe Bordsteinkanten hin, so zum Beispiel am Salmegg und bei der Querung des Schwarzen Wegs an der Friedrichstraße – einige Zentimeter mehr oder weniger machen einen großen Unterschied und können ein erhebliches Hindernis sein, nicht nur für Radler, sondern auch für Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren und auch die Rikscha des Familienzentrums. Einfaches Abschrägen der



Auf Tour durch Rheinfelden: (von links) Manfred Geiges (Polizei), OB Klaus Eberhardt, Rikschafahrer Wolfgang Lorenz, das IG Velo Sprecher-Trio Gerhard Zenke, Sibylle Jung und Uli Kremper sowie Frank Gerspach (Ordnungsamt) und Tobias Obert (Bauamt).

Kanten muss möglich sein, ohne dass danach Regen auf den Radweg läuft.

## Störer aus dem Untergrund

Ein anderes Ärgernis sind Wurzeln, die Asphalt hochdrücken: so an Radwegen an der Cranachstraße, zwischen der Eichendorff- und der Goetheschule und südlich der Wiechsmühle. Auch erfuhr die Gruppe den sehr schlechten Zustand des Schwarzen Wegs zwischen Adelbergstraße und Friedrichstraße – alle wurden ordentlich durchgeschüttelt. Weitere problematische Stellen wurden besichtigt, so der Glascontainer direkt am Radweg an der Römerstraße (der Plattfüße geradezu provoziert) und die unzureichende Verbindung zwischen Neumarkter Straße und dem Staffelfweg nach Herten.

## Nicht flott genug in die Stadt

Ein weiteres Thema waren Radverkehrsachsen als wichtige Zugänge zur Innenstadt, die für Alltagsradler und Pendler auch wegen der zunehmenden Nutzung von E-Bikes von großer Bedeutung sind. Die IG Velo drängt seit Jahren auf Verbesserungen: zum Bei-

spiel Verbreiterungen des Schwarzen Wegs als wichtige Nord-Süd Verbindung und Verbesserung der Ost-West-Achse durch die Werderstraße und die Karl-Fürstenberg-Straße und Verbindung mit dem Schwarzen Weg. Hier könnte eine Fahrradstraße als Leuchtturmprojekt wirken, auch als Teil des Rheinradwegs im Stadtgebiet.

Wie der Betrieb auf Radrouten zunimmt, zeigt eine aktuelle Erhebung des Eurodistrict Trinational Bâle zur Frequentierung des Radwegs zwischen Warmbach und Herten: 2022 wurde eine fast 20-prozentige Steigerung der Radfahrenden im Vergleich zum Vorjahr gemessen, Spitzenwert fast 1.000 Radler an einem Tag im Mai.

## Wiederholung vereinbart

Die Inspektionstour wurde von allen Beteiligten als sehr hilfreich empfunden. Sie vereinbarten, zu gegebener Zeit eine gemeinsame Befahrung zu wiederholen – um das Umsetzen der vereinbarten Maßnahmen zu begutachten und zugleich, um Möglichkeiten für weitere Verbesserungen auszuloten. (gz)



Im Übrigen: Radfahren ist angesagt in Rheinfelden! Ein Indiz dafür? Vier Absperrgitter als Veloständer (Bild links) reichten bei weitem nicht beim Straßentheaterfestival „Brückensensationen“ im August. Also bauten Radler an. (gz)



## bemerkt & notiert



**Gut geflickt**

Rheinfelden. In Rheinfelden holpern Radler an vielen Stellen über Asphalt, der von Baumwurzeln hochgedrückt wurde – eine Misere, die auch bei der Inspektionstour beschäftigte. Hier am Schwarzen Weg, nördlich der Römerstraße, wurde bereits ein Wegstück neu asphaltiert. (gz)



### Rheinfelden.

Ein Ergebnis der gemeinsamen Befahrung der IG Velo Rheinfelden und der Stadtverwaltung war die Zusage, an der sehr unübersichtlichen Radwegunterführung der B 316 bei der Wiechsmühle einen Spiegel anzubringen. Die dafür erforderliche Halterung an dem Laternenpfosten ist sogar noch von früher vorhanden. Die Hoffnung ist, dass der Spiegel nicht gleich wieder zerstört wird. Ähnlich kritisch ist die Lage an den Unterführungen der B 316/Beuggener Straße im Bereich Dürrenbach und Kapfbühlstraße. Auch dort könnten Spiegel das Risiko von Zusammenstößen vermindern. (gz)



**Ein Spiegel muss her**



**Chance verpasst**

Rheinfelden. Bei der Sanierung der B 34 in Rheinfelden-Beuggen wurde leider die Chance verpasst, die Gefahrenstelle an der Einfahrt Karsauer Straße zu beseitigen: Ein Autofahrer auf der Karsauer Straße, der auf die B 34 will, muss weiterhin auf der Radwegfurt stehen, um von Rheinfelden kommende Velofahrer sehen zu können. Die Straße saniert hat das Regierungspräsidium Freiburg. Das Problem an der Karsauer Straße war im Rathaus Rheinfelden bekannt – das Zusammenspiel der Behörden scheint stark verbesserungswürdig. Wäre vor der Sanierung über den Umfang informiert worden, hätte die IG Velo nochmals Verbesserungsvorschläge eingebracht – notgedrungen, wenn die Behörden diese kritische Stelle nicht selbst im Fokus haben. (sj)



## Leser schreiben uns

### „Am Fahrradalltag geht das völlig vorbei“

Betr.: Parken in Rheinfelden

Ich habe mit Erstaunen und einer Mischung aus Freude und Ärger die Fahrradparkplätze in Rheinfelden am Oberrheinzentrum betrachtet (und für euch fotografiert). Ein Nachbau der Autoparkvariante, niedlich, aber am Fahrradalltag geht das völlig vorbei. Vielleicht sogar Farbverschwendung bei den unnötigen Abtrennungen?

