

VeloPost



Starker Service

Bis heute konnten weit mehr als 20.000 Fahrräder bei Börsen der IG Velo gekauft werden. So wie dieses Frühjahr hier in Lörrach. Seite 5

Vorneweg

VeloPost auf Radreise

Viele IG Velo-Mitglieder waren vor Jahresmitte bereits auf Radreise – und *VeloPost*-Leser wissen, dass wir gerne die eine oder andere Tour mit schönen Bildern vorstellen: zum Nachfahren, auf jeden Fall als Lesevergnügen. Vier Seiten hatten wir für Hermann Rakows Radreise zu Seen im Tessin und der Lombardei freigehalten. „Neun Tage Seensucht“ steht drüber.

Selbstverständlich machen wir auch in unserer Sommer-Ausgabe Bestandsaufnahme. Berichten, was für Radfahrer gerade getan wurde (Rheinfelden glänzt!); erinnern daran, was unbedingt noch zu tun wäre und wie es weitergeht. Schauen gleich zu Beginn auf Lörrach, wo die IG Velo mehrmals im Jahr, zu festen Terminen, mit Verantwortlichen im Rathaus diskutieren kann. Jüngst darüber, ob die Stadt nicht zügiger mehr Fahrradstraßen einrichten könnte.

Wir präsentieren sehr gerne wieder die beiden Seiten mit „Mitbringseln“ unserer Leser. Es ist ein besonderes Vergnügen der Redaktion, die uns zugemailten Fotos aus vielen Ländern zu sichten: Erstaunliches, höchst Interessantes oder auch Witziges, das unseren aufmerksamen Radlern aufgefallen ist. Bitte weitere Post an uns!

Jetzt aber: viel Vergnügen beim Blättern und Lesen.

Wolfgang Göckel

IMPRESSUM

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

HERAUSGEBER:
IG Velo im Landkreis Lörrach
Postanschrift: IG Velo c/o Nellie Nashorn,
Tumringer Straße 248, 79539 Lörrach
Telefon: 07621-44446
E-Mail: info@igvelo.de

ANZEIGEN: Wolfgang Göckel
REDAKTION: Wolfgang Göckel
(wg/verantw./velopost@igvelo.de). Mitarbeiter dieser Ausgabe u. a.: Gerhard Zenke (gz), Jürgen Wiechert (wie), Ulrich Kremper (uk), Arne Wintrich (aw), Klaus Geese (kdg), Michael Jähne (mj), Karl Kaudela (kk)

DRUCK: Druckerei Winter, Heitersheim
AUFLAGE: 3.000



Einsfünzig, mindestens!

Rechtzeitig zum Stadtradeln erinnert die IG Velo am Straßenrand an ein klares Gebot der Straßenverkehrsordnung: Wer Radfahrer überholt, muss innerorts mindestens 1,50 Meter Abstand halten (außerorts sogar 2 Meter). Das schreibt die StVO schon seit April 2000 vor. Aber zu viele Autofahrer halten sich noch nicht daran – weil sie von der Pflicht nicht wissen, beim Überholen nicht dran denken oder einfach keine Rücksicht nehmen wollen.

Im Sommer 2022 hatte die IG Velo erstmals mit einer Kampagne auf die Vorschrift aufmerksam gemacht, der

Slogan: „Abstand ist Anstand“. Die Banner von damals sind nun wieder hervorgeholt und an ausgewählten Straßen installiert – bewusst dort, wo Autofahrer aus der Schweiz passieren, um im Landkreis Lörrach einzukaufen oder einzukehren. Denn Schweizer kennen aus ihrem Land kein Abstandsgebot. In Deutschland müssen sie es befolgen.

Die IG Velo hat für ihre Aktion die Kommunen als Partner gesucht. Werkhöfe haben Bauzaun-Elemente aufgestellt, auf denen die Banner „Abstand ist Anstand“ befestigt wurden.

Radeln fürs Klima

Stadtradeln läuft bis 4. Juli. In diesem Jahr hatten sich der Landkreis Lörrach selbst sowie 16 Städte und Gemeinden zur Kampagne angemeldet. Deren Ziel ist es, möglichst viele Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern.

Die IG Velo warb fürs Mitmachen, und Ortsgruppen bildeten auch Teams. Allerdings hatte IG Velo-Vorsitzender

Markus Sobott intern dafür geworben, ganz neue Teams zu bilden – ob am Arbeitsplatz, im Freundeskreis, in der Nachbarschaft oder im Verein. Denn mit vielen auch kleinen Gruppen erreiche man viele unterschiedliche Menschen – und könne vielleicht manch überzeugten Autofahrer zu einem Perspektivwechsel ermutigen.



Gratis für die Pendler.

Wer Tag für Tag seine Wege auf dem Fahrrad zurücklegt, die Umwelt schonend, dem gebührt zwischendurch ein Dankeschön. Meint jedenfalls die IG Velo Lörrach und richtete



zu Beginn des Stadtradeln einen Pendlertreff ein am Wieseweg, vor der Grenze zur Schweiz. An einem Dienstag ab 16 Uhr offerierte sie gratis Kaffee, Kuchen und Wassermelone – und erhielt Komplimente zurück für ihr Engagement für den Radverkehr.

Zum Gespräch ins Rathaus

Mehrmals im Jahr diskutiert die IG Velo Lörrach im Rathaus über Radverkehr. Am Tisch sitzen dann aus der Stadtverwaltung Klaus Dullisch (Fachbereichsleiter Tiefbau), der Radverkehrsbeauftragte Lukas Riesterer sowie Bettina Gropp (Straßenverkehr, Straßenrecht). Ein nützliches Treffen war's auch im Juni: Unmittelbar bevorstehende Arbeiten für Radfahrer wurden besprochen, auch die nötigen Umleitungen; und diskutiert wurde, wo nächste Verbesserungen kommen könnten. Für die IG Velo war es zudem Gelegenheit, an Wünsche und Forderungen zu erinnern. Hier einige Notizen dazu.

