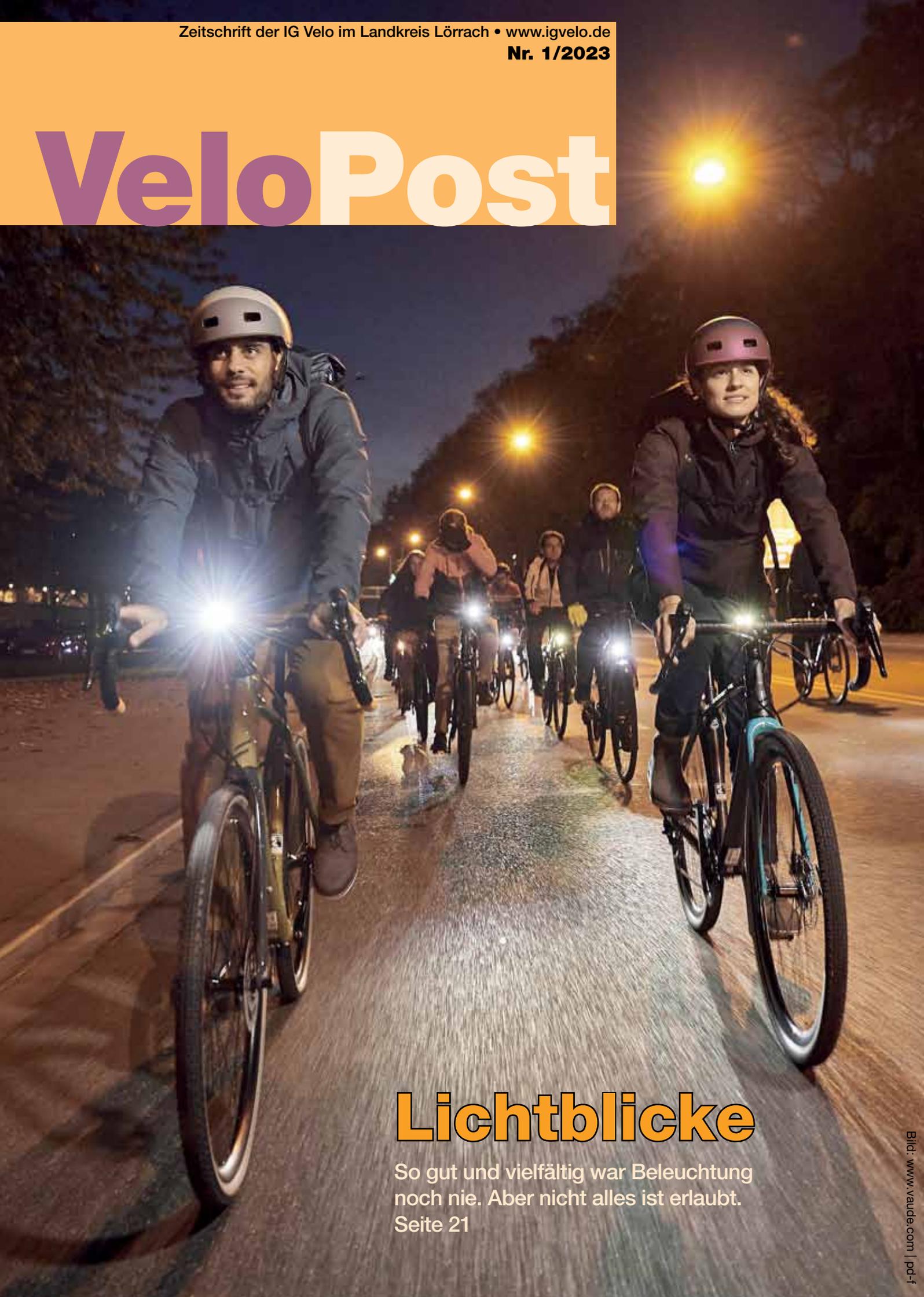


VeloPost



Lichtblicke

So gut und vielfältig war Beleuchtung noch nie. Aber nicht alles ist erlaubt.

Seite 21

Stark engagiert

Wir starten in die *VeloPost* mit Lörrach. Weil hier am meisten fürs Radfahren getan wird und Lörrach zur Lokomotive im Landkreis werden könnte – die allerdings selbst, kein Zweifel, noch gut an Tempo zulegen kann. Wir erzählen von einem ganz neuen und einem wesentlich verbesserten Radweg, wir schauen auch auf Ausbauperspektiven links der Wiese.

Andere Städte kommen gar nicht oder kaum voran. Deshalb ist es gut, dass die IG Velo stärker wird: mit einer wieder ins Leben zurückgekehrten Ortsgruppe Kandern; und mit weiteren engagierten Mitgliedern im Mittleren Wiesental, die den dringenden Wünschen der Radfahrer dort eine Stimme verleihen werden. Wir stellen alle in der *VeloPost* vor. Und geben der IG Velo so Gesicht.

Der Verein hat sich jedenfalls einiges vorgenommen fürs neue Jahr. Schon im Januar setzt sich die IG Velo mit jenen Planern des Regierungspräsidiums Freiburg zusammen, die für Bundes- und Landesstraßen im Landkreis Lörrach, aber ebenso für begleitende Radwege verantwortlich sind. Klar, da tut sich viel zu wenig. Ein Fall auch für die IG Velo.

Wolfgang Göckel

IMPRESSUM

VELOPOST: Zeitschrift der IG Velo, erscheint vierteljährlich. Der Preis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

HERAUSGEBER:

IG Velo im Landkreis Lörrach
Postanschrift: IG Velo c/o Wolfram Uhl,
Pestalozzistraße 56, 79540 Lörrach
Telefon & 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), Arne Wintrich (aw), Martin Schellhorn (ms), Toni Latsch-Gulde (to), Jürgen Wiechert (wie)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim

AUFLAGE: 3.000



Neu und äußerst nützlich: eine asphaltierte, 375 Meter lange Radspur neben der Salzerstraße. Bei Redaktionsschluss waren die Arbeiten noch im Gang.

Salzert taugt fürs Velo

Lörrach hat sein am höchsten gelegenes Wohnquartier besser mit der Innenstadt verknüpft.

Radfahrer vom Salzert haben jetzt eine erheblich attraktivere Anbindung an die Innenstadt. Denn die Stadt hat entlang der Salzerstraße den bisher nur geschotterten Randstreifen zu einem asphaltierten Fahrweg ausgebaut: 1,40 Meter breit und 375 Meter lang. Darauf ist Radfahren ausdrücklich erlaubt, und zwar bergauf in Richtung Salzert: „Fußgänger – Radfahrer frei“. Bergab werden Radfahrer mit einem Schild auf die Straße verwiesen; im Frühjahr werden Rad-Piktogramme auf die Fahrbahn markiert.

Freigegeben war der asphaltierte Weg noch vor Jahresende. Ganz fertig wird er erst Anfang 2023. Denn eine Schlosserei fertigt noch Geländer für jene rund 100 Meter Weg, neben denen der Hang stark abfällt. Das Geländer kann so montiert werden, dass es den Fahrweg nicht verengt.

Wer aus der Stadt heraus die Wallbrunnstraße hinaufradelt, wird bald von einer Verlängerung des Tempo 30-Bereichs profitieren, die im Lärmaktionsplan festgehalten ist. Fast genau dort, wo Tempo 30 nach dem letzten Haus dann enden wird, ist der Bordstein schon abgesenkt und dürfen

Radfahrer auf den (selten begangenen) Fußweg wechseln. Der führt weiter zum frisch asphaltierten Weg entlang der Salzerstraße.

Diese attraktiv gewordene Verbindung zum Salzert ist auch das Ergebnis eines gemeinsamen Augenscheins von IG Velo und Stadtverwaltung im Juni. Damals wies die IG Velo nicht nur auf den besser zu nutzenden, bislang aber geschotterten Streifen an der Salzerstraße hin, sondern wünschte auch Verbesserungen für die alternative Radroute durch den Schützenwald. Ist geschehen: Im Schützenwaldweg ist der Asphalt erneuert; oben bei der Ausfahrt aus dem Wald ist ein Wegstück verbreitert und asphaltiert. (wg)

Tour mit der IG Velo zu vergessenen Orten

„Der Rhein“ heißt eine Überblicksausstellung des Netzwerks Museen – zu sehen noch bis 2. Juli 2023 im Dreiländermuseum Lörrach. Zum Vormerken: Im Rahmen dieser Ausstellung lädt die IG Velo auf Samstag, 13. Mai (13.30 Uhr, Treffpunkt Dreiländermuseum) zur Radtour „Vergessene Orte am Rhein“ ein: 40 Kilometer in überwiegend flachem Gelände, es führen Gerd Werthaler und Verena Fischer. Der Tour voraus geht eine Kurzführung durch die Ausstellung.

Rollt bestens

Die Stadt Lörrach hat einen 400 Meter langen Abschnitt des Wiesewegs frisch asphaltiert und großteils auf vier Meter verbreitert: von der Tüllinger Brücke abwärts bis zur Einmündung des Binsenmattwegs. Auch die weißen Streifen am Fahrbahnrand sind bereits markiert.

Selbstverständlich macht das neue Fahrgefühl große Lust auf weitere Bauarbeiten entlang des Flusses. Denn es gibt noch andere Rüttelstrecken auf dieser Pendlerroute West – die zudem in etlichen Abschnitten zu schmal ist für ein verträgliches Miteinander von Radfahrern und Fußgängern.

Wie der Wieseweg auf insgesamt rund sieben „Lörracher“ Kilometern optimiert werden kann, hat die Stadt bereits in einer Studie ermittelt. Wo immer möglich, sol-



len Radfahrer und Fußgänger getrennt werden. Das ist allerdings beim gerade fertig gewordenen Wegebau noch nicht geschehen. (wg)

Doch links statt rechts?

IG Velo und Stadtverwaltung diskutierten über einen Ausbau des Wieseradwegs im Süden.

Auf dem Wieseweg ist zu wenig Platz für Radfahrer und Fußgänger. Auch ganz im Süden, ab Stettener Wiesebücke links des Flusses bis zur Grenze. Weshalb lange schon über eine ganz neue Radroute rechts der Wiese diskutiert (und gestritten) wird, auch im Gemeinderat und dort mit dem Ergebnis: Die Stadtverwaltung ist mit dem Prüfen dieser Route beauftragt.

Weil „Rechts der Wiese“ kein ganz einfaches Bauprojekt wäre und auch Naturschutz ein Fragezeichen dahinter setzt, hat die IG Velo die Lage nochmals sondiert – gemeinsam mit Klaus Dullisch und Lukas Riesterer, den für Radverkehr Verantwortlichen im Rathaus. Ein Fazit: Auf „rechts“ ließe sich verzichten, könnte links der Wiese die

heutige Route ausreichend ausgebaut werden. Möglich wäre das – so der Augenschein – auf den ersten 400 Metern nach der Stettener Brücke durchaus: Hier ließe sich einiges an Breite dazu gewinnen. Der Radverkehrsbeauftragte Lukas Riesterer wird das genauer abklären.

Nicht verbreitern lässt sich die anschließende Passage beim Kreisel Dammstraße. Als Alternative zu ihr war bereits ein „Bypass“ im Gespräch: ein Radweg unten am Wieseufer, der weiter flussabwärts auch noch die Zollfreie Straße unterqueren würde.

Rote Spur Teichstraße?

Gemeinsam schaute man sich auch die Kreuzung Teichstraße-Wiesentalstraße an. Die IG Velo drängt weiterhin darauf, den aus der Teichstraße kommenden Radfahrern eine rote Spur bis vor zur Ampel zu markieren und dort auch eine Aufstellfläche. Ziel ist es, die

geradeaus zur Brücke fahrenden Radler vor den rechts in die Wiesentalstraße abbiegenden KFZ zu schützen. Für eine Lösung des Problems braucht es Platz – und den gäbe es bei einer veränderten Nutzung der heutigen Busspur. Wie das am besten gelingen kann, wird im Rathaus nun geprüft. (wg)



Mehr Platz fürs Velo hier links der Wiese, zur Grenze hin? Im Gespräch (von links) Gerd Wernthaler, Klaus Dullisch, Toni Latsch-Gulde und Lukas Riesterer.