*Birgit Pfeifer (per E-Mail)*

Anmerkung der Redaktion: Die IG Velo Rheinfelden stimmt mit Birgit Pfeifer vollkommen überein. Die Ortsgruppe beschäftigte sich ab Anfang 2021 intensiv mit diesen Abstellflächen, worüber auch in der *VeloPost* zu lesen war. Denn was dort beim Oberrheinzentrum Radfahrern angeboten wird, entspricht auf keinen Fall dem, was die Landesbauverordnung vorschreibt. Aber bessere Lösungen hat die IG Velo bei der Stadtverwaltung noch nicht erreichen können – es ist ein äußerst mühsames Unterfangen.



In Eisenbahn- und Solvaystraße können Radfahrer nun zurück auf die Straße. Die IG Velo begrüßt die Veränderung.

In der Eisenbahnstraße in Wyhlen galt in einem ersten Abschnitt (bei der Kita Hebelschule) bereits Tempo 30. Nun ist das Tempolimit weit ausgedehnt nach Süden, es reicht von der Ortsdurchfahrt bis zum „Kickerstüble“, wo die Eisenbahnstraße längst zur Solvaystraße geworden ist.

Tempo 30 entspricht den Wünschen der IG Velo. Nicht zuletzt der Kreisel vor der Bahnunterführung war für Radfahrer ein Problem. Der Langsamverkehr wurde hier auf den Rad-/Fußweg gezwungen (immer zu seiner Sicherheit), musste mehrere Straßen queren, über Absätze hoppeln, anhalten – und durfte kürzere Wege nicht nehmen. Was immer wieder dazu führte, dass Radfahrer sich trotzdem nicht



## Wyhlen weitet Tempo 30 aus

Rechts vor Links: Bei jetzt Tempo 30 gelten andere Regeln, auch hier an der Ecke Ritterstraße.

an die behördlichen Vorgaben hielten.

Bei Tempo 30 kann und soll der Radverkehr auf der Straße mitfließen. Sämtliche Radwege bzw. die Benutzungspflicht entfallen. Ob die bisherigen „Radwege“ neu nur Gehwege sind oder ein Zusatzschild „Radfahren frei“ bekommen, war bei Redaktionsschluss noch nicht sichtbar. „Radfahrer frei“ wäre für nicht so sichere Radfahrer gewiss an mehreren Stellen eine Hilfe, zum Beispiel bei der Bahnunterführung. An der Kreuzung Ritterstraße, wo

viele Pendlern queren, wurde neben der Eisenbahnstraße die rote Furt des bisherigen Radweges weggefräst. Neu werden bei „Rechts-vor-Links“ sicher die Gewohnheiten aller Verkehrsteilnehmer sehr auf die Probe gestellt.

Ein erstes Fazit: Die durchgehende 30er-Zone sorgt für Klarheit in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt. Die IG Velo wird im Auge behalten, wie die Regelung sich in der Praxis bewährt und wo vielleicht nachjustiert werden muss. (aw)



Der Kreisel in der Eisenbahnstraße. Bei jetzt Tempo 30 muss ein Radfahrer nicht mehr außen herum auf Rad-/Fußwegen, mit Stopps bei den Querungen. Er fährt auf der Straße mit und kann zum Beispiel hier (dies die Perspektive unseres Fotos) aus dem Gebiet Kappelenbach-West (Albert-Schweitzer-Straße) fließend – Vorfahrt achten! – durch den Kreisel zum Bahnhof kommen.

### 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 & Fax: 07621-44446  
E-Mail: info@igvelo.de

ANZEIGEN: Wolfgang Göckel

REDAKTION: Wolfgang Göckel  
(wg/verantw./velopost@igvelo.de),  
Thomas Hofmaier (th/E-Mail: thomas.hofmaier@gmx.net). Mitarbeiter dieser Ausgabe u. a.: Klaus Geese (kg), Sibylle Jung (sj), Gerhard Zenke (gz), Wolfram Uhl (wu), Volker Zimmermann (vz), Arne Wintrich (aw)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim  
AUFLAGE: 3.000

# Auf Brückentour

Mit der Bahn nach Waldshut, auf dem Velo zurück: ein Sommerausflug der IG Velo Grenzach-Wyhlen. Michael Jähne schrieb's auf und fotografierte.

Nach zwei Jahren Corona-Pause konnten Mitglieder der Ortsgruppe Grenzach-Wyhlen endlich wieder ein wunderschönes Stück unserer Region unter die Reifen nehmen. Morgens um acht ging es – dem 9-Euro-Ticket sei Dank – mit der Hochrheinbahn von Wyhlen nach Waldshut. In Koblenz radelten wir das erste Mal über den Rhein, wo wir dann überwiegend auf dem Rheinradweg (EuroVelo 15) gemeinsam durch die sommerliche Uferlandschaft rollten.

Überrascht stellten wir fest, dass es in Leibstadt nicht nur ein sehr dominantes Kernkraftwerk, sondern auch einen schönen alten Dorfkern und die lauschige Lorettokapelle mit einem herrlichen Ausblick auf die Staustufe, den Hotzenwald und den Rhein hinab zu sehen gibt.

Ganz entspannt wechselten wir beim Schwaderloch wieder die Rheinseite und es ging auf deutschem Ufer Laufenburg entgegen, zu einem Eiskaffee direkt an der Brücke. Nun noch einen kurzen Anstieg hinauf und schon rollten wir auf dem schattigen Rheinuferweg gen Bad Säckingen.

Im Schlosspark gab es in der Mittagshitze unter den prächtigen alten Bäumen eine weitere Rast.

Danach erneut Seitenwechsel, über die historische Holzbrücke – brav im Schrittempo – wieder auf die Schweizer Seite, wo wir uns kurz hinter Wallbach tapfer entschlossen, den knackigen Anstieg bei Möhlin zu bezwingen. Nach einer kleinen Verschnaufpause unter der majestätischen Linde auf dem Gipfel rollten wir glücklich und leicht hinunter nach Riburg und Rheinfeld, wo die Fahrt zum letzten Mal über den



Ein Tag links und rechts des Rheins. Im Bild oben: Laufenburg.

guten alten Rhein ging – und weiter zu einem ordentlichen Abendmahl im Kickerhüttle von Degerfelden.