Wie weiter mit Fahrradstraßen?

Im Landkreis Lörrach macht überraschend Rheinfeldens voran mit Fahrradstraßen: Die erste ist eröffnet, ein Dutzend weitere sind fest eingeplant für die nächsten drei Jahre. Und was geschieht in Lörrach?

Die Bergstraße?

Lörrach war 2022 im Landkreis vorgegangen mit einer ersten Fahrradstraße, dieser Umfahrung des Zentrums. Die Bergstraße sollte rasch folgen, aber das Vorhaben wurde zurückgestellt – vielleicht auch, weil nicht ausdiskutiert war, welche Regeln hier für den KFZ-Verkehr gelten sollten. Die IG Velo plädierte für einen Modalfilter mit dem Ziel, dass die Bergstraße (als Fahrradstraße) für Autofahrer keine attraktive Alternative zur Belchenstraße wird.

Die Hartmattenstraße?

Die lange Hartmattenstraße ist zwar gesetzt als künftige Fahrradstraße – muss allerdings zunächst von Grund auf erneuert werden, einschließlich der Leitungen und Kanäle im Untergrund.

Vor 2028 wird der Bau nicht beginnen.

Die Wintersbuckstraße!

Und die Wintersbuckstraße? Sie ist für die IG Velo eine logische nächste Fahrradstraße. Denn die Wintersbuck-



straße (unser Foto) zielt auf den Berliner Platz und kann deshalb alle durch den Grüttpark führende Radrouten mit der bestehenden Fahrradstraße (Spitalstraße) verknüpfen. Nach Fertigstellung der „Neuen Mitte Nordstadt“ muss der Belag der Wintersbuckstraße in Teilen erneuert werden – was sich durchaus mit einer Widmung als Fahrradstraße verknüpfen ließe. Im Rathaus allerdings hat die Wintersbuckstraße als Fahrradstraße keine Priorität.

Wieseradweg hat Vorrang

Der Wieseradweg ist dem Fachbereich Tiefbau derzeit besonders wichtig: zu wenig Platz drauf, erst Teilstücke sind aufgeweitet. Auch diesen Sommer wird gebaut: Der heikle Ab-

schnitt nahe Bauhaus mit den Unterführungen wird verbreitert.

Weiteres ist geplant auf der Route entlang der Wiese. Als nächstes sucht die Stadtverwaltung die beste Idee, um mehr Platz zu schaffen auf dem Abschnitt von der Tumringer Brücke flussaufwärts bis zur langen Holzbrücke – möglichst mit einer Trennung von Radfahrern und Fußgängern.

In Zeiten knapper Kassen haben Projekte am Wieseweg für die Stadt einen Vorteil: Fürs Bauen dort darf die Stadt mit hohen Zuschüssen auch aus dem Agglomerationsprogramm Basel rechnen. (wg)



Zwischen Holzbrücke und Tumringer Brücke soll es auf dem Wieseweg mehr Platz geben.

Immer noch mangelhaft

In Lörrachs Fahrradstraße fühlen sich viele Radfahrer immer noch unsicher und gefährdet: zu viele Autos, vielfach zu schnell und oft unterwegs, wie sie gar nicht dürften.

Ganz klar ausschildern

Die IG Velo hat beim jüngsten Treffen im Rathaus erneut gefordert, die Beschilderung bei der Einfahrt vom Berliner Platz her zu verdeutlichen. Augenscheinlich hält das installierte Schild „Fahrradstraße“ Autofahrer eher nicht vom Einbiegen in die Spitalstraße ab – müsste es aber, weil hier kein Zusatzzeichen „KFZ-Verkehr frei“ montiert ist. Das vorhandene Zeichen „Anlieger frei“ hilft Autofahrern auch nicht. Die Allermeisten haben hier kein Anliegen, sie fahren durch.

Was tun? Zur Klarstellung hält die IG Velo es für nötig, zusätzlich zu „Fahrradstraße“ das allen bekannte Schild „Durchfahrt verboten“ zu installieren – so wie es (Bild rechts) die Gemeinde Eimeldingen getan hat. Werde geprüft, hörte die IG Velo im Rathaus.



Parkplätze müssten weg

Ein Zweites könnte leicht verbessert werden. Radler dürfen im ersten Abschnitt der Fahrradstraße (Spitalstraße) gegen die Einbahnrichtung fahren, bis zum Berliner Platz. Doch wird es für sie (unser Bild) eng und unübersichtlich, wo die Fahrbahn vor dem Berliner Platz nach rechts schwenkt. Deshalb die IG Velo wünscht, die ersten beiden Parkplätze in der Spitalstraße wegzunehmen.



Falschfahrer in Massen

Dass in der Fahrradstraße die Verkehrsregeln nur wenig akkurat befolgt werden, kann die IG Velo mit Zählungen belegen. Ein Beispiel: Wer im Auto auf der Riesstraße aufs Kreiskrankenhaus zufährt, stößt auf die Fahrradstraße – und darf (so die Schilder) nicht links in die Fahrradstraße einbiegen (Rettungsfahrzeuge, Busse und Taxis ausgenommen). Bei zwei Stichproben im Mai zählte die IG Velo innerhalb nur einer Stunde jeweils rund 50 (!) falsch abbiegende Autofahrer. (wg)

Zwei Brücken wieder in Ordnung

Fürs Radfahren war die Kanalbrücke im Hasenloch (Haagen) zuletzt eine üble Rüttelpiste. Im Juni hat die Stadt die Planken von einer Zimmerei erneuern und mit rutschsicherer Oberfläche belegen lassen. Einige hundert Meter weiter, auf der langen Holzbrücke hinüber ins Grütt, war die Unfallgefahr deutlich höher: Immer wieder rutschten Radfahrer beim Einbiegen (auf Seite Röttelnweiler)

weg, wenn der Holzbelag nass oder sogar eisglatt war – zum Teil üble Verletzungen waren die Folge. Jetzt hat der Brückenbauer Schmees & Lühn (Emsland) auf den ersten Metern (*unser Foto*) die Planken mit einer Rutschsicherung versehen. Der Erfolg bleibt abzuwarten. Das Regierungspräsidium gab den Auftrag, in Abstimmung mit der Stadt. (wg)