Nicht vergessen



Hans Rösch ist im Herbst gestorben – wir wollen unbedingt an ihn erinnern. Er wurde 1939 in Lörrach geboren und wuchs hier auf; später im Leben wählte er Steinen als Wohnsitz. Am Ende eines langen Berufslebens widmete Hans Rösch viel Zeit der IG Velo Landkreis Lörrach. Von 2001 bis 2007 nahm er sich als Kassierer der Finanzen an. Sein Engagement tat dem Verein gut und ebenso seine unvergessliche Gemütsruhe und Zugewandtheit. Auch später, im Alltag, traf man den passionierten Radfahrer noch oft – so er nicht wieder für viele Wochen in den Süden gereist war mit seiner Frau Ursula. (wg)



2017 machte der slowUp in Lörrach Halt bei der Stadtkirche – es wurde ein großes Fest. Die IG Velo wünscht einen solch guten Treffpunkt auch 2023.

Der slowUp wieder mitten durch Lörrach?

Der slowUp Basel-Dreiland – rund 50.000 Radler waren am 18. September 2022 unterwegs – müsse 2023 wieder durch die Lörracher Innenstadt geführt und eine Werbung für die Stadt werden, fordert die IG Velo Lörrach: mit einem zentralen Haltepunkt zum Verweilen, mit Verpflegungsangeboten, touristischen Informationen und kulturellen Einlagen.

Genau das war 2017 gelungen auf dem Platz bei der Stadtkirche, ebenso 2018 auf dem Campus Rosenfels: Radfahrer-Feste wurden es. 2022 hingegen bot Lörrach lediglich eine kurze Schleife durch Stetten an, was die Stadtverwaltung mit der sehr kurzen Vorbereitungszeit begründete – wohingegen Grenzach-Wyhlen nach ebenso kurzer Vorbereitungszeit die komplette Ortsdurchfahrt (B 34) freiräumte und ein bestens besuchtes Verpflegungs- und Unterhaltungsangebot auf dem Gelände eines Einkaufsmarkts anbieten konnte.

Der 2022 nur kurze Abstecher über die Grenze nach Stetten bot für die Teilnehmer des slowUp allerdings auch manches. Der IG Velo imponierte das Engagement der Dieter-Kaltenbach-Stiftung, der Singgemeinschaft Lörrach, der Freien Waldorfschule und des DRK auf dem Gelände der Kaltenbach-Stiftung. Die IG Velo hatte einen Info- und Pannenstand aufgebaut, nahe beim Infostand der Stadt.

Kuchen fürs Pendeln

Am Wieseradweg lud die IG Velo Lörrach früh am Morgen zu Kaffee und Kuchen ein.

Wer seine Wege umweltschonend auf dem Fahrrad zurücklegt, Tag für Tag, dem gebührt zwischendurch ein Dankeschön. Befand jedenfalls die IG Velo und richtete spät im September ein Pendlerfrühstück vor der Grenze zur Schweiz. Von halb sieben bis acht standen dort Helfer der Interessengemeinschaft mit Kaffee, Tee, Kuchen.

Und sogleich hielt ein erster Pendler, staunend und erfreut; viele folgten seinem Beispiel. Selbstverständlich hatte längst nicht jeder Radfahrer fünf Minuten für einen Zwischenstopp – knapp dran waren sie, die Abfahrtszeit zu Hause sehr genau auf den Arbeitsbeginn ausgerichtet. Dann griffen viele aber doch zu, wenn ihnen ein Stück Kuchen im Papiertütchen hingehalten wurde, verbunden mit einem Kompliment fürs Radpendeln bei jedem Wetter. Und Komplimente bekam die IG Velo immer wieder zurück: für diese Idee des Pendlerfrühstücks und überhaupt fürs tolle Engagement.

Zum vierten Mal hatte die IG Velo zum Pendlerfrühstück eingeladen. Die-

ses Mal war auch Martin Leschhorn Strelbel von Pro Velo Basel dabei, derzeit Präsident des Einwohnerrats der Gemeinde Riehen. Denn bei Pro Velo gefällt, was die Schwesterorganisation IG Velo da frühmorgens tut – vielleicht gibt es solch ein Pendlerfrühstück nächstes Jahr auch in Riehen.

Erneut zählte die IG Velo die Pendler. Während der eineinhalb Stunden passierten genau 501 hier die Grenze. Die 501 lassen sich auf vier verschiedene Pendlerströme aufschlüsseln. Der stärkste Strom mit 156 Radlern folgte dem Wieseradweg talabwärts Richtung Basel (oder Weil am Rhein). Aus Stetten



heraus und in dieselbe Richtung führen 105 Radler. Die Wiese herauf, also aus Basel (und vor allem aus Weil am Rhein) kamen 142 Radler und schlugen den Weg nach Stetten ein – zu einem großen Teil waren das Schüler. Und 98 Radler aus Basel (oder Weil am Rhein) blieben auf dem Wieseradweg und steuerten Ziele flussaufwärts an. (wg)



Dein Fahrradladen in Lörrach-Brombach Service, Verkauf & Ersatzteile

Öffnungszeiten
Di, Do, Fr
10–12.30 Uhr und 14–18 Uhr
Mi nach Vereinbarung
Sa 9.30–13 Uhr
Mo geschlossen



Fahrlos
Fahrradhandel Porsche
Philipp Porsche
Hofmattstraße 42
79541 Lörrach (Brombach)
T: +49 (0)176 588 823 37
www.fahrlos.bike

Velowerkstatt in der Waldorfschule

Die IG Velo bietet auf Wunsch des Klima-Teams der Schule einen Reparaturkurs an.

Die Freie Waldorfschule Lörrach hat ihren CO₂-Fußabdruck ermittelt und mit ihrem Klima-Team zehn Maßnahmen zur CO₂-Reduktion erarbeitet – die Schwerpunkte sind Energie und Mobilität. Beim Thema klimaneutrale Mobilität kamen der Schule gleich das Fahrrad und die IG Velo in den Sinn. Weshalb Amandine Tupin anfragte, ob die IG Velo einen Fahrrad-Reparaturkurs durchführen wolle.

Matthias Ackermann wollte. Das Klima-Team der Schule schuf ein wunderbares Plakat zur Werbung für diesen Kurs. Ziel war es, den Kindern die Scheu vor schwarzen Fingern zu nehmen und ihnen beizubringen, selber Mantel und Schlauch abzuziehen, die Kette zu schmieren und zu erfahren, dass es ganz einfach ist, mit wenigen Werkzeugen sein Fahrrad in Schuss zu halten. Mit Unterstützung des Hausmeisters wurde eine kleine Werkstatt



aufgebaut. Theo, Luis und Sophie waren mit Begeisterung dabei, brachten ihre Erfahrungen und ihre Neugier mit und bastelten am Proberad, rostig und alt, aber super zum Üben. Wie sieht man einen Achter im Rad? Wie funktioniert der Speichenspanner? Wie hebt man den Reifen von der Felge und bringt ihn wieder drauf, ohne ihn zu



Aktion

durchlöchern? Die Druckvorgabe am Reifen wurde entdeckt, dann mit der Luftpumpe mit Druckanzeige perfekt aufgepumpt.

Jedenfalls nahmen die Kinder neue Erfahrungen mit und ihre Räder in besserem Zustand aus dem Schulfoyer heraus als sie hereingeschoben worden waren. Nächste Kurstermine stehen fest. Das Motto von Matthias Ackermann bleibt: Das Fahrrad ist das Fahrzeug der Zukunft für unsere Kinder.

>>> ALLES i:SY
**KOMPAKTBIKES
BEI FOLLOW ME!**

follow
me >>>
bike & snowsports

i:SY
Ride it! Love it!

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

Die Nr. 6: Ortsgruppe Kandern

Die IG Velo kümmert sich in Kandern wieder mit einer Ortsgruppe um den Radverkehr. Martin Schellhorn und Tom Fischer sind deren Sprecher.

Die IG Velo Landkreis Lörrach zählt rund 1.500 Mitglieder. Die Überzeugung ist: Für lebenswerte Städte und fürs Klima braucht es mehr Fahrräder und nicht mehr Autos. Ihre bislang fünf Ortsgruppen mischen sich beharrlich in die Verkehrspolitik ein. Kandern ist nun die sechste Ortsgruppe – und ist in dieser Stadt nichts ganz Neues: Schon einmal, ab 1990, haben hier Mitglieder der IG Velo jahrelang für die Interessen der Radfahrer gestritten.

„Wir wollen in Kandern wieder etwas bewegen“, erklärte bei der Gründungs-

versammlung der Co-Vorsitzende des Vereins Wolfram Uhl. „Wir brauchen Ortsgruppen, die wissen, wo was getan werden muss.“ Martin Schellhorn, Gemeinderat der Grünen, hat in Kandern die Fäden in die Hand genommen und stellte in der Versammlung Tom Fischer vor, der mit anpacken will. Sie beide wurden mit Beifall zu Sprechern der Ortsgruppe bestimmt. „Es wird in Kandern noch zu wenig für den Radfahrer gemacht“, urteilte Schellhorn.

Dass in Kandern die Lust aufs Radfahren groß ist, hat im Sommer die

Kampagne Stadtradeln gezeigt. Weitverbreitet ist auch der Ärger, dass ein wichtiger Radweg wie der nach Riedlingen noch immer nicht gebaut ist. Die bereits 33 Jahre dauernde kuriose und ernüchternde Geschichte des Projekts erzählte Alt-Bürgermeister Bernhard Winterhalter in der Gründungsversammlung. Martin Schellhorn fügte dem noch den aktuellen Zeitplan des Regierungspräsidiums hinzu: 2026 sollen die Bauarbeiten beginnen. „Wir können da sicher auch von der Basis her Druck machen.“



Die IG Velo-Vorsitzenden Madlee Disch und Wolfram Uhl, in ihrer Mitte die beiden Sprecher der neu gegründeten Ortsgruppe Kandern: Martin Schellhorn (zweiter von rechts) und Tom Fischer.



Müssen diese Pfosten beim Wollbacher Brückchen wirklich sein? Sollten weg, sagt die IG Velo.

Pfosten müssen weg

Im November traf sich zum ersten Mal die frisch gegründete Ortsgruppe Kandern, mit acht Teilnehmern: ein guter Anfang, gute Diskussionen.

In der Ortsgruppe ist man sich einig, dass am Ortseingang von Wollbach die zwei Absperrpfosten auf beiden Seiten der Brücke über den Bach ein hohes Sicherheitsrisiko darstellen. Zwischen den Pfosten und dem Brückengeländer ist viel zu wenig Platz. Die Gefahr, dass man mit einer Seitentasche hängen bleibt, ist stets vorhanden – wobei man wissen muss, dass dieser Radweg von Kandern nach Basel von vielen Berufspendlern werktäglich genutzt wird.

Außerdem sind die Holzbohlen bei Nässe extrem rutschig. Der Vorschlag der IG Velo: Die Pfosten müssen weg und die Holzbohlen sollten einen rutschsicheren Belag bekommen. Dass dort kein Auto rüberfährt, könne auch mit einem Schild verhindert werden.

Was auch auf der Agenda der Orts-

gruppe stand, waren die zahlreichen abgesenkten Gullis in der Ortsdurchfahrt in Riedlingen. Ohne Zutun der IG Velo sind sie aber schon repariert und ebenerdig neu asphaltiert worden. Es geschehen also durchaus positive Dinge in Kandern. (ms)



Nicht zuletzt Radfahrer sind dankbar: in Riedlingen sind Gullis wieder ebenerdig.