Kleines Fazit: Die 65 Kilometer die-

ses Sommerausflugs gingen uns so mühelos von den Pedalen, dass wir uns bereits auf 2023 und unsere nächste Tour freuen.

## veloziped

...ALLES RUND UM 'S RAD.

WEIL-HALTINGEN, GROSSE GASS 13, T: 07621-61154, MONDAY CLOSED

### E-BIKES, MTB, CITY- & GRAVEL-BIKES

Cube, Stevens, Veloheld, vsf Fahrradmanufaktur, Corratec...



[www.veloziped.com](http://www.veloziped.com)

# 7.800 Kilometer in den Süden

Vor drei Jahren fuhr IG Velo-Mitglied Sigg Burkart auf dem Rad zum Nordkap. An Pfingsten 2022 startete er zum nächsten Abenteuer, nun nach Süden – zur Algarve (Foto) und nach Sagres. Hier in der VeloPost sein Bericht.

Wer einmal den nördlichsten Punkt Europas erreicht hat, muss eigentlich auch in den Süden. Gibraltar ist der südlichste Punkt des Festlandes, jedoch markiert Zypern als Insel den südlichsten Punkt – naja, auch das Nordkap liegt auf der Insel Mageroya. So entschied ich mich, nachdem auch mein Rückflug von Malaga kurzfristig gecancelt wurde, an den südwestlichsten Punkt Europas, nach Sagres zu radeln.

## Rüber an den Atlantik

Mein erstes Ziel war der französische Atlantik. Quer durch Frankreich, anfänglich auf dem Eurovelo 6, ging es danach bergauf und bergab (man kennt ja französischen Nationalstraßen). Städte wie Montbéliard, Dole, Moulins, Limoges und Angoulême lagen auf der Strecke, bis ich eine Woche darauf tatsächlich, nachdem ich in Blaye die Gironde überquert hatte, in Lacanau den Atlantik erreichte (nach acht Tagen, 1.017 Kilometern und 5.337 Höhenmetern).

Also: In einer Woche kann man auf dem Fahrrad den Atlantik erreichen. Weiter ging es die französische Atlantikküste hinunter über Arcachon, Mimizan und Biarritz bis an die spanische Grenze.

## Auf dem Camino Francés

Nächster Fixpunkt war Pamplona. Dort begann der Jakobsweg, der legendäre Camino Francés, um

irgendwann Santiago de Compostela zu erreichen. Der Jakobsweg forderte mich aufs Heftigste, da mich anfänglich mit der berühmten Mesade eine Hitzewelle erreichte: Das Thermometer zeigte 45 Grad. Dabei war die Hitze



nicht das alleinige Übel, hinzu kam permanenter Gegenwind – das ganze so, wie wenn dir jemand einen heißen Föhn sechs Stunden ins Gesicht hält.

Der Jakobsweg, der insgesamt etwa 7.000 Höhenmeter abverlangt, verlegt diese auf den Schluss: 4.000 Höhenmeter sind in den letzten drei Tagesetappen zu fahren. Auch einsetzender Regen machte zu schaffen. Da ich so nah wie möglich an der Originalstrecke radeln wollte, blieb mir nicht erspart, das ein oder andere Mal mein Fahrrad mit 25 Kilo Gepäck irgendwelche Eselspfade steil nach oben zu schieben. Drei Pässe mussten erklommen werden: Foncebadón (1.504 Höhenmeter), Alto do Poio (1.335) und Alto San Roque (1.270). Deshalb gönnte ich mir in Santiago nach sieben Tagen einen Tag Pause, bevor es Richtung Portugal weiter ging. Denn mein nächstes Ziel hieß Lissabon.

## Und weiter nach Lissabon

Nach der Überquerung des Rio Mino (die Grenze zu Portugal) erreichte ich nach einer weiteren Tages-Etappe die wunderschöne Stadt Porto am Fluß Duero, Heimat des Portweins. Nach einem Tag Stadtbesichtigung ging's endgültig nach Lissabon, wo ich mit meiner Frau einen fünftägigen Urlaub verbrach-

Bereits weit gekommen: Sigg Burkart vor der Kathedrale in Santiago de Compostela.



In Porto an der Brücke Dom Luis über den Fluss Duero. Am südlichsten Punkt von Festland-Europa steht diese Bratwurstbude bei Sagres.



Unterwegs

te – bevor ich mich zur Schlussetappe aufmachte: immer der portugiesischen Küste entlang, über Setúbal, Sines, Nazaré bis nach Nazares, um den südwestlichsten Punkt Europas zu erreichen. Zwei weitere Tagesetappen führten mich danach bis Faro (mittlerweile wurde mein Flug von Malaga gecancel und ich brauchte eine schnelle Lösung). In Faro verpackte ich mein Fahrrad nach fünfeinhalb Wochen und

trat die Heimreise an.

### Ein Erlebnis! Trotz allem

Fazit: Radeln ist für mich immer noch die beste Form der Fortbewegung. Jedoch sind südliche Länder nicht unbedingt fahrradfreundlich. Fahrradwege (wenn es überhaupt welche gibt) sind oft wegen des Belags schlecht zu fahren oder enden an der Küste im Sand. Auch die Straßen sind, im Vergleich

zum Norden, oft sehr schlecht. Dazu kommt natürlich die Hitze (zumindest in dieser Jahreszeit) und oft der extreme Wind. Und trotzdem war es ein Erlebnis, das ich nicht missen wollte.

Geradelt bin ich an 30 Tagen insgesamt 3.381 Kilometer mit 20.125 Höhenmetern. Der Rest war Urlaub in Porto und Lissabon.