Radstreifen bis zur Grenze

Lörrach hat seine Basler Straße neu gestaltet, auf den letzten Metern zum Zoll hinauf. Die Straße war viel zu breit, seitdem dieser Grenzübergang stark an Bedeutung verloren hat. Nach dem Umbau ist die Fahrbahn nun für KFZ erheblich schmaler, und in beiden Richtungen sind gut zwei Meter breite Radstreifen markiert. Es fehlt noch dort, wo abgesperrt ist, die Bepflanzung zwischen Radstreifen und Gehweg. (wg)

Parken am Zentralklinikum

Rechtzeitig werden Radrouten aus Lörrach heraus zum Zentralklinikum fertig sein; einige Details konnte die IG Velo im Rathaus besprechen. Ihr ist wichtig, dass Fahrräder gut abgestellt werden können beim Eingang aufs Areal. Das Parkhaus, gerade im Bau, wird keinen Platz haben für Räder – die IG Velo hatte das überrascht und verblüfft zur Kenntnis nehmen müssen. Neben dem Parkhaus soll es einen Platz für Räder geben. „Radabstellen beim Zentralklinikum“ ist Aufgabe des Bauherrn Landkreis Lörrach. Aber auch die Stadt Lörrach wird ein Auge drauf haben.



Auf dem Rad zum Zentralklinikum

Aus Hauingen hinaus hat die Stadt einen neuen Weg neben die Steinstraße gelegt. Er reicht derzeit bis vor den Steinenbach, erhält hier noch eine Brücke und wird dahinter an den bestehenden, zum Klinikum führenden Rad-/Fußweg angeschlossen. Radler sollen ab Ortsausgang Hauingen zunächst mit dem KFZ-Verkehr auf der Steinstraße bleiben (Tempo 30; Fahrradpiktogramme auf dem Asphalt). Sie können vor der Steinenbach-Brücke, in Höhe der neuen Querungshilfe (*am oberen Bildrand*), in den Weg zur Brücke einschwenken. (wg)



Mit Rad zum Car-Sharing

Zu einem Car-Sharing-Standort sollte man doch hinradeln und das Fahrrad genau dort anschließen können! Befand so Lörrachs SPD-Stadträtin Christa Rufer. Jetzt hat die Stadt an zwei Plätzen Abstellbügel installiert: beim Stadtquartier Niederfeldplatz sowie (*Foto*) auf dem Pendlerparkplatz „Füssler-Areal“ beim Bahnhof Haagen. (wg)



Welch ein Service

Die Velobörsen machen's möglich: Nicht mehr genutzte Räder, günstig gekauft, rollen nun mit neuen Fahrern doch wieder durch Stadt und Land.

Kurz zurückgeschaut: 1989 hatte die IG Velo ein erstes Mal zur Velobörse in Lörrach eingeladen. 1990 schon war Premiere auch in Weil am Rhein, 1991 in Rheinfelden, und Schopfheim folgte 1997. Bis heute hat die IG Velo 124

Börsen organisiert – vorsichtig gerechnet standen mehr als 20.000 Fahrräder zum Verkauf.

Im Jahr 2026 wurden auf den Velobörsen Weil am Rhein 155 und in Rheinfelden 138 Fahrräder angeboten – wir berichteten bereits in der Frühlings-VeloPost. Den Abschluss machte die IG Velo Lörrach. Genau 204 Räder wurden angeboten, vom Kinderrad übers Mountain-Bike und den schlanken Renner bis zum E-Bike und sogar einem Tandem. Ganz wichtig und gesucht: das schlichte Rad für den All-

tag, für so wenig Geld zu erwerben, dass ein Diebstahl nicht ganz so arg schmerzen würde.

Wärmende April-Sonne half mit, den Lörracher Börsentag im Hof der Hebelschule zu einem Wohlfühltag zu machen. Auch für jene gut zwei Dutzend Mitglieder der IG Velo, die über Stunden mit anpackten, Verkäufer und Käufer berieten, Kleinigkeiten reparierten. Marita Steinebrunner-Dutschke, Karl Kaudela und Markus Sobott – sie sind Sprecher der Ortsgruppe Lörrach – hielten die Fäden in der Hand. (wg)



Wer ein passendes Rad gefunden hatte und eine Proberunde gefahren war, schob es zur Kasse. Zehn Prozent des Preises behält wie vereinbart die IG Velo: ein Honorar für den Service, und mit dem wird die Arbeit des Vereins finanziert.





Die Allererste

Seit Mai ist Rheinfeldens Eichbergstraße eine Fahrradstraße. Und das ist erst der Anfang.

Die Fahrradstraße sei Teil eines Gesamtkonzepts für den Radverkehr in Rheinfelden, erläutert Oberbürgermeister Klaus Eberhardt. Ziel sei es, Radfahrenden mehr Sicherheit und Übersichtlichkeit zu bieten – besonders im Bereich der Schulen und auf den Hauptachsen zur Innenstadt.

Das Einrichten der rund 880 Meter langen ersten Fahrradstraße, zwischen Mouscron-Allee und Hertener Straße, kostete rund 140.000 Euro; das Land gibt dazu 105.000 Euro als Zuschuss. Rheinfelden bereitet 13 weitere Fahr-

radstraßen-Projekte vor, um Lücken im Radwegenetz zu schließen und Schulen, Freizeiteinrichtungen sowie die Innenstadt besser zu verbinden.