Tausche Autoschlüssel gegen E-Bike

In ländlichen Räumen hat das Fahrrad noch nicht dieselbe Bedeutung wie in Städten. Doch mit dem E-Bike werden die Karten neu gemischt, weiß Oliver Hochlehnert von der Hochschule Karlsruhe.

Die IG Velo hatte Hochlehnert zur Gründungsversammlung ihrer Ortsgruppe Kandern eingeladen, für einen Blick nach Baiersbronn im Hochschwarzwald – das in der Lage durchaus vergleichbar ist mit Kandern. In Baiersbronn hat die Hochschule Karlsruhe die Kampagne „Tausche Autoschlüssel gegen E-Bike“ wissenschaftlich begleitet. Die lief so: Im Sommer 2021 konnten sich Baiersbronner für zehn Tage kostenlos ein E-Bike leihen. Neugierig machten 120 Einwohner mit und sicherten zu, während der Testtage ihre gewohnten Wege zu fahren, doch ihr Auto weitestgehend in der Garage zu lassen. Als allererster lieh sich Bürgermeister Michael Ruf ein E-Bike.

Das Fahrrad wurde Nr. 1

Der „Aha-Effekt“ der Kampagne sei enorm gewesen, versicherte Hochlehnert: So weit kommt man so leicht mit dem Rad, und mit so viel Spaß! Die Hochschule Karlsruhe schaute ganz genau hin und notierte markante Ver-

änderungen auf den Verkehrsrouten: War bis dahin das Auto mit weitem Abstand das wichtigste Verkehrsmittel im Gemeindegebiet (beim Modal Split 72,5 Prozent Anteil), wurde es in der Kampagnen-Zeit das Fahrrad: Gut 67 Prozent aller Fahrten wurden mit dem Rad unternommen, nur noch 18 Prozent mit dem Auto. Und mit den E-Bikes wurden auch erheblich längere Strecken auf zwei Rädern zurückgelegt als zuvor.

Kampagne löste Boom aus

Einige Monate später, bei einer Nachuntersuchung, war der Anteil der Radfahrer im Verkehr nicht mehr ganz so groß – war nicht anders zu erwarten. Trotzdem: Die Kampagne habe einen E-Bike-Boom ausgelöst, versichert Patrick Schrieb, Tourismusdirektor in Baiersbronn und Organisator von „Tausche Autoschlüssel gegen E-Bike“. Er hatte sich darüber freuen können, dass bei der Kampagne Bosch einstieg, Hersteller von E-Bike-Technik.



Oliver Hochlehnert

Für die Hochschule Karlsruhe hat der Baiersbronner Testsommer bestätigt: Das E-Bike kann auch abseits der Städte eine echte Konkurrenz zum Auto sein. Seine vielen Vorteile – vom minimalen Energieverbrauch bis hin zum Fahrspaß – sind offensichtlich. Oliver Hochlehner's abschließender Satz: „Bringen wir all das auf die Straße!“

IG Velo sieht das Potential

„Wir sehen das Potential. Wir wollen es heben“, merkte Wolfram Uhl an und fügte hinzu: Um all diese Vorteile des E-Bikes „auf die Straße zu bringen“, müssen sich Radfahrer unterwegs sicher fühlen – und da gebe es noch einiges zu tun. Baiersbronn scheint auch hier ein gutes Stück weiter. (wg)

Quartett vorneweg

Die IG Velo Mittleres Wiesental hat kurz vor Redaktionsschluss neue Sprecher gewählt – vier sind es, so kann die Arbeit auf mehrere Schultern verteilt werden: Volker Zimmermann (Steinen), Harald Schöne (Gresgen), Claudia Foljanty (Schopfheim) und Hartmut Schmidt (Gersbach).

Sie werden reichlich zu tun haben. Etwa in Sachen Radschnellweg Wiesental, dessen Linienführung sowohl in Schopfheim, Maulburg als auch in Steinen noch strittig ist – Wolfram Uhl gab dazu einen Überblick, der Co-Vorsitzende des Gesamtvereins IG Velo Landkreis Lörrach. Auch abseits dieses RS 7 finden sich etliche Punkte im Tal, wo Radfahrer sicherer vorankommen müssten. Bereits für Januar



Die neuen Sprecher der IG Velo-Ortsgruppe Mittleres Wiesental: (von links) Harald Schöne, Volker Zimmermann, Claudia Foljanty und Hartmut Schmidt.

will die Ortsgruppe einige Probleme mit Thomas Schmitz besprechen, dem Technischen Beigeordneten im Rathaus Schopfheim.

Sehr gut besucht war dieses Treffen der IG Velo in Maulburg auch des-

halb, weil Vereinsmitglied Pit Klein (Schlächtenhaus) von seiner Radreise ans Nordkap erzählte. Mitgebracht hatte er seinen selbst gebauten Veloanhänger fürs Schlafen – ein Hingucker, der staunen ließ.

Aus der Traum

Von einem Fahrradhotel in Weil war einmal die Rede! Dann platzte der Traum. Hier ein Blick auf die Realität beim neuen Einkaufszentrum Dreiländergalerie. Und auf die beim Bahnhof.



Der Fahrradkeller der Dreiländergalerie, mit Treppe, Schieberille und Hebebühne. Gut ist: Auch Pendler dürfen abstellen und weiter zu Tram oder Bahn.

Ein Fahrradhotel in der Wendeschleife der Tram! Auch mit dieser Idee wussten die Investoren die Weiler Radler von den Vorzügen eines Einkaufszentrums Dreiländergalerie zu überzeugen. Wie bekannt, löste sich diese Idee in Luft auf. Stattdessen wurde eine Fahrradgarage in der Südwest-Ecke des Gebäudes angekündigt. Es war gegenüber der IG Velo von einem Zugang über Rampen mit sechs bis zehn Prozent Steigung die Rede – was damals schon als zu viel erschien. Immerhin waren Abstellflächen für Kinderanhänger, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Fächer zum Verstauen von Zubehör geplant.

Das Erwachen

Bei der Eröffnung der Dreiländergalerie war das Bild dann aber leider recht ernüchternd. Anstelle einer Rampe, auf der man sein Fahrrad bequem hätte schieben können, jetzt nur eine Treppe. Auf dieser Treppe Rinnen, auf denen man sein Fahrrad hinein- und hinausschieben kann. Dazu eine Hebebühne, mit deren Hilfe auch Anhänger, Spezial- und Lastenräder in den Keller gelangen sollen.

Um es kurz zu machen: „Einfacher Zugang“ zu einer Radabstellanlage geht anders. Wenn man bedenkt, dass für Autofahrer ein direkter Zugang von einer Bundesstraße gebaut wurde, mit Ampel, und man dann bequem in einen Aufzug steigen kann, ist die Lage des Fahrradkellers beschämend.

Wer will sein Fahrrad in der hintersten Ecke des Einkaufszentrums abstellen, von dort zum Zentrum und später mit seinen Einkäufen zurücklaufen? Einen bequemen Zugang aus dem Keller zu den Verkaufsräumen, wie aus der Autogarage, gibt es nämlich nicht.

Wir werden sehen, dass Radfahrer sich den einfachen Weg suchen: Velos werden direkt auf dem Vorplatz der Galerie abgestellt; der beliebteste Ort werden vermutlich die von der Stadt auf der Müllheimer Straße installierten Anlehnbügel sein.

IG Velo trifft Management

Bei einem Treffen mit dem Center-Manager und der projektleitenden Architektin hat die IG Velo Weil am Rhein den Zugang ausprobiert. Zwar wusste Manager Andreas Thielemeier ein normales Fahrrad behände auf der Treppe zu bewegen – wir sind uns aber im klaren, dass dies für eine weniger große Person und mit einem Pedelec erheblich schwieriger würde. Ähnliches gilt für die aufgestellten Doppelparker: Es bedarf einer großen und kräftigen Person, um ein Velo in der oberen Abstellposition unterzubringen. Mit dem IG Velo-eigenen Lastenvelo konnte gezeigt werden, dass der Platz auf der installierten Hebebühne nur gerade eben ausreicht und ein Anhänger auf jeden Fall abgekoppelt werden muss.

Allerdings sind bereits Verbesserungen in Aussicht gestellt. Als Kompromiss ist nun die Planung einer flache-

ren und breiteren Rampe in Auftrag gegeben. Die Ausführung der Planung hängt aber von der Zustimmung der Investoren der Dreiländergalerie ab. Zudem wird die Rampe Platz benötigen und dies möglicherweise die Zahl der Stellplätze reduzieren. Ob das an anderer Stelle – zum Beispiel an der Nordseite der Galerie, wo ebenfalls Fahrradstellplätze entstehen – ausgeglichen werden kann, ist völlig offen.

Parken am Verkehrsknoten

Die Parksituation an dieser Stelle ist allerdings nicht nur für Kunden der Dreiländergalerie interessant. Mit dem Bahnhof und der Endhaltestelle der Tram ist der Platz an der Friedensbrücke der zentrale Ort für den Wechsel vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel. Gerade deshalb war die Idee des Velohotels so attraktiv. Der Wegfall der Fahrradständer wird immer wieder beklagt. Die Veloboxen der IG Velo, die sich größter Beliebtheit erfreuen, stets ausgebucht sind und eine lange Warteliste haben, sind provisorisch an die Außenwand der Einkauf Insel gewandert und haben noch keinen besseren Platz in Aussicht.

Chaos wächst weiter

Der Erfolg dieser Nicht-Planung: Das Abstellen von Fahrrädern wird immer chaotischer. Jedes Gelände am Bahnhof und auch entlang der Friedensbrücke wird genutzt, um Fahrräder anzuschließen.

Scheinbar denkt die Stadtverwaltung hier nur in eine Richtung: Die Tram soll Schweizer nach Weil bringen, nicht aber Weiler nach Basel. Um die Velos muss man sich da ja keine Gedanken machen, denn jene stehen dann in Basel – und unsere hier?

Pendler in die Fahrradgarage

Die gute Nachricht ist, dass laut Aussage des Center-Managers die Abstellanlage in der Dreiländergalerie allen

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



IG Velo Weil im Gespräch: (von links) Klaus Geese, Center-Manager Andreas Thielemaier und Jürgen Wiechert.



Rad abstellen, wo es irgend möglich ist: Die Parksituation bei Bahnhof und Tramhalt, gleich neben der Dreiländergalerie, ist miserabel.

Pendlern offensteht. Sie ist täglich 24 Stunden zugänglich, beleuchtet und vom Sicherheitsdienst des Centers kameraüberwacht. Die IG Velo konnte sich davon überzeugen, als bei den Versuchen, das IG Velo-Lastenrad auf der Hebebühne unterzubringen, plötz-

lich ein Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes auftauchte und sich erkundigte, ob man Hilfe brauche.

Ob und wo es weitere Stellplätze geben wird, ist noch völlig offen. Ebenso die Zukunft der Veloboxen am Bahnhof. Zu den Möglichkeiten, den Platz

vor der Tramwendschleife zu nutzen, erhält die IG Velo widersprüchliche Aussagen: Einmal hat die Stadt, einmal das Center die Zuständigkeit für den Bereich. Die IG Velo wird nachhaken müssen. (kg)

Velos auf Bewährung

Kommt in Weil die Fußgängerzone, dürfen Radfahrer wohl mit hinein. Zunächst zur Probe.

Wäre die Fußgängerzone eine junge Verliebte, säße sie vielleicht vor dem Weiler Rathaus und zupfte die Blütenblätter einer Blume: „Weil liebt mich, aber erst später, oder anders, ohne Radler, ohne Busse oder gar nicht!“ Die große Liebe hat sie in Weil am Rhein offensichtlich noch nicht gefunden.