Infos: Siggı Burkart unter sburkart@optik-burkart.de



»Oktober '22 bis Februar '23 ist der beste Zeitpunkt für einen Service«

- Schwerpunkt Fahrradreparaturen unabhängig vom Hersteller
- Kinderräder werden günstiger repariert
- Diagnose & Reparaturen an E-Bikes (Bosch, Shimano)
- Neuräder & Pedelecs (Fahrradmanufaktur)
- Kinder- & Jugendräder
- Kinderanhänger



**Öffnungszeiten** Mo & Di geschlossen | Mi – Fr\* 09:00 – 18:00 Uhr | Do 09:00 – 20:00 Uhr | Sa 09:00 – 13:00 Uhr

**Fahrradladen fairvelo – Inhaber Daniel Mascher**

Teichstr. 42 | 79539 Lörrach | fon 07621 / 510 33 22 | info@fairvelo-loerrach.de | www.fairvelo-loerrach.de



Wieder einmal war die IG Velo Weil auf mehrtägiger Tour. Wovon Mitradler Ulrich Siemann erzählt.



# Das Allgäu erkundet

Es ist gute Tradition, dass die IG Velo Weil am Rhein im Frühsommer eine anspruchsvolle mehrtägige Tour unternimmt. Zwei Jahre war die Tradition unterbrochen. Im dritten Anlauf klappte es 2022 mit einer Tour durchs Allgäu – und besonders freute sich Jürgen Wiechert, nach dem Hin und Her und mehrfachem Umorganisieren die 25 Mitfahrenden begrüßen zu können.

## Start in Kressbronn

Mitte Juni holte uns der Bus mit Fahrradanhänger frühmorgens ab und fuhr bis Kressbronn am Bodensee. Die Gruppe startete mit Übernachtungsgepäck in den Fahrradtaschen zunächst nach Wangen im Allgäu. Dort trafen wir Roger und Bärbel, die uns schon bekannten Tourführer aus Oberschwaben. Die beiden hatten in den Corona-Jahren viel Zeit, verschiedene Routen im Allgäu zu testen und die besten, abseits der Autostraßen, für die IG Velo auszusuchen. Bei schönem Wetter fuh-

ren wir bergwärts über Eisenharz und hatten zum ersten Mal Alpensicht.

## In Isny einquartiert

Nach der Fahrt durch die Harprechtser und Riedmüller Moose erreichten wir nach 50 Radkilometern und 600 Höhenmetern aufwärts das Hotel Bären in Isny, wo wir für drei Nächte blieben. Jürgen Wiechert hatte gut gewählt: modern eingerichtete Zimmer, feine schwäbische Küche, guter Service, große Zweiradgarage und Lage am Marktplatz.

Am nächsten Tag war eine längere Berg- und Talfahrt geplant, die Fünf-Seenroute. Fast alle schauten in ihre Wetter-Apps. Die meisten fanden heraus, dass es bis 15 Uhr trocken bleiben sollte. Die geplante Tour wurde verkürzt und wir fuhren flott über Siggen und Ratzenried nach Kißlegg. Dort haben wir eine zu lange Pause gemacht und der Regen kam doch schon zwei Stunden früher. Über Meretzhofen und

Christazhofen ging es im Regen zurück nach Isny. So konnten die meisten auch mal ihre Regenausrüstung prüfen. Herausgekommen waren doch noch 50 Kilometer und 600 Höhenmeter. Am Nachmittag schauten wir noch Isny und seine Kirchen an.

## Der dritte Tag ein Traum

Am nächsten Tag hatten wir Traumwetter mit perfekter Fernsicht. Es ging über Meierhöfen und Röthenbach nach Lindenberg zur Kaffeepause. Danach zur Kirche Maria Tann mit Besichtigung. Erneut bewegten wir uns wieder abwärts nach Wangen. Und danach, in der heißen Mittagssonne, wieder aufwärts über Syrgenstein nach Isny. Die Rampe in Gestratz wurde von den E-Bikern problemlos gemeistert. Die fünf Bio-Radler haben bei den längeren Aufstiegen naturgemäß zu kämpfen gehabt. Aber am Ende sind alle nach 75 Kilometern und 900 Höhenmetern heil zurückgekommen.

## Die Alpen vor Augen

Schon war der letzte Tag angebrochen und wir mussten mit unserem Gepäck wieder zurück Richtung Tettngang fahren. Bis nach Wangen sausten wir die zünftige Abfahrt hinab und hatten bei bestem Sommerwetter die Alpenkette immer wieder vor Augen. Bevor das Ziel erreicht wurde, mussten wir nochmals kräftig in die Pedale treten, um die vor uns liegenden Steigungen nach Tettngang zu überwinden. Dort angekommen, haben wir uns im Gasthaus Traube gestärkt, bevor uns der Bus wieder zurück nach Weil brachte.

Insgesamt sind wir, mit und ohne Gepäckfahrten, auf 225 Fahrrad-Kilometer und 2.500 Höhenmeter gekommen. Und kehrten gut erholt zurück.



Sie waren mit auf Tour.

# Rheinab zur Nordsee

Für IG Velo-Mitglied Jürgen Haß erfüllte sich ein Traum: auf dem Rad 1.525 Kilometer rheinabwärts fahren, von der Quelle bis zur Nordsee. In der VeloPost berichtet er.

Es war ein schon längst gestecktes Ziel, den Rhein von der Quelle am Tomasee (Oberalppass) bis zur Mündung in die Nordsee bei Hoek van Holland abzufahren. Die lange Tour begann am Oberalppass mit einer vierstündigen Wanderung zum Tomasee und zum berühmten Schild bei der Rheinquelle. Wieder zurück begann die Radtour – Abschied von meiner Frau und mit Rad und Anhänger immer am Rhein entlang. Die erste Nacht verbrachte ich auf einem Campingplatz in Trun.

Bei Reichenau vereinigen sich der Vorder- und Hinterrhein zu einem dort schon stattlichen Fluss. Über Chur, immer auf oder neben dem Rheindamm, gelangte ich nach Liechtenstein und anschließend zu meinem zweiten Etappenort, dem Campingplatz Feldkirch.