Nochmals: die Regeln!

Der Autofahrer ist nur Gast und muss Rücksicht nehmen auf Radler. Die dürfen nebeneinander fahren, selbst wenn Autofahrer dann nicht mehr (mit mindestens 1,50 Meter Abstand) überholen können. Es gilt: Tempolimit 30.

Eine Korrektur angemahnt

Die IG Velo sieht dank Fahrradstraße die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Zur Freude über die Errungenschaft gesellt sich Kritik an einem Detail – verknüpft mit einem Vorschlag,

wie das Problem zu beheben ist.

Die Sache ist die: Die Fahrradstraße reicht im Osten bis zur Kreuzung Mouscron-Allee/Werderstraße. Aber kurioserweise endet sie eigentlich schon 50 Meter zuvor: Dort werden Radler von der Fahrbahn weg und auf einen Fuß-/Radweg geleitet. Gleiches in Richtung Westen: erst mal 50 Meter auf dem Fuß-/Radweg, dann runter in die Fahrradstraße.

Die IG Velo vermutet, dass dies mit der Verkehrsführung für Radler in der Werderstraße zusammenhängt. Dort besteht Benutzungspflicht für einen sehr schmalen Radweg. Die IG Velo hatte schon mehrfach vorgeschlagen und tat es jetzt erneut, die Benutzungspflicht aufzuheben, da der Radweg nur

ein magerer Streifen ist und bei Einweihung der Fahrradstraße schon wochenlang mit Schildern blockiert war.

Wenn die Radweg-Benutzungspflicht in der Werderstraße aufgehoben wird, kann die Fahrradstraße in der Eichbergstraße tatsächlich bis zur Mouscron-Allee geführt werden. Dann können Radfahrer die Mouscron-Allee queren und problemlos in die Werderstraße einfahren.

Auch der Stadtteilbeirat Warmbach und der Kernstadtbeirat fordern Verbesserungen im Kreuzungsbereich Mouscron-Allee. (gz)



Bereits 50 Meter vor Ende der Fahrradstraße werden Radler von der Straße abgeleitet (Bild links). Danach, in der Werderstraße (Bild rechts), sollen sie auf schmalen Streifen (der mit den Schildern!) oberhalb des Bordsteins bleiben. Die IG Velo will die Benutzungspflicht abgeschafft sehen.



Beim Einweihen der Fahrradstraße fotografiert: (von links) Tobias Obert (Bauamtsleiter), OB Klaus Eberhardt, MdL Sabine Hartmann-Müller (hinter ihr Sybille Jung, IG Velo), Dieter Wild (Stadtteilbeirat Warmbach) sowie Gerhard Zenke und Uli Krempfer von der IG Velo Rheinfelden.

Mit ganz langem Atem

Die IG Velo Rheinfelden zählte fünfzehn Jahre, bis die erste Fahrradstraße geschaffen war. Nach dem Erfolg zieht Gerhard Zenke hier eine Bilanz.

Was es gebraucht hat auf dem Weg zur ersten Fahrradstraße in Rheinfelden? Eine gutes Gesamtkonzept mit überzeugenden Argumenten, langen Atem, Penetranz und Durchsetzungsvermögen, viel Kommunikation, ein gutes Verhältnis zu den Entscheidungsträgern in Verwaltung und Gemeinderat, Überzeugungskraft und gute Lobbyarbeit. Dazu: guten Willen bei den Entscheidungsträgern. Schließlich: günstige Rahmenbedingungen.

2020: erste Ideen abgelehnt

Erste Vorschläge für Fahrradstraßen machte die IG Velo schon vor fünfzehn Jahren, im Februar 2020 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie „Schutzstreifen für Radfahrer“. Die Stadtverwaltung lehnte sie ab mit Hinweis auf die StVO: In betreffenden

Strecken zug müsse der Radverkehr schon heute vorherrschend oder durch planerische Maßnahmen alsbald zu erwarten sein. Das sei nicht gegeben.

2022: Klimabeirat als Hebel

Aber wir haben nicht aufgegeben. Im Oktober 2022 wurde die IG Velo in die Mobilitätsgruppe des neuen Klimabeirats berufen. Ziel waren konkrete Maßnahmen, die zügig zu verwirklichen wären und zum Klimaschutz beitragen. Die IG Velo ergriff die Chance und schlug Fahrradstraßen für die Hauptfahradachsen vor.

Nach einem ersten Entwurf im Januar 2023 entwickelte die IG Velo innerhalb von vier Monaten ein Konzept für Fahrradstraßen. Im Arbeitsbericht des Klimabeirats im Mai 2023 war der Vorschlag im Prinzip akzeptiert.

2023: Ab in die Fraktionen ...

Dann mussten Gemeinderatsfraktionen überzeugt werden: aufklären mit einer umfassenden Präsentation. Im April 2023 hörten alle Fraktionen die IG Velo an und nahmen Infos und Argumente in die Gremien mit.

... und Mitarbeit an der Studie

Im Herbst 2023 wurde die IG Velo einbezogen in die Entwicklung einer Machbarkeitsstudie „Fahradstraßen“ durch ein Planungsbüro. Entscheidend dafür waren ein gutes Verhältnis zu Entscheidungsträgern in der Stadtverwaltung und persönliche Beziehungen. Heraus kam ein Gesamtkonzept, ergänzt um Vorschläge der Stadt (Verbindung der Schulen).

2025: ein Ja im Rathaus

In den folgenden Sitzungen der Entscheidungsgremien ging es um Prioritäten und einige Knackpunkte im Konzept. Es dauerte dann noch bis Juli 2025, bis der Gemeinderat beschließen konnte: erste Fahrradstraße in der Eichbergstraße, zwölf weitere sollten folgen. Vorbehaltlich ausreichend guter Haushaltslage. Dank der früheren Lobbyarbeit in den Fraktionen gelang eine der IG Velo wichtige Änderung bei der Reihenfolge der Maßnahmen.