Die Verschiebung der kurzfristigen Eröffnung der Fußgängerzone war schon wenige Wochen nach dem Gemeinderatsbeschluss vom Juli klar. Dann formierte sich eine Initiative, die in kürzester Zeit die erforderlichen Unterschriften zusammenbrachte, um ein Bürgerbegehren zum Thema auf den Weg zu bringen.

Ideen eingesammelt

Der Gegenwind hat die Stadtverwaltung veranlasst, Bürger und Interessengruppen mehr einzubinden als zuvor: ein runder Tisch mit den Geschäftsleuten, Infostände für die Bürger. Offensichtlich ist man bereit, Ideen der Bürger anzuhören und gegebenenfalls aufzunehmen.

Diese Ideen sind zum Teil recht widersprüchlich. Während der IG Velo

als Fahrradlobby unverständlich ist, dass das Velofahren auf einer der wichtigsten Routen durch Weil komplett verboten werden soll, gibt es auch Leute, die einer Fußgängerzone beim Bürgerbegehren nur zustimmen wollen, wenn auch Zweiräder konsequent ausgesperrt werden.

Koalition fürs Radfahren

Dem Gemeinderat liegen derweil Anträge verschiedener Fraktionen vor, die eine Änderung des ursprünglichen Beschlusses vorsehen. Ein fraktionsübergreifender sieht vor, das Radfahren für eine Probephase von einem Jahr zu erlauben und erst dann endgültig zu entscheiden. Ein anderer möchte die Zone außerhalb der Geschäftszeiten für Radfahrer öffnen.

Damit scheint mindestens die Minimalforderung der IG Velo, die Straße nicht auch in der Nacht zu sperren, auf jeden Fall erfüllt zu werden. Wahrscheinlich ist sogar eine Öffnung auf Probe – in den Augen der IG Velo ein sinnvoller erster Schritt.

Kommt nun auf die Radler an

Dann liegt es selbstverständlich auch und vor allem an uns Radlern, diese Bewährungszeit zu nutzen. Es gilt zu zeigen, dass ein Miteinander von Fußgängern und Radfahrern funktionieren kann. Wenn Radfahrer



Beim Testlauf 2020 durfte geradelt werden.

weiterhin nur die heutige Fahrbahn benutzen, auf der auch weiterhin Busse und Anwohnerverkehr unterwegs sein werden, dann können Konflikte und eine spätere Sperrung für den Veloverkehr vermieden werden. Wo heute nicht geradelt werden darf, sollten Radler auch künftig den Platz den Einkaufsbummlern vor den Schaufenstern überlassen.

Wie steht's mit Radparken?

Es bleibt aber daran zu erinnern, dass das Nicht-Verschlimmern der Radverkehrssituation in der Innenstadt nicht eine Verbesserung bedeutet. Das Konzept für die Fußgängerzone macht sich viele Gedanken zur Parksituation. Allerdings nur jener für Kraftfahrzeuge. Über sichere Abstellflächen für Fahrräder redet man so wenig wie über Möglichkeiten, Gepäck oder Einkäufe für einige Zeit sicher verstauen zu können.

„Wild“ abgestellte Fahrräder möchte niemand – aber wo sind die Möglichkeiten geordneten Parkens für das Velo, das umweltverträglich Menschen in die Stadt bringt? (kg)

IG Velo Weil unterwegs – die Termine 2023

In Weil am Rhein haben IG Velo und Schwarzwaldverein auch für 2023 ein abwechslungsreiches Programm zusammengestellt – Landschaften genießen auf mal kürzeren, mal längeren Touren.

Auf Schneeschuhen

Los geht's aber nicht auf dem Velo, sondern auf Schneeschuhen durch Wälder und Hochebenen des Schwarzwalds. Nur bei gutem Wetter und ausreichenden Schneeverhältnissen. Gesamtstrecke ca. sechs bis acht Kilometer. Die Tour ist für Anfänger mit guter Kondition geeignet. Anfahrt in Fahrgemeinschaften.

Treffpunkt am Mittwoch, 11. Januar 2023 ist um 8.30 Uhr der Sparkassenplatz. Ersatztermin: 13. Februar. Die Teilnehmerzahl ist auf zehn beschränkt. Führung: Ulrich Siemann. Kosten: Ausleihen der Schneeschuhe, falls erforderlich, in eigener Regie, ca. 12 EUR in Sportgeschäften, Wanderstöcke bitte mitbringen. Fahrtkostenbeteiligung. Anmeldung erforderlich bis spätestens 8. Januar, möglichst per E-Mail unter Angabe der Telefonnummer und ob Ausleihen gewünscht. Anmeldung für Ersatztermin (wenn erforderlich) bis 9. Februar.

Tipps zur Selbsthilfe

Dem technisch weniger versierten Velofahrer werden ausführlich und anschaulich Tipps für die häufigsten Reparaturen gegeben. Am Donnerstag, 16. März von 18.30 bis 21 Uhr im Kulturzentrum Kesselhaus.

Zur Burg Ferrette

Am Rand einer kleinen Schlucht im elsässischen Jura sitzt die Burg, die den Namen der Grafen von Pfirt trägt, und wacht in gut 600 Metern über Täler des Jura und Elsass. Die Burg Hohenspirt bzw. Burg Ferrette zählt zu den ältesten des Elsass. Wir radeln über Folgensbourg nach Ferrette und zurück über Bettlach und Hagenthal. Zur

Mittagszeit ist in Ferrette eine Einkehr. Gesamtstrecke ca. 68 Kilometer mit 550 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Sonntag, 26. März um 9.15 Uhr der Rathausplatz. Ersatztermin: 2. September. Höchstens 15 Teilnehmer, Führung Willy Brüsch. Anmeldung erforderlich.

Zwischen Jura und Rheintal

Die abwechslungsreiche Tour führt über Grenzach-Wyhlen und Augst nach Giebenach. Weiter geht's nach Arisdorf, wo wir über kurze, aber knackige Anstiege Schöneberg und danach Olsberg erreichen. Talwärts kommen wir nach Magden und radeln weiter nach Rheinfelden. Entlang des Rheins geht's zurück nach Weil.

Gesamtstrecke ca. 63 Kilometer mit 550 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Sonntag, 7. Mai um 10 Uhr der Rathausplatz. Höchstens 15 Teilnehmer. Anmeldung erforderlich.

Zum Nonnenmattweiher

Der Nonnenmattweiher auf 915 Metern Höhe ist ein kleiner Karsee inmitten eines Naturschutzgebiets. Wir radeln hin über Steinen, Weitenau, Neuenweg und Heubronn. An der Fischerhütte können wir uns hoffentlich stärken, bevor die weitere Fahrt über den Hau nach Schönau führt. Auf der ehemaligen Bahntrasse des Todtnauerli zurück nach Weil. Gesamtstrecke ca. 87 Kilometer mit 1.100 Höhenmetern. Treffpunkt ist Freitag, 9. Juni um 9 Uhr der Rathausplatz. Höchstens 15 Teilnehmer. Anmeldung erforderlich.

Hinauf nach Schwand

Wir radeln über Kandern und Endenburg nach Sallneck, weiter nach Demberg, treten noch einmal richtig

in die Pedale, erreichen Schwand – und haben eine Pause verdient. Bei traumhaften Ausblicken zu den Schweizer Alpen, den Vogesen und in den südlichen Schwarzwald rollen wir weiter nach Raich und Ried und bis nach Holl im Kleinen Wiesental, vor nach Weitenau und der Wiese entlang zurück nach Weil.

Gesamtstrecke ca. 75 Kilometer mit ca. 850 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Sonntag, 16. Juli um 8.30 Uhr der Rathausplatz. Höchstens 15 Teilnehmer. Anmeldung erforderlich.

Sportlich zur Klopfsäge

Entlang der Wiese radeln wir bis nach Fröhnd. Die historische Klopfsäge oben bei Holz wurde um 1808 errichtet und ist ein kleines Wunderwerk aus Stein und Holz, von Wasser angetrieben. Über Stutz und Stadel erreichen wir Hög-Ehrsberg im Angenbachtal. Über Mambach nach Zell mit einer längeren Pause im Löwen und danach, je nach Lust und Laune, über den Maiberg bei Hausen und durchs Weitenauer Bergland wieder nach Weil. Gesamtstrecke ca. 85 Kilometer mit 700 Höhenmetern. Treffpunkt ist am Mittwoch, 16. August um 8.30 Uhr der Rathausplatz. Höchstens 15 Teilnehmer. Anmeldung erforderlich.

INFO

- Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Es gilt selbstverständlich die Straßenverkehrsordnung. Helm ist obligatorisch. Auch sollte ein Handy mitgeführt werden.
- Anmeldungen per Mail mit Handynummer an den Schwarzwaldverein Weil: Roland.Christ14@t-online.de; oder an IG Velo: JB.Wiechert@t-online.de.



Wo dürfte der Radfahrer auf der Linie Eisenbahn-/Solvaystraße weiterhin neben der Straße fahren (weil er sich trotz Tempolimit 30 vielleicht sicherer fühlt)? In Wyhlen bräuchte es dazu Klarheit. Hier im Bild die Zufahrt – vom Kreisel her – zur Bahnunterführung.

Radweg oder nicht?

In Wyhlen wünscht sich die IG Velo eine Inspektion der neuen Tempo-30-Route.

In der vorigen *VeloPost* berichteten wir übers Festsetzen von Tempo 30 auf der kompletten Route Eisenbahn-/Solvaystraße in Wyhlen. Zuvor galt größtenteils Tempo 50, und die Gemeinde hatte dafür gesorgt, dass nördlich der Bahnunterführung rund um den Verkehrskreisel Fuß-/Radwege entstanden, ebenso in der Unterführung und weiter zur Solvaystraße.

Auf diesen Fuß-/Radwegen galt für Radfahrer Nutzungspflicht. Besonders der Fuß-/Radweg in der Unterführung, zur Sicherheit mit einer niedrigen Betonkante von der Straße getrennt, wurde von den Radfahrern genutzt – denn die mit einer durchgezogenen Linie versehene und nicht einsehbare Straße erschien den meisten Radfahrern zu gefährlich.

Nach der Umwandlung in eine 30er-Zone sind alle Schilder für Radfahrer und Fußgänger abmontiert. Da es neu nicht das Schild „Fußgänger“ mit Zusatzschild „Fahrradfahrer frei“ gibt, darf

der Radfahrer die Fußwege nicht mehr befahren – er soll ja in einer 30er-Zone mit auf die Straße. Die grüne Radwegweisung wurde nicht verändert.

Die IG Velo Grenzach-Wyhlen fordert die Gemeinde auf, mehr Klarheit und Sicherheit in die Radverkehrsführung entlang dieser auf Tempo 30 gedimmten Nord-Süd-Strecke zu bringen: Fahrradfahrer-frei-Schilder können klar machen, wo es einen Weg für Radler gibt und wo nicht; Velo-Piktogramme auf der Fahrbahn machen den Autofahrer auf Fahrradfahrer aufmerksam. (aw)



Neu geschaffene und asphaltierte Umleitung für Radfahrer in Wyhlen, zwischen Thomasbodenweg und Ritterstraße.



Die Solvaystraße in Wyhlen ist auf der Höhe Ritterstraße gesperrt.

Sperrungen und Umleitungen

Gesperrte Straßen durch den Bau der B 34 neu (wie die Solvaystraße, zwischen Ritterstraße und Sportheim Kickerstüble am Solvayplatz) wird es in den nächsten Jahren in Grenzach-Wyhlen immer wieder geben. Nun wurde für Radfahrer eine asphaltierte Umleitung zwischen Ende Thomasbodenweg und Ritterstraße (zwischen Hausnummer 18 und 20) geschaffen. Dies ist aus Sicht der IG Velo eine erfreuliche Alternative. Zumal die Umleitung ausgeschildert wurde. Schwierig wird eher die schlechte Beleuchtung dieses Weges sein. Die Baustelle wird laut Homepage der Gemeinde bis Frühling 2024 bestehen. (aw)

Gute Idee bleibt stecken

Eine Lücke im Hochrhein-Radweg wird nicht nach den Vorstellungen der IG Velo geschlossen.