## An Tag 3 der Bodensee

Der nächste Tag führte mich auf breiten und asphaltierten Radwegen zum Bodensee. Dem entlang fuhr ich – immer nach den Schildern der Schweizer Nationalen Veloroute 2 – bis Schaffhausen: wieder übernachteten im Zelt, mit starkem Gewitterregen. Schönes Wetter am folgenden Tag für eine

Etappe nach Rheinfelden-Adelhausen: ein Ruhetag bei mir zu Hause, Rad und Gepäck checken.

## Kurz rüber nach Frankreich

Der weitere Weg führte durch bekanntes Gebiet am Oberrhein. Nach Breisach wechselte ich auf die französische Seite: Ein schöner Campingplatz mit Badesee zum Abkühlen war das Ziel. Nächster Etappenort war Durmersheim. Kurz vor Straßburg zurück auf die deutsche Seite. Nördlich von Kehl bis zur Nordsee hat man immer wieder die Möglichkeit, mit Fähren die Rheinseite zu wechseln.

In Speyer fiel von weitem schon der Jumbo des Technikmuseum auf – so aufgestellt, als würde er starten. In Worms hatte mir meine Frau ein Zimmerchen reserviert – sowieso hat man mich von zu Hause aus bei der Suche nach Campingplätzen oder anderen Unterkünften bestens betreut.

An einem heißen Tag weiter nach Bingen, bei über 30 Grad fuhr ich auf den sehr schönen Radwegen und durch idyllische Rheinauen. Hier windet sich der Rhein viele Kilometer weit durch die oft mit Reben bewachsenen Hügel, befahren zuhauf von Binnenschiffen.

Weiter nach Remagen, das nächste Tagesziel, vorbei an der Loreley – hatte ich mir imposanter vorgestellt, weitaus sehenswerter das deutsche Eck in Koblenz.

## Abends fachsimpeln

Immer wieder trifft man Gleichgesinnte, ebenso am Rhein unterwegs mit den unterschiedlichsten Zielen. Auch auf dem Campingplatz kurz vor Köln waren Erfahrungsaustausch und „Fachgespräche“ möglich. In diesem Abschnitt hat es sehr viel Industrie an der Strecke. Darunter leiden die Beschilderung und seltsamerweise auch die Qualität der Radwege.

Vor dem Kölner Dom:  
Jürgen Haß an Tag 12.



Tag 1 an der Quelle, Tag 13 an der Grenze zu den Niederlanden.

Sie wird wesentlich besser nach Rheingebirg auf dem Weg zur holländischen Grenze – und in Holland sowieso.

An meinem 13. Tag überquerte ich die Grenze zu den Niederlanden, bereits das sechste Land auf dieser Radreise. In Arnheim holte ich mein Rückfahrticket (Amsterdam–Basel). Auf einem idyllischen Campingplatz unterhielt ich mich mit einem Ehepaar aus Zug (CH), ich konnte wieder alemannisch schwätze. Das Ehepaar war mit dem Kanu wochenlang auf den Gewässern Hollands unterwegs.

## Deutschland im Mittelalter

Ich genoss die tollen Radwege und Beschilderungen der Niederlande, alles vorbildlich. Ebenso das Verhalten der Autofahrer. Verglichen damit, befindet sich Deutschland noch im Mittelalter.

Die letzte Übernachtung vor der Nordsee war ein nettes B&B in Noordenloos. Von dort waren es noch 80 Kilometer nach Hoek van Holland zum langersehnten Ziel, der Mündung des Rheins. Auch durch Rotterdam wurde ich gut geleitet.

Nach 1.525 Kilometern, 4.550 Höhenmeter und 72 Stunden im Sattel hatte ich mein Ziel erreicht. Ein toller und emotionaler Moment, den ich sehr genossen habe. Tags darauf fuhr ich nach Amsterdam und von dort im Nachtzug zurück in die Heimat.



Wissembourg an der Lauter, an der Grenze zur Pfalz.

# Hinein in die Pfalz

Jedes Jahr zu dritt auf Tour, dieses Mal durch ein Stück Elsass in die Pfalz und bis Speyer. Franz Schmider erzählt von drei Tagen und 200 Kilometern Radreise.

Nein, diese Lauter-Tour führt nicht zum Betzenberg. Für die dreitägige Runde haben wir uns nämlich die Wies-Lauter und nicht die Wald-Lauter ausgesucht, zwei benachbarte Flüsse in der Pfalz, die durch eine Wasserscheide getrennt die Niederschläge aus dem Waldgebiet in zwei Richtungen abführen. Die Wies-Lauter mündet bei Neuburg in den Rhein, dort besteht auch ein Anschluss an den Rhein-Radweg.

## Tag 1 bis Hinterweidenthal

Wir starten aber am Bahnhof in Rastatt, queren den Rhein auf der Fähre Plittersdorf und finden uns bereits nach wenigen Kilometern in einem wunderschönen Naturschutzgebiet südlich von Lauterbourg. Der Radweg schlängelt sich idyllisch entlang von Wasserläufen und an Seeufern. Vorbei am etwas überdimensionierten Bahnhof erreichen wir durch das Landauer Tor die Kleinstadt Lauterbourg mit ihrer bewegten Geschichte, hin und her geschoben auf der politischen Landkarte zwischen Deutschland und Frankreich. Die Eclaires, die Croissants und der Café au Lait schmecken dann aber doch eindeutig nach Frankreich. In Lauterbourg stoßen wir auf den deutsch-französischen Pamina-Radweg, der entlang des Flüsschens Lauter ins Dahner Felsenland führt.

Es ist der Sandstein dieses Felsenlands, der die Region und ihr Erscheinungsbild prägt. Die Fassaden der roten Steinhäuser wirken irgendwie burgenähnlich massiv, sie gleichen sich und doch haben die Steinmetze auf den Quadern Muster gestaltet, die im Detail dann jedes Haus sehr individuell machen. Diese Sandsteinhäuser begleiten uns während unserer dreitägigen Tour.