Jetzt ist die IG Velo gespannt auf die nächsten drei Jahre mit dem Bau weiterer Fahrradstraßen. (gz)

Lasst uns mal reden

Der Velo-Sommer ist noch in vollem Lauf – und an seinem Ende, im September, wollen die Sprecher der IG Velo Rheinfelden gerne mit allen interessierten Vereinsmitgliedern in der Stadt in Kontakt kommen.

- Wir wollen mit Euch die Verbesserungen im Stadtgebiet feiern. Konntet Ihr die Fahrradstraße in Warmbach oder den neuen Radweg von Adelhäusern nach Maulburg schon testen?
- Was haltet Ihr von den geplanten weiteren Fahrradstraßen? Wir möchten auch gerne hören, was Euch beim



Das Sprecherteam freut sich auf einen interessanten Abend: (von links:) Gerhard Zenke, Ulrich Krempfer, Sybille Jung.

Radeln in der Stadt unangenehm oder auch angenehm auffällt. Was macht Spaß, was ist gefährlich, was nervt?

- Wir wollen auch wissen, wer im Bereich seiner Möglichkeiten Lust hat, aktiv in unserer IG Velo-Ortgruppe mitzuarbeiten. Wer will zusammen mit anderen auf eine gemeinsame Ausfahrt gehen? Was sollen wir für Themen aufgreifen? Wie bekommen

wir mehr Rheinfelder aufs Rad?

- Spannend ist auch, wer was im Urlaub und auf dem Weg dahin mit dem Rad erlebt hat. Und Tipps hat.

Der Termin. Das Treffen findet statt in Nollingen im Spielhaus, Neumattenweg 14: am **18. September 2026** um 18.30 Uhr. Für Snacks und Getränke wird gesorgt sein.

Trostpflaster für den Winzerweg

Ein Aufruf zur Rücksichtnahme ist gut, aber nicht gut genug.

Sie ist ein Dauerbrenner in Weil am Rhein: Die Situation auf Weilweg und Winzerweg, auf dieser für den Radverkehr wichtigsten Route zwischen Binzen und Weil am Rhein. Auf den beiden Wegen, die von Kraftfahrzeugen nur in Form landwirtschaftlichen Verkehrs benutzt werden dürfen, ist es immer wieder eng und es gibt brenzlige Situationen.

Zu mehr Rücksicht zwischen landwirtschaftlichem sowie Rad- und Fußverkehr rufen nun Piktogramme auf, welche die Stadt an beiden Enden des Winzerweges hat anbringen lassen. „Rücksicht macht Wege breit“ lautet die Parole, mit der für ein entspannteres Miteinander geworben wird.

Eine gute Idee, denn mancher Konflikt kann vermieden werden, wenn jeder ein wenig zurücksteckt und bereit ist, dem jeweils anderen den Raum einzuräumen, den er oder sie für Wohlbefinden und Sicherheit braucht.

Hoffentlich wird hier aber nicht erwartet, dass der jeweils Schwächere zurückstecken soll: Fußgänger, die

von S-Pedelec-Fahrern und Rennradgruppen mit hohem Tempo passiert werden; oder Radfahrer, die trotz fehlender Fahrbahnbreite von Pkw überholt werden; aber auch Traktorfahrer, die ohnehin kaum genügend Platz auf dem Weg haben und deshalb auf die Rücksichtnahme von Radlern und Fußgängern angewiesen sind.

Regeln sind Regeln!

Vielleicht sollten sich zunächst alle einfach an Regeln der Straßenverkehrsordnung halten:

1. Fußgänger sollen (§ 25 StVO) Fahrbahnen außerorts auf der linken Seite benutzen: So können sie entgegenkommenden Verkehr rechtzeitig sehen und werden nicht von hinten überrascht.

2. Radfahrer und auch Fußgänger dürfen außerorts von Kraftfahrzeugen nur mit einem Seitenabstand von zwei Metern überholt werden (§ 5(4) StVO). Heißt hier konkret: Auf dem nur vier Meter breiten Weg ist das unmöglich – daraus ergibt sich ein Überholverbot; Autofahrer müssen warten, dass sie gegebenenfalls vorbeigelassen werden.

3. Das Befahren der Wege ist durch das Zeichen 260 für Kraftfahrzeuge verboten. Es ist nur für landwirtschaftlichen Verkehr erlaubt.

Gerade die Missachtung des dritten Punktes, häufig in Kombination mit dem zweiten, stellt die Rücksichtslosig-

keit dar, die hier angeprangert gehört.

Wie wär's denn mit ...

Nachhaltiger als allein ein Aufruf zur Rücksichtnahme wären deshalb nach wie vor:

- Regelmäßig häufige Kontrollen der Wege durch die Polizei (durchzufahren allein reicht nicht!).
- Eventuell Sperrung der Wege mithilfe von (absenkbaren) Pollern.
- Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Priorisierung des Langsamverkehrs eventuell durch Anordnung einer Fahrradstraße in diesem Bereich. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt selbstverständlich



Mit diesem Verkehrszeichen 260 ist der Kfz-Verkehr sehr eingeschränkt.



Piktogramm auf Winzerweg mahnt zur Rücksichtnahme.

auch für Radfahrer, was aber nur die S-Pedelec-Fahrer und möglicherweise Rennradgruppen betreffen dürfte.

Fazit: Die Initiative der Stadt ist zu begrüßen. Aber sie kann nur ein erster kleiner Schritt auf dem Weg zu einer guten Lösung für diese wichtige Verbindung für den Radverkehr sein. Es ist an der Zeit, dass hier ein weiterer, mutiger Schritt unternommen wird.

(kdg)



Erstes Ziel das weiße Gold

Wolken und Sonne begleiteten Mitte April die 20 Frauen und Männer bei der ersten Tour der IG Velo Weil im Jahr 2026. Sie führte 60 Kilometer von Weil über den Rhein ins schweizerische Rheinfeldens – zur Besichtigung der Saline Riburg.