Zwischen dem Schloss Beuggen und flussaufwärts dem Kraftwerk Rhyburg-Schwörstadt müssen Radfahrer die Route am Rheinufer verlassen, müssen der B 34 entlangfahren und sie sogar kreuzen. Könnte die ärgerliche Lücke im Hochrhein-Radweg nicht geschlossen werden, wenn in den nächsten Jahren die Bahnlinie modernisiert wird? Das war der Vorschlag der IG Velo Rheinfelden: Wenn bei einer Elektrifizierung die „Rückschnitt- und Stabilisierungszone“ entlang der Bahn verbreitert werden muss – dann ließe sich in dieser Zone doch zugleich der Radweg bauen! Die Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Lörrach, Alexandra Bühler, sah in Konsultationen grundsätzlich einen guten Ansatz.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn gab es nun im No-

vember einen Anhörungstermin. Dort schlug die IG Velo eine Koordinierung der Baumaßnahmen vor mit dem Ziel, zugleich einen Radweg zu bauen. Sie unterschätzte allerdings die Komplexität solcher Bauvorhaben und die damit verbundenen bürokratischen Hürden. Die Antwort der Vorhabenträgerin (Deutsche Bahn) lautete jedenfalls: „Im Rahmen des Projektes Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn sind solche Bauvorhaben nicht umsetzbar.“ Es sei keine verfahrenstechnische Verbindung vorhanden, und rechtlich sei eine Koordinierung wegen der Beteiligung unterschiedlicher Träger nicht möglich.

Damit war der Vorschlag der IG Velo im Behörden- und Institutionendickicht (Stadt Rheinfelden, Kanton Basel, Schweiz, Deutsche Bahn, Eisenbahnbundesamt) stecken geblieben. Außer einem Lob aus den Reihen der 20-köpfigen(!) DB-Delegation für diese Idee und für das Engagement; außer interessanten Einblicken in das sehr bürokratische Format und den aufwändigen Ablauf eines Erörterungstermins

ist leider nichts herausgekommen.

Aber das Ziel gibt es weiterhin, die für Radfahrer ärgerliche Lücke zu schließen. Dafür hat Rheinfelden schon 2019 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben und später auch den Lückenschluss zur finanziellen Förderung beim Agglomerationsprogramm Basel eingereicht. (gz)

Rheinfelden sucht Expertise

Qualifizierte Menschen (Bautechniker) sollten unbedingt die Stellenanzeige der Stadt Rheinfelden in der *VeloPost* beachten: Rheinfelden sucht einen Radverkehrsbeauftragten (m/w/d). Die Stelle hat große Bedeutung auch für die ehrenamtliche Tätigkeit der IG Velo Rheinfelden. Die freut sich darauf, die Herausforderungen auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt Rheinfelden gemeinsam anzugehen. (sj)

bemerkt & notiert

Rheinfelden. Die Inspektionstour der IG Velo mit Vertretern der Stadtverwaltung zu Mängeln der Radinfrastruktur zeigt erste Ergebnisse. So wurde südlich der Wiechsmühle eine Wurzel-erhebung beseitigt.



Jedoch wurde ein weiterer Schaden, nur wenige Meter entfernt, nicht behoben – bei Frost und Glätte kann es dort gefährlich werden. Ebenso warten weitere



Bereiche (Schwarzer Weg zwischen Adelberg und Friedrichstraße, Radweg zwischen Goetheschule und Eichendorff-Schule)

auf die der IG Velo zugesagte Überprüfung und das Beheben der Mängel.



Erfreulich dagegen ist die Installation eines Spiegels an der engen und kurvigen Unterführung der Nollinger Straße/ B 316. Jetzt ist der Gegenverkehr rechtzeitig sichtbar. (gz)



Rheinfelden macht Klima

Die IG Velo ist Mitglied im neuen Rheinfelder Klimabeirat.
Was gut ist. Denn Radfahren ist wichtig für den Klimaschutz.

Rheinfelden will bis 2040 eine klimaneutrale Kommune werden. Dazu müssen die Treibhausgas-Emissionen von aktuell 13 Tonnen pro Einwohner auf 1 Tonne reduziert werden – ein wahrhaft ehrgeiziges Vorhaben.

Die Stadt hat einen Klimabeirat ins Leben gerufen als neues Dialog- und Diskussionsforum, um das ambitionierte Ziel gemeinsam mit allen Rheinfeldern zu erreichen. Neben Akteuren aus der lokalen Wirtschaft und Vertretern der Zivilgesellschaft wurden Experten-Verbände eingeladen, darunter auch die IG Velo Rheinfelden, in diesem Klimabeirat mitzuwirken.

Auf die Mobilität kommt's an

Im Herbst kamen zur Gründungssitzung 30 Teilnehmer. In einem sehr interessanten Impulsvortrag zeigte Denis Becker (fsp.stadtplanung Freiburg) die zentralen Herausforderungen einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Stadtentwicklung auf. Unter den verschiedenen Handlungsfeldern (Städtebau, Energieversorgung, Grünräume) ist die Mobilität als drittgrößter Verursacher von Treibhausgasemissionen (Anteil 20 Prozent) ein gewichtiger Faktor. Als Maßnahmen zur Verringerung nannte Becker leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV, angemessene Preise für öffentlichen Parkraum und kommunale Mobilitätskonzepte.

Teaba Lerch, die Klimaschutz-Managerin der Stadt Rheinfelden, präsentierte kommunale Klimaschutzpotenziale und die Aufgaben und Ziele des Klimabeirats: Politik und Verwaltung beraten, Maßnahmen bewerten und eigene Ideen entwickeln, Vorschläge aus der Bürgerschaft aufnehmen, Projekte ins Rollen bringen und Fortschritte begutachten. Diese vier Handlungsfelder wurden definiert und in Arbeitsgruppen diskutiert: Stadtentwicklung, Energie, Wirtschaften & Arbeiten sowie Mobilität.

IG Velo ist schon lange dran

Leitziele für Mobilität sind eine Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt durch Verkleinerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

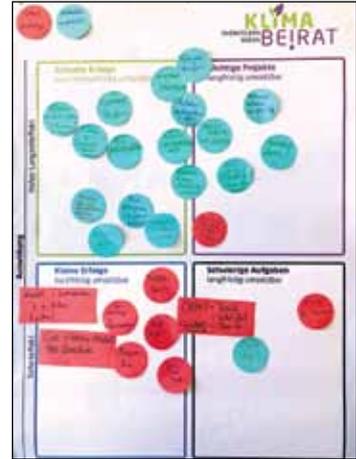
– alles Ziele, denen die IG Velo seit Jahren durch konkrete Maßnahmen näherzukommen versucht. Dass die Umsetzung das Entscheidende ist, zeigte sich auch daran, dass unter „bereits umgesetzt“ der städtische Mobilitätsplan 2016 und die Machbarkeitsstudie Radschutzstreifen 2020 genannt wurden – obwohl sich bei beidem nicht viel getan hat.

Thema Rad ist allen wichtig

In der Arbeitsgruppe Mobilität wurden die Themenblöcke Verringerung MIV, ÖPNV und Sharing-Angebote behandelt. In einem Brainstorming platzierten die sieben Teilnehmer verschiedenste Ideen in eine Wirkungsmatrix (Wirkung gegenüber Aufwand). Interessant war zu beobachten, dass Ideen, die zur persönlichen Mobilität vorgestellt wurden, vorwiegend Veloverkehr und Veloinfrastruktur betrafen – ohne dass die IG Velo selbst diese Themen

aufbringen musste. Bewusstsein und Bedarf der Bevölkerung sind da! Diskutiert wurden zum Beispiel Fahrradstraßen, Fahrradachsen in die Stadt, Veloabstellplätze, Attraktivität Fahrradfahren, Einbindung von Schulen und Schülern.

Die in der Auftaktsitzung gesammelten Ideen wurden als wichtige Bausteine für das ambitionierte Klimaschutzprogramm angesehen. Es soll 2023 in weiteren Arbeitsgruppen- und Plenumsitzungen zügig vorangebracht werden. Die IG Velo ist gespannt auf die nächsten Diskussionen, wird sich weiterhin einbringen, konkrete Ergebnisse und ihre Verwirklichung einfordern. (gz)



Die Ideen der Arbeitsgruppe Mobilität in einer Matrix: Wie wichtig und wirkungsvoll sind sie?



Sie sind an einer interessanten Herausforderung interessiert? Sie fahren gerne Fahrrad?

Wir suchen einen **Bautechniker Straßen- / Tiefbau**

(m/w/d) für eine 50% Stelle als Radverkehrsbeauftragten

In Zukunft wird das Rad immer mehr an Bedeutung gewinnen. Aus diesem Grund suchen wir jemanden, der das Radwegenetz bei uns ausbaut und unterhält. Sie planen zusammen mit dem Landkreis und aufgrund unserer besonderen Lage auch mit der Schweiz zusammen.

Weitere Infos zur Ausschreibung erhalten Sie auf unserem Karriereportal unter <http://karriere.rheinfelden.de>

Wir freuen uns auf Ihre Online-Bewerbung.

Rheinfelden Baden

Rheinfelden verbindet

familienbewusst & demografieorientiert

Sie finden uns auch bei XING

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 widerruflich, den Mitgliedsbeitrag zu Lasten des Kontoinhabers :

Bank:

IBAN:

mittels Lastschrift einzuziehen.

Ort, Datum:

Unterschrift Kontoinhaber:

Was Sache ist

Tempo runter!

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte und darf keineswegs ausgereizt werden. Solange dies wenig im Bewusstsein ist, bleibt das Radfahren insbesondere auf Straßen außerorts gefährlich.

In Deutschland gilt auf Straßen außerorts, umgangssprachlich Landstraßen, generell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bei entsprechenden Straßenverhältnissen oder einer Gefährdungslage können allerdings geringere Höchstgeschwindigkeiten ausgewiesen werden. Die zuständigen Behörden bzw. die Polizei leiten eine Gefährdungslage von Unfallhäufungen ab.

Tempolimits nur schwer erreichbar

Wenn es diese Unfallhäufung nicht gibt, ist es im Rahmen der gegenwärtigen Auslegung des Begriffs „Gefährdung“ rechtlich schwierig, ein Tempolimit außerorts anzuordnen. Ein Gegenargument zur Temporeduktion auf Landstraßen ist außerdem, dass eine reine Ausweisung nicht ausreicht. Tempolimits müssten – damit sie eingehalten werden – konsequent überwacht werden.

Rücksichtnahme nötig

Womit sich ein weiteres Thema anschließt, ein grundlegendes: Der Mensch als Primat zeichnet sich durch besondere kognitive und emotionale Fähigkeiten aus. Allerdings scheinen diese beim Lenken eines Autos wortwörtlich unter die Räder zu kommen. Denn andernfalls könnte man davon ausgehen, dass Autofahrerinnen und Autofahrer ihre Geschwindigkeit aus Rücksichtnahme anpassen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht ausfahren. Was ohnehin laut Straßenverkehrsordnung nicht generell zulässig ist.