Wissembourg ist durchaus eine Rast wert, nicht zuletzt aufgrund der Reste romanischer Baukunst, der typisch

elsässischen Fachwerkhäuser sowie des imposanten Salzlagerhauses mit seinem hohen und steilen Dach. Hinter Wissembourg geraten wir ins Schwärmen, denn der Radweg verläuft weitgehend entlang der Lauter, der Autoverkehr ist weit weg, wir genießen viel Schatten, die klare Luft und den glatten Asphalt, der uns richtig ins Rollen bringt. Mit dem Felsentor in Hauenstein und dem Teufelstisch in Hinterweidenthal treffen wir dann noch auf zwei weitere eindruckliche Naturbauwerke. Hauenstein war einst das Zentrum der deutschen Schuhindustrie, das Deutsche Schuhmuseum zeugt noch davon.

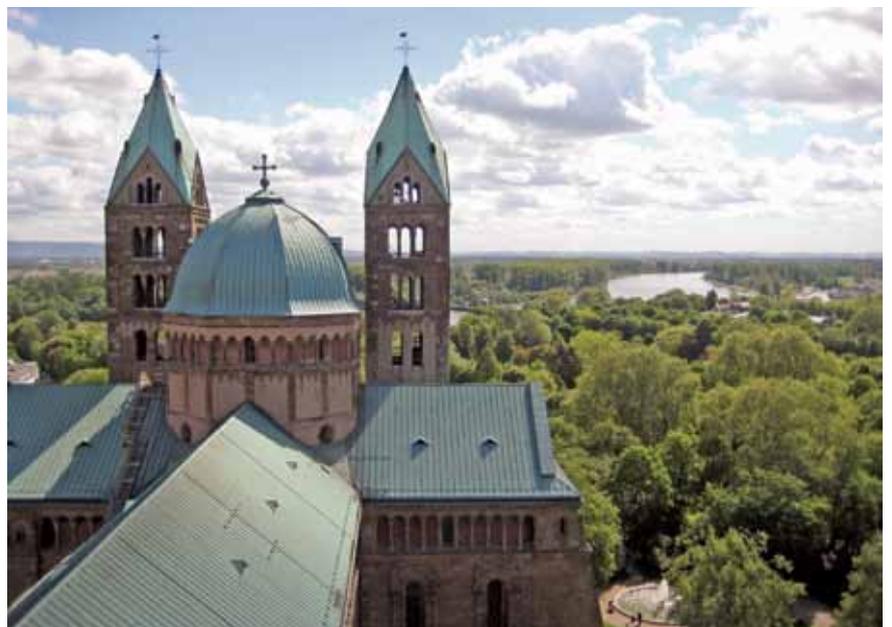
## Tag 2 nach Annweiler

An Tag 2 drehen wir von Hinterweidenthal aus eine Runde durch den Wald hinauf zur Burgruine Gräfenstein, von wo man einen wunderbaren Blick über den Wasgau hat, einen Teil des Pfälzer Waldes. Gerade hier liegen

viele solcher Burgen, es war im Mittelalter eine umkämpfte Region. Unser nächster Etappenort ist Annweiler am Trifels. Prägend für die Kleinstadt an der Queich sind die vielen Wasserräder der alten Mühlen und oben natürlich wieder eine Burg. Um sie ranken sich Legenden, Richard Löwenherz soll hier wohl zeitweise gefangen gehalten worden sein. Vom Bahnhof fahren Busse hinauf.

## Bis Speyer an Tag 3

Der dritte Tag führt uns wieder hinaus in Richtung Rheinebene, wir halten uns aber auf dem Weg nach Neustadt an den Hängen der Weinberge. Das ist zwar etwas anstrengender, weil es welliges Terrain ist, aber auch reizvoller und gut machbar. Ziel unseres ersten Etappenabschnitts ist dann das Hambacher Schloss, an dem sich 1832 zwischen 20.000 und 30.000 Demokraten trafen, um mehr Freiheitsrechte für die Bürger einzufordern. Ein zentraler



Der Dom von Speyer – nach dem dritten Radreisetag zurück am Rhein.

Ort für das Entstehen der Demokratie in Deutschland, mit dem Fahrrad gut zu erreichen – ein lohnendes Ziel, und sei es nur für die Pause auf der Terrasse des Cafés oben.

Richtung Osten muss man sich dann den Weg durch Neustadt etwas mühsam suchen und durchfragen, dann aber geht es wieder auf einem separaten Radweg Richtung Speyer, auch das ein geschichtsträchtiger Ort, besonders des Doms und der Altstadt wegen. Wer etwas Zeit hat, sollte die freigelegte Mikwe besuchen. Nach dem Vorbild von Speyer hatten viele Städte mit großer jüdischer Gemeinde im Mittelalter ihr rituelles Bad angelegt.

Von Speyer gehen Züge Richtung Karlsruhe, heimwärts.

### INFO

1. Etappe: Rastatt-Hinterweidenthal; 80 Kilometer, flach.

2. Etappe: Hinterweidenthal-Burg Gräfenstein-Annweiler; 50 Kilometer, leicht wellig, ein Berg.

3. Etappe: Annweiler-Hambach-Speyer; 65 Kilometer, wellig, ein Berg.



Oben am Hambacher Schloss – mit Beifall empfangen, weil hier endlich mal drei Radler ohne Akku an den Velos ankamen: Franz Schmider (vorne), Horand Knaup und Gerd Wernthaler.