Auch ein Experiment mit Salz gehörte zum Besichtigungsprogramm in der Saline Riburg.

Veranschaulicht wurden dort die faszinierenden Facetten des Salzes, welche Rolle dieses „weiße Gold“ im Alltag spielt und wie es produziert wird. Beeindruckend waren Verdampfungshalle, Bohrhaus und der imposante Salzdom. Höhepunkt der Führung war der Einblick in den Salzdom zwei: Diese Lagerhalle ist der größte Kuppelbau der Schweiz und bietet Raum für bis zu 120.000 Tonnen Auftausalz. (wie)

bemerkt & notiert



Weil am Rhein. Hat eine Weile gedauert, aber endlich wieder vollständig: Die Fahrradstraßen-Markierung in der Müllheimer Straße. (kdg)



Rümmingen. Bis zur Baustelle in Rümmingen ist der Weg für Fußgänger noch frei, sagt uns das Schild. Aber eigentlich ist auch der Radweg noch frei – warum sagt das keiner? Weil Rad- und Fußverkehr sowieso das Gleiche sind? (kdg)



Kandertal. Alle Jahre wieder, im Kandertal und anderswo auch: Das Bankett am Fahrbahnrand ist gemäht – und der Radweg wächst langsam zu. Wie schön wäre es, wenn einmal in anderer Reihenfolge gemäht würde. (kdg)



Schon Mitglied bei der IG Velo?

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

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

Vorname + Name _____

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige die IG Velo bis zu einem Widerruf, den Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift einzuziehen von:

Straße + Hausnummer _____

Kontoinhaber _____

Postleitzahl + Ort _____

IBAN _____

Geburtsdatum + Telefon _____

Ort, Datum + Unterschrift Kontoinhaber _____

E-Mail _____

Einzelmitgliedschaft € 15,-/Jahr

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

Vorname, Name + Geburtsdatum _____

Bitte ausschneiden und senden an:

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

Bankverbindung: Volksbank Lörrach
IBAN: DE74 6839 0000 0000 1554 11
BIC: VOLODE66



... oder alles mit QR-Code.

Fördermitgliedschaft ab € 50,-/Jahr

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



Und? Wie rollt's?

Ein Blick zum Dinkelberg, auf den neuen Radweg und auf nächste Vorhaben.

Vom Start weg beliebt war der neue Radweg am Dinkelberg, von Adelhausen 3,7 Kilometer weit hinunter nach Maulburg. Das sichere Dahingleiten erzeuge echte Hochgefühle, urteilt Gerhard Zenke, einer von drei Sprechern der IG Velo Rheinfelden. Schon kurz



Start an kaltem Dienstag. Am 31. März wurde der neue Radweg zwischen Adelhausen und Maulburg mit viel Prominenz eröffnet: (von links) Rheinfeldens Bauamtsleiter Tobias Obert, die Landtagsabgeordneten Sarah Hagmann, Sabine Hartmann-Müller und Niklas Nüssle, Maulburgs Bürgermeisterin Jessica Lang, Verkehrsminister Winfried Hermann, Rheinfeldens Oberbürgermeister Klaus Eberhardt, Ortvorsteherin Silvia Rüttschle aus Adelhausen sowie Regierungspräsident Carsten Gabbert aus Freiburg.

nach der Eröffnung erreichten viele positive Rückmeldungen die IG Velo, aber auch Verbesserungsvorschläge: So könnte ein Geländer am Wegrand mit Reflektoren besser sichtbar gemacht werden bei Dunkelheit.

Noch was zu tun

Leider, so Gerhard Zenke, habe der wunderbare neue Radweg ein Manko. Oben, im Kreuzungsbereich L 139 und K 6334, gibt es eine eigenartige Verkehrsregelung. Sowohl die Radler als auch die Autofahrer müssen Vorfahrt achten. Wer darf zuerst fahren? Warum gibt es keine rot markierte Furt für den Radweg, mit Vorfahrt für den Radfahrer? Dann wäre alles eindeutig.

Weiter nach Minseln

Bis zur kompletten Querung des Dinkelbergs, zwischen Hochrhein und Wiesental, müssen Radfahrer

noch etwas warten. Der neue Radweg entlang der Landesstraße muss fortgesetzt werden mit einem 1,7 Kilometer langen Radweg entlang der Kreisstraße, hinunter bis Minseln. Im Mai hat das Regierungspräsidium Freiburg den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Damit könnte der Landkreis Lörrach im nächsten Jahr bauen.

Auf Initiative der IG Velo hat der Landkreis die Planung beim Ortseingang Minseln geändert. Über eine Querungs-Insel mit Doppelkopf und rot eingefärbtem Aufstellbereich werden Radfahrer bergwärts sicher über die Kreisstraße auf den Radweg gelangen.

Nordschwaben-Wiechs

Ein Radweg Nordschwaben-Wiechs ist in das neue Förderprogramm des Landes aufgenommen. Das Bauprojekt befindet sich derzeit in der Genehmigungsplanung. 2023 hatte die IG Velo in einer Stellungnahme Verbesserungen in den Ortseinfahrten bzw. -ausfahrten vorgeschlagen. Der Bau ist für 2027 geplant.

Kodieren beim Stadtradeln-Finale

Bei der Siegerehrung der Stadtradler in Rheinfelden, am 18. Juli, wird die IG Velo Rheinfelden wieder Fahrräder kodieren: von 11 bis 13 Uhr auf dem Vorplatz der Christuskirche. Zusätzlich wird die Fahrradwerkstatt einen kostenlosen Reparatur-Service anbieten.

Dieses Geländer (oben links) müsste noch Reflektoren bekommen. Und eine rote Furt bräuchte es hier über die einmündende Kreisstraße hinweg (Foto links).