Kein Recht aufs zulässige Höchsttempo

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) weisen auf die rechtliche Lage hin: „Vielen Verkehrsteilnehmenden ist es nicht bewusst: Fahren mit unangepasster

Geschwindigkeit bedeutet nicht nur, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten. In vielen Fällen kann man ebenfalls zu schnell sein, obwohl man das Tempolimit einhält oder unterschreitet. Denn: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt nur bei idealen Bedingungen. Dazu heißt es in § 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO): Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.“

(Quelle: www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/unfallursachen/unangepasste-geschwindigkeit)

Auf dem Rad höchst gefährdet

Radfahrerinnen und Radfahrer auf Landstraßen ohne einen sicheren, abgetrennten Radweg sind in besonderer Weise auf Außerorts-Straßen gefährdet. Diese Gefährdung leitet sich aus physikalischen Gesetzen ab, und die scheinen ebenfalls – wie die Regelung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit



– überwiegend unbekannt zu sein.

Womit das nächste Thema eingeführt wäre: Auch ein Teil der Auto- und auch Auto-(Wild-)Tier-Unfälle könnte mit einer temporeduzierten und rücksichtsvollen Fahrweise vermieden bzw. abgemildert werden.

Untere Autorin Nicole-Simone Dahms ist IG Velo-Mitglied, Pedelec-, Rad- und Autofahrerin.

IG Velo und ADFC knüpfen engere Bande

In der Vergangenheit gab es immer wieder Annäherungsversuche zwischen den Vereinen IG Velo und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC). Beide setzen sich seit Jahrzehnten für einen attraktiveren Radverkehr ein. Die IG Velo ist längst Mitglied im ADFC geworden. Aber es blieb bei losem Kontakt und einem großen Zusammentreffen: 2016 lud der ADFC Baden-Württemberg ihre Landesdelegierten zur Jahrestagung nach Lörrach ein – und staunte nicht

schlecht über Organisation und Erfolg der IG Velo.

Nun hat der IG Velo-Vorstand wieder das Gespräch gesucht, da der ADFC mit in die Planung des Radschnellwegs Wiesental (RS 7) einbezogen ist. Es ergab sich ein guter Austausch. Denn der ADFC ist auch über andere Radschnellwege bestens informiert und kann auf einen Schatz von Erfahrungen zurückgreifen.

Der ADFC ist bundesweit aktiv und mit mehr als 220.000 Mitgliedern

die weltweit größte Interessenvertretung von Radfahrenden, getragen auch von ihren Landesverbänden. Im Landkreis Lörrach gibt es rund 300 ADFC-Mitglieder. Aus Rücksicht und aus Respekt vor der Arbeit der IG Velo verzichtet der ADFC Baden-Württemberg auf eigene Angebote im Landkreis Lörrach. Für die Zukunft ist angedacht, die bisher lose Zusammenarbeit in eine feste Form zu gießen, um eine Win-win-Situation für Radfahrende zu erreichen. (wu/wg)

ADFC-Delegierte aus Baden-Württemberg, unter ihnen auch Wolfram Uhl, Co-Vorsitzender der IG Velo, bei der Tagung in Bremen.



Endlich ran an die Verkehrswende!

Wolfram Uhl ist Co-Vorsitzender der IG Velo, ebenso Mitglied beim ADFC – und als solches nahm er als Delegierter an der Bundeshauptversammlung des ADFC teil. Hier berichtet er.

Die Bundeshauptversammlung des ADFC nahm sich Themen an, welche die IG Velo als lediglich kreisweite Vereinigung mit nur wenig Nachdruck bearbeiten kann. So wurden in Bremen (wo der ADFC 1979 gegründet worden war) die Fahrradmitnahme im öffentlichen Personenverkehr beraten und konkrete Beschlüsse für ein Gelingen vereinbart. Auch die dringend notwendige Änderung der Straßenverkehrsordnung zugunsten des Radverkehrs stand auf der Agenda.

Die Ampel soll liefern

Der ADFC drängt darauf, dass die Vereinbarung der Ampelkoalition zur Verkehrswende und zur Förderung des Radverkehrs mit Leben gefüllt wird: Mehr Radverkehr soll keine Illusion

bleiben, sondern rasch Wirklichkeit werden. Der politische Leitantrag des ADFC-Bundesvorstands dazu lautete: „Klima- und Verkehrswende vor Ort ermöglichen – Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes umgehend umsetzen!“ Dieser Appell der rund 140 Delegierten an Bundesverkehrsminister Wissing, die Modernisierung des für die Verkehrswende zentralen Straßenverkehrsgesetzes nicht weiter zu verschleppen, wurde einstimmig gutgeheißen.

Ein weiteres Thema aus dem Fünfjahresplan betrifft das komplexe Planungs- und Genehmigungsrecht für Radverkehrsanlagen. Leider wird bisher nicht angemessen berücksichtigt, dass Radfahren emissionsfrei ist und einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs-

wende leisten kann. Daher setzt sich der ADFC für eine Vereinfachung, Beschleunigung und Anpassung der Planungsverfahren für Radverkehr ein.

Radförderung ganz praktisch

Auch sehr praktische Aufgaben wurden erörtert, so das Erlernen des Radfahrens und die Förderung der Fahrsicherheit, die Zertifizierung von Radwegen und touristischer Infrastruktur, die kommunale Radverkehrsplanung und das Veranstalten von Radtouren.

Im Übrigen: Die Bundeshauptversammlung ist der Zusammenschluss des Bundesverbandes mit den Landesverbänden. Vorsitzender dieses wichtigen Gremiums ist Hermino Katzenstein, Landtagsabgeordneter aus Sinsheim. Innerhalb der Landtagsfraktion der Grünen ist er Sprecher für Rad- und Fußverkehr. Er sagte Wolfram Uhl auch seine persönliche Unterstützung rund ums Thema Radschnellweg Wiesental zu.

Hoch nach Norden zur Barentsee

Zwei IG Velo-Mitglieder fuhren mit dem Rad von Steinen aus nach Skandinavien. Björn Küster erzählt in der VeloPost von den 2.000 Kilometern durch Finnland entlang des Eisernen Vorhangs.

Ohne nennenswerte Vorbereitung, was die Kondition betrifft, starteten meine Frau Karin und ich am 10. Mai zu einer dreimonatigen Radreise: von unserer Haustür in Steinen aus durch Deutschland, Finnland und Norwegen.

Dafür hatten wir uns zwei Reiseräder ohne elektrische Unterstützung gekauft. Zuvor waren wir nur auf kleinen Touren mit unseren E-Bikes unterwegs gewesen. So ohne Erfahrung sahen wir Deutschland als Teststrecke an: Würden wir die gesamte Tour mit dem vielen Gepäck (Zelt, Kochutensili-

wuchs auf den ersten 1.000 Kilometern und genügte.

In der *VeloPost* erzähle ich nur vom finnischen Abschnitt unserer Reise, das waren mit einigen Abstechern rund 2.000 Kilometer: vom Fährhafen in Helsinki erst einmal etwa 250 Kilometer gen Osten Richtung russische Grenze und danach immer Richtung Norden bis zur Barentsee auf die Varanger-Halbinsel. Die Route ist Teil des Iron Curtain Trails, entlang des Eisernen Vorhangs – die EuroVelo Route EV13.

Durch die Einsamkeit

In Finnland führt dieser Fernradweg durch wirklich sehr abgelegene Gebiete entlang der russischen Grenze. In weiten Teilen folgt er der Via Karelia, einer alten Handelsstraße. Diese Einsamkeit bringt auch gähnend leere Straßen mit sich – ein Traum für jeden Radfahrer! In der Regel sind die Straßen gut ausgebaut, wir sind nur wenige Schotterstraßen gefahren. Wir hatten oft das Gefühl, seit Tagen keine Menschen mehr gesehen zu haben. Dafür umso mehr Rentiere.

Für die Finnen waren wir wohl Exoten. Wir haben so gut wie keine anderen Radfahrer getroffen, und so waren wir für die Einheimischen wohl eine angenehme Abwechslung. Finnen sind oft auf uns zugekommen und waren sehr interessiert daran, was wir uns da antun. Anscheinend ist das keine Radfahrernation. Es gab viele Gespräche, die leicht in Englisch geführt werden konnten. Wir haben einen guten Ein-



Finnland – ein Auf und Ab und Auf und ...

blick in die Lebensweise der Leute bekommen.

Angenehm war für uns auch, dass Autofahrer sehr rücksichtsvoll unterwegs sind; eine Ausnahme machten da höchstens Wohnmobil-Touristen. Manchmal wartete der finnische Autofahrer gefühlt zehn Sekunden an einer Kreuzung, bis wir denn mal vorbei waren – das war schon spaßig.

Finnland ist im Übrigen nicht so flach, wie man sich das eventuell vorstellt. Es ist ein ständiges Auf und Ab.

Das tägliche Prozedere

Wo können wir uns verpflichten, und wo übernachten wir? Das waren die Fragen, die unterwegs besonders interessieren. Der Ukrainekrieg wie auch Corona und alles andere, worüber die Leute in Deutschland täglich diskutieren: Nichts von dem war ein Thema, auch nicht in den vielen Gesprächen mit den Einheimischen. Die waren mehr als entspannt und schienen alle sehr zufrieden mit ihrem Leben zu sein.



Bereit zur Abfahrt in Steinen: Björn und Karin Küster.

en, Angelzubehör etc.) auch schaffen? Unsere Bedenken erwiesen sich als unbegründet. Wir haben noch nicht einmal einen Plattfuß während der 5.000 Kilometer gehabt; und unsere Fitness



Radfahrer sind seltene Gäste in Finnland. Und werden dann auch schon mal vor dem Lokal mit Trompetenklängen begrüßt.

Auffällig war, dass der Winterkrieg 1939/40 gegen Russland auch heute noch ein gewichtiges Thema für die Finnen ist: Sie sind immer noch sehr stolz auf ihren Sieg, hörten wir in den vielen Gesprächen. Ab und zu sieht



Erinnerung an den Winterkrieg gegen Russland.

man auch Relikte aus diesem Krieg am Straßenrand. Am eindrucksvollsten war aber eine Gedenkstätte mit Steinblöcken, wohl 20.000, entsprechend der Zahl der Gefallenen in der Schlacht von Suomussalmi. Ein Denkmal mit 105 Glocken, eine für jeden Tag des Winterkriegs.

Was in unseren Breiten an jeder Ecke zu haben ist, kann rar werden vor allem im nördlichen Teil von Ostfinnland. Dort kann es sein, dass es auf 80 Kilometern nur eine Einkaufsmöglichkeit gibt. Jede Möglichkeit zur Einkaufen nahmen wir gerne an. Einmal wurden wir mit einem

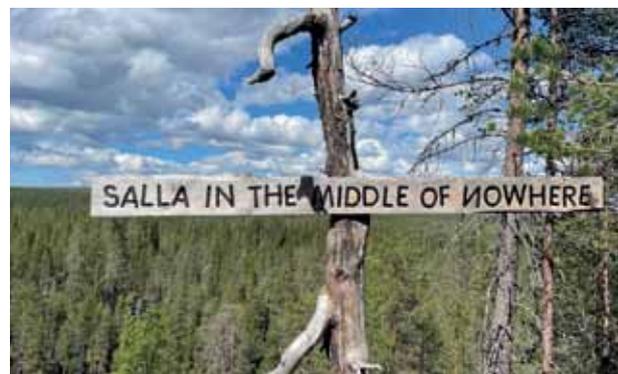
Trompetensolo begrüßt. Schließlich waren wir für die Einheimischen eine interessante Abwechslung – auf dieser Strecke haben wir so gut wie keine anderen Radler getroffen. Die Auswahl an Essbarem war manchmal äußerst bescheiden. Dann wird einem bewusst, in welchem Überleben wir in Deutschland leben.

Brennholz gratis

Übernachtet haben wir meistens im Zelt auf Campingplätzen. Alle waren mit Unterstand, Hütte oder ähnlichem und mit Feuerstelle ausgestattet. Das Brennholz lag immer gratis bereit. Da traf man sich dann am Abend zu einem Schwätzchen und hatte auch einigermaßen Ruhe vor den Millionen Moskitos. Die waren schon sehr nervig, ebenso die Pferdebremsen, die einen in größerer Zahl auf der Fahrt begleiteten und die man auch nicht bei den Abfahrten abschütteln konnte.