„Fahrräder für einzigartige Menschen“

- + Cargobikes für Familien
- + Förderfähige gewerbliche Lastenräder
- + Spezialräder für besondere Einsätze
- + Moderne Falträder für die urbane Mobilität
- + Selbsthilfewerkstatt



www.einzelrad.de  
 info@einzelrad.de - 0178 8994434  
 Freiburger Straße 100 - 79576 Weil am Rhein - Haltingen

## Schon Mitglied?

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

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

\_\_\_\_\_  
Name

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
PLZ      Ort

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum                      Telefon

\_\_\_\_\_  
E-Mail

**Einzelmitgliedschaft**      € 15,-/Jahr

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

\_\_\_\_\_  
Name                      Geburtsdatum

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Kollektivmitgliedschaft** ab € 50,-/Jahr

### Bitte ausschneiden + senden an:

IG Velo c/o Wolfram Uhl,  
 Pestalozzistraße 56, 79540 Lörrach  
 Bankverbindung: Volksbank Lörrach  
 IBAN: DE74 6839 0000 0000 1554 11  
 BIC: VOLODE66

Die IG Velo ist gemeinnützig und als Verein eingetragen. Ihre Anschrift wird für die vereinsinternen Zwecke auf einem Datenträger gespeichert, aber nicht an Dritte weitergegeben.

### Einzugsermächtigung

Ich ermächtige die IG Velo wideruflich, den Mitgliedsbeitrag zu Lasten des Kontoinhabers:

\_\_\_\_\_  
Bank:

\_\_\_\_\_  
IBAN:

mittels Lastschrift einzuziehen.

Ort, Datum:

\_\_\_\_\_  
Unterschrift Kontoinhaber:



**Vielversprechend.** Kleine Velos zuhauf vor der Kindertagesstätte Don Bosco in Weil am Rhein – mit großer Freude hat Heinz Wilke dies für die *VeloPost* fotografiert.



**Die Alternative.** Göttingen hat Parkplätze für Autos in Parkplätze für Velos umgewandelt – und an dieser Stelle allen Leuten mal sehr deutlich gemacht, wie vergleichsweise platzsparend das Velofahren und Veloparken ist. Diana Berg-Matt hat uns das Bild gemailt.



**Klare Ansage.** Wolfram Uhl hat in Frankreich fotografiert: 1,50 Abstand beim Überholen, mit dem Zusatz: Lasst uns die Straße teilen.

### Danke für alle Mitbringsel!

VeloPost-Leser haben große Freude an diesen zwei Seiten mit Mitbringseln. Wieder hat die Redaktion in bunter Vielfalt Fotos erhalten – so viele, dass nicht alle bereits jetzt im Herbst Platz finden.

Bitte weitermachen! Die Redaktion freut sich sehr über aufmerksame Radfahrer, die durch die nahe Region oder ferne Länder streifen und für unsere Zeitschrift mitbringen, was ihnen als bemerkenswert ins Auge fällt. Also: Kamera oder Smartphone zücken und bitte gleich schicken an die Adresse [velopost@igvelo.de](mailto:velopost@igvelo.de)



**Golfer-Velo.** In Berlin fand Elmar Wozilka dieses glänzende kleine Fahrrad – in einem Minigolf-Parcour.



**Miteinander.** Es gibt selbstverständlich weiterhin Städte, in denen ein Radfahren in der Fußgängerzone möglich ist – Bad Dürkheim zum Beispiel, das so fürs Miteinander wirbt. Thomas Quartier hat's gesehen und merkt an: Dort sei Radfahren erlaubt, obwohl es viele enge Stellen gebe – gegen die sei die engste Stelle der Lörracher Turmstraße eine Autobahn ...



**Im Insel-Café.** Wird wohl nicht plötzlich davonrollen? Bernd Klar hat diesen Tisch, mit Leuchtturm, vor einem Café auf der Hallig Hooge im Nordfriesischen Wattenmeer entdeckt.



**Oldies am Wegesrand.** Bruno Winter war auf dem gut 300 Kilometer langen Werra-Radweg unterwegs und hat nahe Treffurt dieses Bild für die *VeloPost* geschossen. Er schrieb uns, damit das klar sei: Im Unterschied zum Zustand des Velos und Alter des Autos seien die Radwege in Thüringen ein Traum für Radreisende – gut beschildert, asphaltiert.



**Zimmer frei!** Und das tut ein Hotel in Laufenburg vor dem Eingang so sympathisch kund: fein kariertes Kopfkissen auf einem schwarzen Fahrradveteranen. Von Jacqueline Campana haben wir das Bild erhalten.



**Weit oben.** Mühldorf in Kärnten wirbt für seine Fahrrad- und Wanderwege mit Velo und Wanderschuh, in drei Metern Höhe, nicht zu übersehen.



**Verblüffend.** Auf dem Jakobsweg in Burgos (Spanien) sah Siegfried Burkart dieses Fahrrad an der Mauer stehen. Aber nein, stopp – unser Fotograf versichert: nur draufgemalt sei's!



**Ja unbedingt!** Auch uns fällt zu einem Velo nichts Besseres ein als diesem Kleiderladen in Stockach. Doris Schäfer hat uns das Foto geschickt. Ja, klar: „Wundervoll“ heißt auch das Geschäft.



**Fund auf Reichenau.** Ein Biotop, eine Installation, rostig und blühend: Thomas Burkhardt fand es auf der Insel Reichenau.



**Solides Handwerk.** Stabil genug für Blumentöpfe. Birgit Westhauser sah's auf Mallorca.



**Satanisch.** Velo am Regenrohr? Ist ein Hinweis auf den Clubraum „Satan Bikers“, nebenan. Hat Ulrich Siemann in Zihle (Tschechien) gesehen. So bedrohlich wie der Name sei der nächste Anstieg auf seiner Radtour gewesen ...



**Pumpen, schrauben.** Bärbel Wiechert hat diese „Fahrradwerkstatt“ am Schluchsee bei der Vesperstube Unterkrummenhof gesehen. Ist alles da fürs Reparieren unterwegs.



**Mobiles Café.** Ulrich Siemann stieß in Hannover auf einen findigen Unternehmer: Armin. Der baute ein Rad zu diesem „Café Velo“ um und tourt erfolgreich über Märkte und Volksfeste. Ein zweites Velo ist schon umgerüstet, Mitarbeiter sind eingestellt – nun werden noch E-Motoren eingebaut.