Nichts zu sehen im toten Winkel

Die IG Velo Weil sensibilisierte Schüler für die Gefahren nahe LKW und Bus.

LKW- oder Busfahrer können nicht alles gleichzeitig erfassen, was sich um sie herum abspielt. Beim Abbiegen nach rechts können sie nur einen kleinen Bereich neben dem Führerhaus direkt einsehen. Zudem überblicken sie mit dem rechten Außenspiegel den Bereich nach rechts hinten. Was sich jedoch dazwischen befindet, ist für den Fahrer nicht oder nur eingeschränkt sichtbar – toter Winkel wird das genannt.

An zwei Tagen im Mai sind 68 Drittklässler der Rheinschule in Weil am Rhein nachdrücklich auf die Gefahr der rechts abbiegenden LKWs und Busse hingewiesen worden. Vormittags veranschaulichten Jürgen Wiechert (IG Velo Weil) und der Haltinger Transportunternehmer Reinhold Utke



an LKW-Modellen den toten Winkel. Ihre dringenden Ratschläge: An Kreuzungen oder Einmündungen mit dem Velo möglichst vor einem so großen Fahrzeug bleiben, im Sichtbereich des Fahrers; oder mit Abstand so lange hinter dem Fahrzeug bleiben, bis es abgelenkt ist.

Nebendran: ganz schlecht

Sich neben den LKW oder Bus zu stellen, ist nicht ratsam: Man kann nicht erkennen, ob der Fahrer abbiegen will. Zwei Tipps für die Schüler: Sieht man den LKW-Fahrer nicht in seinem Außenspiegel, kann er dich auch nicht sehen. Und besser ist es in jedem Fall, auf die Vorfahrt zu verzichten und dem

Aufklärung an der Rheinschule Weil über die Risiken des toten Winkels: (von links) Oliver Vögele und Carsten Figge (Polizei) mit Klassenlehrerin Dauben-Flamm, Transportunternehmer Reinhold Utke und einigen der Drittklässler.

Kraftfahrzeug den Vortritt zu lassen.

Nachmittags fuhr das Transportunternehmen Utke einen 15 Tonnen-LKW zur Demonstration an die Schule. Eindrücklich erklärten die Polizeibeamten Carsten Figge und Oliver Vögele (Verkehrsprävention Polizeipräsidium Freiburg) den Schülern den Gefahrenbereich am Lastwagen. Und jeder von ihnen konnte sich auf dem Fahrersitz einen Eindruck verschaffen von diesem gefährlichen toten Winkel. (wie)

Jules Auguste Duroc siegt!

Bei der IG Velo Grenzach-Wyhlen sind Treffen der Mitglieder eine lustige Sache. Michael Jähne erzählt.

Bei einem kühlen Bier im Sommer oder einem heißen Tee im Winter sitzen wir gewöhnlich zusammen und tauschen uns aus über Erlebnisse und Vorhaben rund um den Fahrradverkehr. Für den Saisonauftakt 2026

hatten wir uns etwas Besonderes ausgedacht. In einer alten Rebbauernscheune, der sogenannten Bürgerschüre, trafen sich Velobegeisterte und Mitglieder des Bürgervereins zu einem ersten Grill-Hock mit anschließendem Kino-Event.

Mächtigen Spaß für alle gab es bei dem Film „Schussfahrt nach San Remo“ („Les Cracks“ im Original) aus einem Jahr, in dem wir Älteren - hach! - noch so jung waren: 1968. Wir folgten den Abenteuern des Fahrrad-Tüftlers Jules Auguste Duroc, der auf der Flucht vor dem Gerichtsvollzieher Mulot in das Fahrerfeld des ersten Straßenradrennens von Paris nach San Remo im Jahr 1900 gerät – und dieses nach mancherlei Abenteuern natürlich gewinnt.

Ja, Vereinssitzungen können viel Spaß machen. (mj)



Sicherheit – aber so?

Radfahren muss sicherer werden, mahnt die IG Velo im Landkreis Lörrach. In dieser VeloPost schildert Rudi Rümmele seine Sicht. Rümmele ist einer von drei Sprechern der IG Velo Wiesental. Er war 16 Jahre lang Bürgermeister von Zell im Wiesental.

Wer sich um die Sicherheit von Radfahrern sorgt, dem fällt im Landkreis Lörrach vieles auf – auch mir. Einiges davon will ich für die *VeloPost* herausgreifen.

- Zu oft sehen wir gut gemeinte Fahrradstreifen am Fahrbahnrand, die nicht wirklich eine Sicherheit für Radler bedeuten. Zu oft sind sie zu schmal und geradezu voll mit Gefahren – mit Gullideckeln (*wie auf unserem Foto*



aus Brombach), Aufgrabungsfolgen und anderem. Zu oft suggerieren sie eine falsche Sicherheit, denn motorisierter Individualverkehr (MIV) fährt nahe an den Markierungen und damit viel zu nahe an den Fahrrädern vorbei.

- Die Abstandsregel ist ein ganz grundlegendes Problem. Innerorts müssen Autofahrer beim Überholen 1,50 Meter Abstand zu Radfahrern lassen (außerorts 2 Meter) – das gilt seit Jahren schon, wird aber weiterhin sehr oft missachtet. Gerade bei schmalen Straßen bietet die StVO mit dem Zeichen 227.1 (*Foto*), das mit der Novelle im Jahre 2021 eingeführt wurde, zumindest einen klaren Hinweis für KFZ-Fahrer, dass hier ein Überholen nicht zulässig ist

- Eine Asphaltierung von Waldwegen sehen ich an einigen Stellen kritisch, da damit zwar ein angenehme-

res, aber unweigerlich auch schnelleres Fahren ermöglicht wird. Die Nutzung solcher Wege erfolgt dann weitaus stärker (Stichwort e-scooter / e-skateboard), was viele weitere Konflikte und damit nicht unbedingt mehr Sicherheit bringt.