Rechts ab von der Radroute: die Grenze zu Russland.



Salla in Lapland erreicht: in der Mitte des Nirgendwo ...



Für die Nächte möglichst Campingplätze angesteuert – wo es immer viel, viel Platz gab.



Lag auf der Route und war selbstverständlich eine Exkursion wert: der Koli-Nationalpark mit Blick hinab auf den Pielinensee.

Die Rentiere hatten es auch nicht leicht mit den Blutsaugern und ebenso wenig mit der Hitze. Wir hatten nur an zwei Tagen Regen. Wir sahen die Rentiere ständig auf der Straße, aber auch im Schatten von Häusern liegen. Autos veranstalteten Hupkonzerte, damit die Rentiere sich von der Straße entfernten. Vor uns Radfahrern flohen sie allerdings. Ich habe mal gelesen, dass zum Einfangen auch Motorräder verwendet werden. Rad und Motorrad ist wohl dasselbe für die Tiere.

Entschleunigt ungemein

Die etwas größeren Ortschaften haben uns meistens nicht beeindruckt. So schöne Fischersiedlungen wie in Norwegen gibt es nicht. Auch haben die kleinen Ortschaften selten einen Ortskern, sondern bestehen aus einzelnen, weit verteilten Häusern und Höfen. Ich fragte mich oft, wovon diese Menschen dort leben.

Die unberührte Natur ist natürlich grandios. Es wurde uns nicht langweilig, obwohl wir meistens nur Wald, Sumpf und Seen gesehen haben. Diese „monotone“ Weite entschleunigte uns

ungemein – so erholt sind wir noch nie in den Alltag zurückgekehrt.

Einige Abstecher hatten wir dann auch eingeplant. So haben wir zum Beispiel Wanderungen im Koli- und Oulanka-Nationalpark unternommen. Das waren willkommene Abwechslungen.

Ein Fazit?

Finnland hat uns sehr gut gefallen, speziell die Leute dort. Es muss einem

natürlich gefallen. Wenn man Einsamkeit nicht so mag – den Trubel findet man unter anderem auf den Lofoten, wo wir später auch durchgefahren sind. Norwegen ist landschaftlich viel spektakulärer, aber was den Verkehr betrifft, fanden wir es als Radfahrer dort längst nicht so angenehm wie in Finnland. Zudem hatten wir das Gefühl und machten die Erfahrung, dass sich Finnen über uns Rad fahrende Tou-

risten immer gefreut haben. Man kam sehr einfach ins Gespräch und hat viel über Land und Leute erfahren. Also, zusammenfassend: viele eindrucksvolle Erfahrungen gewonnen (und einige Kilo verloren).

TIPP

Björn und Karin Küster beantworten gerne Nachfragen. Kontakt per E-Mail: zoogro@aol.com

Das war die komplette Reisetour

Finnland war nur ein Teil der gesamten Reise. Wir fuhren in Steinen los, immer dem Rhein nach, über Köln bis nach Wesel. Von dort sind wir quer rüber über Münster, Osnabrück, Bremen nach Travemünde zur Fähre nach Helsinki. Von dort mit dem Rad weiter bis zur russischen Grenze und hoch bis zur Barentsee – davon handelt der Bericht.

Weiter ging die Radreise übers Nordkap nach Tromsø, von dort nach Trondheim über Senja, Vesteralen und die Lofoten. In Norwegen haben wir öfter Strecken mit Hurtigruten überbrückt. In

Norwegen waren wir ca. vier Wochen, das Wetter war meistens bescheiden und die Tage oft nur acht bis 12 Grad warm. Ab Trondheim mit dem Zug nach Oslo, mit der Fähre nach Kiel und mit dem Zug von Hamburg nach Basel.



Überall am Weg: Rentiere ...



Bilder von rechts: das Velo demontiert für die Velotasche im TGV und am Ziel wieder zusammengebaut.

Mit Velotasche im TGV

Ob ICE oder TGV: Fahrradstellplätze gibt es meistens nicht. Aber mit etwas Aufwand passt das Reiserad in den TGV.

Für begeisterte Velofahrer ist die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr immer noch ein großes Hemmnis und auch Ärgernis – im ICE ebenso wie im französischen Pendant, dem Hochgeschwindigkeitszug TGV. Die geplante Umrüstung geht nur sehr schleppend voran. Was tun?

Wolfram Uhl und seine Partnerin haben es mit der Velotasche im TGV nach Aix-en-Provence versucht. Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF gestattet je Fahrgast ein Gepäckstück, das als Handgepäck mitgeführt werden kann. Kann auch ein Velo sein, muss aber zusammengeklappt oder Räder müssen abmontiert sein. Das Velo muss letztlich in einer Schutzhülle verstaut werden können, die maximal 130 mal 90 Zentimeter groß sein darf.

Aufwand überschaubar

Geht das? Wolfram Uhls Reiserad hat die Rahmengröße 60. Um es in einer Velotasche zu verstauen, musste einiges abmontiert werden. Doch der Aufwand ist überschaubar. Zuerst das Vorderrad herausnehmen und das Schutzblech sowie den Lowrider-Gepäckträger abmontieren. Dann stehen noch der Lenker und der Vorbau im

Weg. Vor ihrer Demontage ist es ratsam, Montagepunkte zu setzen, um später die gewohnte Lenkereinstellungen unkompliziert wieder zu finden. Der Lenker lässt sich mit wiederverschließbaren Kabelbindern am Oberrohr festmachen. Am Vorbau nur die Schrauben lockern und ihn nach hinten drehen. Der Sattel ließ sich ganz tief einfahren; eventuell müsste der auch herausgenommen werden. Das Vorderrad, Schutzblech und Lowrider lassen sich ebenfalls mit Kabelbindern am Rahmen befestigen, und so kann auch das Schaltwerk geschützt werden.

20 plus 20 Minuten

Dann alles in die Velotasche rein. Das Hinterrad blieb fest verbaut. Das Gepäckstück war zwei, drei Zentimeter länger als zulässig, was aber keine Probleme machte. Das Auseinandernehmen dauerte übrigens rund 20 Minuten, gleich lang wie später der Zusammenbau. Die Velotasche läßt sich im TGV in einem gesonderten, extra großen Gepäckfach gut verstauen.

Das Reiserad in der Velotasche, rund 18 Kilo schwer, lässt sich leider nicht überall ganz leicht tragen. Um das Schleppten auf und über die Bahnsteige

zu vermeiden, empfiehlt es sich, möglichst auf Höhe des voraussichtlichen Wagenstandorts alles reisefertig zu machen. Für eine Reise Richtung Südfrankreich ist ein Umsteigen in Mulhouse notwendig. Auf dem Weg nach Süden schleppten wir in Mulhouse die verpackten Velos über die Bahnsteige. Bei der Rückreise haben wir in Mulhouse gleich alles wieder zusammengebaut und sind mit dem TER (Velomitnahme kostenlos) zurück nach Basel SBB gefahren.

Aber noch einmal zurück zum ersten Tag der Reise: Nach sechseinhalb Stunden entspannter Zugfahrt kommt man im ca. 700 Kilometer entfernten Aix-en-Provence an. Leider liegen die TGV-Bahnhöfe teilweise weit außerhalb der Städte. Das sollte vorher genau angeschaut werden. Mit der Carte Avantage Senior für Personen ab 60 Jahren, die immer wieder für 49 Euro angeboten wird, reist man mit vielen Vergünstigungen durch Frankreich.

TIPP

Es gibt auch TGVs mit (kostenpflichtigen) Fahrradabteilen. In welchen Zügen Frankreichs und wie das Velo mitgenommen werden kann, liest man im Detail auf <https://de.francevelotourisme.com/tipps/fahrradmitnahme-in-den-franzosischen-zugen>.

Noch mehr Velos in SBB-Zügen

In der Schweiz bei der SBB sind 2022 zum fünften Mal in Folge mehr Reisen mit Velos gezählt worden. Sie hat an vielen Wochenenden und Feiertagen zusätzliche Veloplätze auf beliebten Strecken geschaffen – durchs Hinzufügen besonderer Wagen und das Öffnen der Gepäckabteile für Velos.

Die SBB geht davon aus, dass dieser Trend anhält und schafft in den nächsten Jahren insgesamt 500 weitere Veloplätze in ihren Zügen, größtenteils in den Intercity-Steuerwagen,

aber auch in der EuroCity- sowie der IC 2000-Wagenflotte.

Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 ist der Gültigkeitsbereich für Velobillette (zum Beispiel Velo-Pass, Velo-Tageskarte) ausgeweitet und jenem des GA angeglichen. Das Kaufen ist einfacher: Künftig gibt das Verkaufssystem automatisch das günstigste Billett aus, wenn man beim Kauf angibt, dass man mit dem Velo unterwegs ist. Nur Verbindungen mit Veloselbstverlad werden angezeigt.



Leser schreiben

„Belgien erhielt den Zuschlag“

Betrifft: Unterwegs mit S-Pedelec

Da meine Frau und ich den Arbeitsweg in die Schweiz sehr häufig mit dem S-Pedelec bewältigen, planten wir einen Kurzurlaub 2022 nicht nur nach den Kriterien „Klima, Kultur und Landschaft“, sondern auch nach der geltenden Straßenverkehrsordnung. Damit erhielt Belgien den Zuschlag, da dort – ähnlich wie in der Schweiz – die S-Pedelecs mit sehr viel freundlicheren Regelungen im Verkehr unterwegs sein können.

Wir haben diesen Urlaub genossen und waren beeindruckt von der Rad-Infrastruktur und dem Verhalten der belgischen Autofahrer, die – so zumindest unsere Erfahrung – immer rücksichtsvoll gegenüber Radlern waren. Wenn dies einmal anders war, handelte es sich ausnahmslos um ausländische Autofahrer, die offensichtlich mit dieser Grundhaltung nicht vertraut sind. In Brügge halten sogar Busse (trotz eigener Vorfahrt) immer wieder einmal freundlich für Radler an. Reifen-



Pump-Stationen, die Veloparkhäuser, Öffnung von fast ausnahmslos allen Einbahnstraßen in den Städten für die Velofahrer machen das Vorankommen attraktiv.

Was uns daher in Belgien überhaupt nicht gefehlt hat: hupende Autofahrer, welche S-Pedelec-Nutzer auf den Radweg scheuchen wollen oder diesen beim Überholen gefühlt den Rückspiegel abrasieren, weil sie die in Deutschland geltenden Abstandsregeln nicht beachten.

Es war ein entspanntes Vorankom-

Fahrradparkhaus in der Altstadt von Brügge: ein Hingucker und auch Symbol für die Wertschätzung der Radfahrer.

men, wie es derzeit in Deutschland unmöglich scheint. Sehr schade, wäre die Möglichkeit, den Arbeitsweg mit den flotten Rädern zurückzulegen, doch für eine viel größere Personengruppe attraktiv, gäbe es in Deutschland Verkehrsregeln wie in der Schweiz oder in Belgien.

Michael Ehrensperger, Schliengen



»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



Was geht, was nicht?

Fahrradbeleuchtung ist um Klassen besser geworden.

Was allerdings nicht erlaubt ist, weiß der Pressedienst-fahrrad.

Im Winter kommt es auf gutes Licht an. Reichlich Auswahl gibt es. Aber oft sind Beleuchtungen zu sehen, die nicht der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechen.