**Wie geht's zur IG Velo?**

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

# Mehr Tempo, dringend!

Bei der Mitgliederversammlung forderte der IG Velo-Vorstand nachdrücklich Priorität für den Ausbau des Radwegenetzes.

Radfahrer müssen noch viele Jahre lang auf wichtige Radwege im Landkreis Lörrach warten. Die IG Velo will das nicht hinnehmen. Bei der Mitgliederversammlung forderte Wolfram Uhl Priorität für den Ausbau des Radwegenetzes. „Es geht nicht voran!“ Das jetzige Tempo sei angesichts des Klimawandels nicht mehr hinnehmbar.

Wolfram Uhl führt gemeinsam mit Madlee Disch die IG Velo Landkreis Lörrach. Ihren Ärger hat vor allem das Regierungspräsidium Freiburg ausgelöst. Denn bis zum Bau neuer Radwege an Bundes- und Landesstraßen wird noch viel Zeit verstreichen. Es fehlten Ingenieure, rechtfertigt sich das Regierungspräsidium. Dann müssten vorhandene Planungskapazitäten neu verteilt werden zugunsten des Radverkehrs, setzt Wolfram Uhl dagegen. Die

IG Velo hält Tempolimits für gerechtfertigt, bis Radfahrer nicht auf eigenen Wegen geschützt sind.

**RS 7 frühzeitig beginnen**

Vom Landkreis Lörrach erwartet die IG Velo, dass er rascher als bisher sein Radverkehrskonzept in die Wirklichkeit umsetzt. Mit dem wichtigsten Vorhaben im Landratsamt, dem Radschnellweg Wiesental (RS 7), hat sich die IG Velo intensiv beschäftigt und für den Bau geworben. Die optimale Route zu finden ist nicht leicht, auch weil das Großprojekt in manchen Gemeinden auf Skepsis stößt. Deshalb fordert die Interessengemeinschaft eine frühzeitige Baufreigabe für rasch realisierbare Teilabschnitte. „Sonst bestimmen die Bremser das Tempo“, befand Wolfram Uhl und verwies auf das Beispiel Landkreis Offenburg: Dort sei jüngst beim Radschnellweg 14 Filstal eine Baufreigabe für einen Abschnitt erfolgt.

**Lörrach ein Lichtblick**

Beim RS 7 im Wiesental hält die IG Velo den vorgezogenen Bau einer ersten Teilstrecke in Lörrach für richtig – die Stadt macht sich dafür bereit, allerdings müsste das Land vorab auch schon Bauzuschüsse gewähren. Überhaupt: Lörrach, seine Velo-Offensive und seine Fahrradstraße sind für die Interessengemeinschaft ein Lichtblick. In anderen Kommunen haben es ihre Ortsgruppen deutlich schwerer, den Radlern Rückenwind zu verschaffen.

**Kerngeschäft in Ortsgruppen**

Fünf Ortsgruppen drängen auf bessere Infrastruktur: Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden, Grenzach-Wyhlen, Mittleres Wiesental. Eine sechste wird im November in Kandern gegründet. „Die Ortsgruppen machen das Kerngeschäft der IG Velo“, betonte Madlee Disch. Sie bieten auch Extras wie

Velobörsen, Pendlerfrühstück oder die gerade in Weil so beliebten Radtouren.

Vorstand und Ortsgruppen spannen zusammen, um starke Kampagnen zu starten wie in diesem Sommer „Abstand ist Anstand“: Wer Radfahrer überholt, muss mindestens 1,50 Meter Raum lassen, außerorts sogar zwei Meter. Was sehr viele Autofahrer noch nicht wissen oder nicht kümmert. Das haben Testfahrten der IG Velo klar bestätigt – Vereinsmitglied Wilhelm Schnell hatte dafür die Messgeräte konstruiert. Auch fürs nächste Jahr sei eine Kampagne ins Auge gefasst, berichtete Madlee Disch. Erneut sollen Partner gewonnen werden wie Landkreis Lörrach, Polizei oder Kreisverkehrswacht. Wahrscheinliches Thema: Sicherer (und autofreier) Schulweg.

**Zusammenarbeit mit ADFC**

Baden-Württemberg macht voran bei der Radverkehrsförderung. Beim Bund muss immer aufs Neue angesprochen werden. Das macht mit Nachdruck der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), der auch im Landkreis Lörrach viele Mitglieder zählt. Mit dem ADFC arbeitet die IG Velo gut und immer enger zusammen. Beide sind sich einig: Wo Radfahrer eine so angesehene und erfahrene Interessenvertretung haben wie hier in der badischen Grenzecke, muss der ADFC keine eigene Ortsgruppe gründen.

**Lob auf engagierte Mitglieder**

Madlee Disch und Wolfram Uhl leiten weiterhin zu zweit den Verein. Zu wählen war dieses Jahr nur der Kassierer. Michael Pantze führt das Amt weiter. Sein Kassenbericht unterstrich, dass der Verein für seine Arbeit eine solide finanzielle Basis hat. Es tragen ihn Mitglieder, die engagiert mitarbeiten und gelegentlich Frust überwinden, wenn es wieder einmal harzt beim Verbessern von Radrouten. Madlee Disch bedankte sich bei einigen von ihren ausdrücklich mit einem Präsent. (wg)

Ums Radfahren im Alltag kümmert sich die IG Velo. Aber selbstverständlich imponiert, wenn Menschen zu abenteuerlichen Radreisen aufbrechen. Zum Beispiel vom Norden Amerikas bis nach Patagonien im Süden: Das waren zwei Jahre Unterwegssein und 23.000 Kilometer für das Lörracher Paar Philipp Porsche und Angela Friedel. Porsche (Foto) zeigte davon in der Mitgliederversammlung einen Film und eindrucksvolle Bilder. Von seinen Erfahrungen profitieren nun seine Kunden: In Brombach führt er den Radladen Fahrlos.