- **Blinkende Scheinwerfer** oder Rücklichter sind verboten – zumindest am Fahrrad. „Die StVZO setzt hier einen klaren Rahmen und erlaubt blinkende Rückleuchten nur in Verbindung mit einer Notbremslichtfunktion“, erklärt Tim Salatzki vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Er setzt aber hinzu: „Radfahrende dürfen blinkende Leuchten am Körper oder dem Rucksack tragen und so ihre Sichtbarkeit erhöhen.“

- **Akku-Beleuchtung** an Fahrrädern ist bereits seit 2013 erlaubt. Aber: „Nicht jede Akku-Beleuchtung darf im Straßenverkehr verwendet werden. Eine StVZO-Zulassung haben nur Leuchten mit einer Zulassung des Kraftfahrtbundesamtes, der sogenannten K-Nummer“, erklärt Sebastian

Göttling vom Lichtspezialisten Busch & Müller. Die Prüfnummer wird durch ein K mit Wellenlinie und Zahl angegeben – Achtung bei Sonderangeboten.

- **Über Rennräder** ist auf Internet-Seiten zu lesen, dass es eine Sonderregelung bei der Beleuchtung für Rennräder bis elf Kilogramm gebe. Diese Regelung ist jedoch veraltet. „Rennräder müssen bei Dunkelheit genauso mit einer StVZO-konformen Beleuchtung ausgestattet sein wie andere Räder auch“, weiß Daniel Häberle vom Fahrradhersteller Cannondale. Dafür ist in der Regel eine Akku-Beleuchtung notwendig, die ab Dämmerung am Rad angebracht werden muss.

- **Fernlicht** ist an Fahrrädern erlaubt, wenn die technischen Anforderungen gegeben sind. „Aber der Gegenverkehr darf nicht geblendet werden. Wie beim Auto gilt deshalb: Innerorts und außerorts muss man bei Gegenverkehr das Fernlicht ausschalten“, weiß Se-

bastian Göttling. Busch & Müller bietet Scheinwerfer mit Fernlicht für E-Bikes oder neu auch mit Akku-Beleuchtung für Fahrräder ohne E-Antrieb an.

- **Blinker** – also Fahrtrichtungsanzeiger – sind an Fahrrädern nur in Ausnahmefällen erlaubt – genau gesagt nur an mehrspurigen, motorisierten Fahrrädern oder solchen mit einem



Bild: www.pd-f.de / Florian Schun

Aufbau, der Handzeichen des Fahren den ganz oder teilweise verdeckt.

- **Hologramme** sind verboten. Auf der Eurobike wurden Fahrradlampen vorgestellt, die während der Fahrt Hologramme auf die Straße projizieren, zum Beispiel zur Fahrtrichtungsanzeige, Gefahrenmeldungen, Abstandregelungen oder Akku-Reichweite.

- **Ein zweiter Scheinwerfer** oder auch eine zweite Rückleuchte am Fahrrad ist zulässig. „Das bietet sich beispielsweise an, wenn man eine ältere Frontleuchte hat und mit einer leistungsstärkeren Akku-Leuchte nachrüstet“, sagt Daniel Gareus von Cosmic Sports, dem Vertreiber der Marke Knog in Deutschland. Fahrräder mit einer Breite von über einem Meter müssen sogar mindestens zwei Scheinwerfer und zwei Rückleuchten haben. Das gilt beispielsweise für einige Cargobikes.

- **Eine Helmlampe**, wie sie Mountainbiker gerne nachts nutzen, ist als Zusatzbeleuchtung erlaubt – solange sie den Gegenverkehr nicht blendet. Als alleinige Beleuchtung darf sie nur abseits der Straße benutzt werden.

- **Fahrradanhänger** verdecken oft die Schlussleuchte des Fahrrads – und dann muss der Anhänger mit einem zusätzlichen Rücklicht ausgestattet werden. „Das ist besonders bei Fahrradanhängern für Kinder und Hunde der Fall. Aber auch bei flacheren Lastenanhängern raten wir dazu, ein zusätzliches Rücklicht anzubringen“, sagt Carolin Lang vom Anhängerspezialisten Croozer.

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



Pinocchio im Sattel. Im portugiesischen Évora sah Yvonne Siemann diesen Pinocchio die Fassade hinauf radeln und werben: für einen Besuch im Antiquitätenladen mit Galerie.



Fein komponiert. Farbige Wände, das bestechende geometrische Muster vieler Gasanschlüsse, der Wegweiser zum Friseursalon, vermoostes Natursteinpflaster, alles eingerahmt von zwei Torbogen – und, nicht zu vergessen, auch noch ein Fahrrad: Martin Schulte-Kellinghaus hat diesen Innenhof entdeckt und ins Bild gesetzt. Auf der italienischen Seite des Lago Maggiore.



Runter vom Gas! In Maloja (Engadin) hat Ulrich Siemann diese Mahnung an Autofahrer entdeckt – und er vermutet: Vielleicht sitze ein typischer Ureinwohner dieser Bergregion da im Sattel.

Danke für alle Mitbringse!

VeloPost-Leser haben große Freude an diesen zwei Seiten mit MitbringseIn. Wieder hat die Redaktion in bunter Vielfalt Fotos erhalten. Bitte unbedingt 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



Fund in Flensburg. Mit Schiffstau dick umwickelt (oder: zusammengehalten?), in die Jahre gekommen wie auch das Haus dahinter – entdeckt in Flensburg von Ulrich Siemann.



Wo nur sind die Radler? Vor dem Eingang zu Lörrachs Hauptfriedhof sah Thomas Quartier grün eingewachsene Velos – und fragte sich, ob die Besitzer gleich auf dem Friedhof geblieben seien?



Ins Rekordbuch geschafft. Ein Riese mit gut drei Dutzend Fahrradsätteln – Isabelle Meier hat das Gefährt in Bolano (Ligurien) in einem großen Verkehrskreiseln stehen sehen. Bei Guinness als Weltrekord notiert, jedoch nur mäßig verkehrstauglich.



Warum denn nicht? Diesen exklusiven Radabstellplatz hat Willy Brüschi bei Merxheim im Elsass entdeckt. Einigermaßen sicher vor Diebstahl, obwohl, heutzutage ...



Kopfüber. Übler Sturz, und niemand hilft dem armen Kerl wieder auf! Auch Brunhilde Trickes nicht, die an der Unfallstelle am Doubs bei St. Ursanne für die *VeloPost* ein Foto schoss.



Geliebte Radfahrer. „Ich überhole“ mit 1,50 Meter Abstand, liest der Autofahrer auf diesem Schild. Und darunter „Métropole Nice Côte d'Azur liebt seine Radfahrer“. Madlee Disch hat sich gefreut und fotografierte.



Schreibhilfe. Hat Yvonne Siemann am Flughafen von São Paulo fotografiert: ein Velo ganz praktisch eingefügt in „healthy FOOD“ (gesundes Essen).



Ratlos am Wegrand. Kleiner Mann, was nun? Fragte sich Brunhilde Trickes, als sie dies in Gempfen (Kanton Solothurn) fotografierte.



Schön und praktisch. Friederike und Wolfgang Lorenz tourten in Slowenien an der Drau (Drava) und fanden solche Rastplätze klasse – also ein Foto aus Starše für die *VeloPost*!

Und was soll das?

Ist nichts mehr anzufangen mit diesem Rad, aber ein frischer Blumenstrauß auf dem Gepäckträger – ein Rad mit Gedenkfunktion, mutmaßt unser Fotograf Thomas Quartier. Er hat's



in der Fahrradstadt Münster entdeckt. Sah sich überhaupt um und merkt nach dem Besuch ernüchert an: 500.000 Fahrräder machen eine Stadt nicht unbedingt zu einem Verkehrsparadies.

Wie geht's zur IG Velo?

- www.igvelo.de
- **E-Mail:** 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

Dreimal ausgefallen, nun kehrt die Spezialradmesse Spezi im April 2023 auf die Bühne zurück. Dies nicht weit weg, in Lauchringen am Hochrhein. Mitstreiter der IG Velo Lörrach organisieren eine Radtour dorthin. Toni Latsch-Gulde berichtet.



Gerne hätte man 2020 die 25. Ausgabe dieser kleinen, aber feinen Spezialradmesse zusammen mit den treuen Besuchern gefeiert. Wegen des Coronavirus fand die Spezi 2020 und 2021 nur virtuell statt, mit ca. 15.000 Besuchern. Nun wird das Jubiläum 2023 an neuem Ort nachgeholt.

Starke Idee, großer Erfolg

Ins Leben gerufen wurde die Spezialradmesse 1996 durch die Betreiber des Fahrradladens Haasies Radschlag in Germersheim (Rheinland-Pfalz), Hardy Siebecke und Wolfgang Lange. Durch den immer größer werdenden Aufwand für die ständig beliebter werdende Messe konzentrierte sich Hardy Siebecke ab 2007 auf die Messeorganisation. Die Spezi sollte von Beginn an ein Zusammentreffen von Herstellern, Händlern und Radbegeisterten sein und wuchs auf zuletzt um die 15.000 Besucher an.

Wolf & Wolf steigt ein

Aus vielerlei Gründen haben die Messegründer und ihr Team die Spezi in neue Hände gelegt. Mit der Firma Wolf & Wolf haben sie einen etablierten Liegeradhersteller als Nachfolger gewonnen. Und damit zieht die Spezi auch um nach Lauchringen, wo das Schweizer Unternehmen (Hauptsitz Muttenz) seit 2021 einen Produktions-

standort auf deutscher Rheinseite hat. Das Areal der ehemaligen Lauffenmühle ist ein idealer Messeort, auch wenn die norddeutschen, dänischen und niederländischen Stammgäste der Spezi nun einen noch weiteren Anfahrtsweg haben. Dies ist nicht unerheblich, da viele Messebesucher auf muskelbetriebenen zwei, drei oder vier Rädern anzureisen pflegen. Wo Schatten ist, ist natürlich auch Licht: Die Besucher aus der Schweiz, Österreich, Italien und Süddeutschland freuen sich dafür über eine nun kürzere Anfahrt.

Neuer Ort mit mehr Platz

Waren in Germersheim die Ausstellungsflächen auf mehrere Hallen und das Freigelände verteilt, wird die Spezi 2023 (mit 50 Prozent mehr Ausstellerfläche) komplett in einer der ehemaligen Werkshallen der Lauffenmühle sein. Die Testparcours waren bisher getrennt. Am neuen Ort kann man aus der Halle heraus direkt auf einen ca. 700 Meter langen Testparcours gelangen. Die Aussteller benötigen keine zweite Präsenz am Testparcours, was ihren Aufwand reduziert und möglicherweise zu einem noch größeren Spektrum an Testrädern führen wird.

Zur Spezi mit dem Zug

Lauchringen ist mit dem Zug gut zu erreichen, vom Badischen Bahnhof in

Basel fährt eine Regionalbahn stündlich bis Lauchringen. Vom Bahnhof Lauchringen aus soll ein Shuttleservice zum Messegelände Lauffenmühle angeboten werden.

... oder auf dem Rad

Aus der IG Velo-Ortsgruppe Lörrach heraus wird eine Radtour zur Spezi organisiert. Die Entfernung: gut 60 Kilometer. Die Tour startet am Freitag, 28. April in Lörrach. Die Rückfahrt ist für Sonntagnachmittag, 30. April geplant. Am Montag, 1. Mai, kann man dann zuhause noch die Füße zur Erholung hochlegen – ein Feiertag.

Gemeinsam zelten

Wer übernachten will, kann sich auf dem Campingplatz Camping Hochrhein in Kadelburg einmieten. Das sollten alle Mitradelnden selbst organisieren – bei der Reservierungsanfrage einfach den Zusatz „Spezialradmesse“ mit angeben, die Platzbetreiber werden alle (spezial)radinfizierten Gäste im gleichen Areal unterbringen.

Es besteht natürlich auch die Möglichkeit, nur einen Weg in der Gruppe zu radeln und für den anderen Weg den Zug zu nutzen.

- Fragen und Anmeldungen bitte per Mail an loerrach@igvelo.de.
- Webseite: spezi.wolfundwolf.ch