- In Baden-Württemberg hat das Land die Mittelpfosten auf Radwegen grundsätzlich infrage gestellt, und doch tauchen sie immer und immer wieder neu auf (siehe Wiesental-Radweg in Hausen). Es gibt klare Regeln des Ankündigens solcher Pfosten. Und im Übrigen gibt es Pfosten, die ein wesentlich geringeres Verletzungsrisiko mit sich bringen – flexibel und aus Kunststoff (*unser Foto aus Bad*



Liebenzell) anstelle der massiven Eisenpfosten. Das sehen wir auch beim neu angelegten Dinkelberg-Radweg im Bereich Maulburg – an Stellen, die wohl schnell befahren werden – ganz deutlich.

- Gut gemeint ist stets das Anlegen von Radwegen. Aber gerade ein neuerliches Beispiel in Wembach zeigt, wie der Landkreis einen Radweg anlegt, ohne eine Querung der vielbefahrenen B 317 zu klären: Radfahrer werden direkt auf die Bundesstraße geleitet (*unser Foto*) und sich selbst überlas-



sen. Natürlich sind alle Radelnden selbst verantwortlich und auch immer zu Rücksicht aufgefordert. Doch eine Abstimmung unter den Straßenverkehrsbehörden sollte an einer solchen sensiblen Stelle schon die Regel sein, um Gefahrenpunkte zu minimieren. Wichtig ist für die IG Velo grundsätzlich eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden im Landkreis Lörrach. Das sind neben dem Landratsamt auch viele Städte ab einer gewissen Größenordnung – beispielsweise hat Zell im Wiesental als eine Stadt mit mehr als 5.000 Einwohnern diese Kompetenz aufgebaut und bescheinigen lassen.

- Eines noch: der Helm. Ob das Tragen Pflicht sein sollte, wird bei der IG Velo unterschiedlich beurteilt – eine klare Empfehlung zum Tragen gibt es aber. Ich selbst halte eine Verpflichtung für richtig, um gravierende Kopfverletzungen zu minimieren – was auch mit meiner Erfahrung von 20 Jahren im Rettungsdienst des DRK zu tun haben dürfte. Eine einfache Formel des Gesetzgebers könnte lauten: „Mit Antrieb – mit Helm“.

In neue Hände



Interesse? Vor vier Jahren neu gekauft, um trotz Krankheit noch mobil zu sein. Nun ist ein neuer Eigentümer gesucht für dieses Pickup E-Dreirad (Bernds bike), faltbar, nur 13 Kilo schwer, mit 8-Gang Nabenschaltung Shimano und Gasgriff, was das Geschwindigkeit regulieren erleichtert. Maximal 100 km gefahren. Neupreis 6.650 Euro, nun 3.900 Euro. Kontaktadresse: kontakt@joshafrey.de



Radreise – wie genau geht das?

Die Nase in den Wind und auf eigene Faust losradeln: Das wollten die gut 30 Besucher der Info-Veranstaltung „Tour it Yourself“.

Zum zweiten Mal hatte die IG Velo Radreiselustige eingeladen. Jetzt ging's um Planung und Orientierung in Zeiten von Wahoo und Garmin. Nach einem Vortrag zum Thema Navigation ergaben sich im Hebelsaal des Dreiländermuseums Lörrach sogleich Gespräche zwischen Touren-Routiniers und solchen, die es werden könnten. Dabei zeigte sich: Beim Orientieren fällt der Abschied von der Landkarte so manchem schwer. Schließlich ist sie auch mit nostalgischen Erinnerungen an Ausflüge in die weite Welt verbunden.

Statt des Pauschalurlaubs auf Malle die Vorfreude auf eine Reise auf zwei schmalen Reifen, wo Un- und Zufälle, Bekanntschaften und Überraschungen zum täglichen Abenteuer werden können: Diese Vorfreude war es, die die IG Velo wecken oder bestärken wollte.

Übrigens: Vielleicht mündet „Tour it Yourself“ in ein dauerhaftes Forum für selbstorganisierte Radreisen, unter dem Dach der IG Velo. (kk)



IG Velo-Mitglied Pit Klein brachte seinen Anhänger zum Schlafen mit, ein Eigenbau. Zwei Mal war er mit ihm schon am Nordkap.

Jetzt neu bei uns:
STEVENS BIKES!

follow me >>>
bike & snowsports

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

Neun Tage Seensucht

An der Promenade von Lugano mit dem ersten See auf der Tour.

Unser IG Velo-Mitglied Hermann Rakow ist ein erfahrener Reiseradler und gerne allein unterwegs. Eine spontane Tour um den Lago Maggiore im September 2025 machte ihm Lust auf eine etwas längere Rundfahrt zu benachbarten Seen im Tessin, in der Lombardei und im Piemont: zehn Seen in neun Tagen. Im April 2026 fuhr er los. Hier erzählt er davon.

In Basel-SBB beginnt die Reise: Ohne Umstieg kann man im Treno Gottardo bis zum Tour-Startort Cadenazzo fahren, ein kurzes Stück hinter Bellinzona gelegen – hier beginnt die Radreise, zu See Nr.1: Lago di Lugano. Den Monte Ceneri zu überqueren, ist mit E-Bike kein Problem. Ein breiter Schutzstreifen macht das Radeln auf der mäßig befahrenen Hauptstraße H 2 erträglich. Auf der Via Cantonale (der Straßenna-me wechselt mehrmals) habe ich dann schnell über die ehemaligen Fischerdörfer Morcote und Melide die südliche Halbinsel umfahren – 55 Kilometer waren es bis Lugano.

Hier hatte ich zwei Übernachtungen geplant, weil mir ein Ausblick vom Monte Bré herunter seit Jahren im Kopf herumschwirrte. Nach einem

Über den Monte Ceneri, mit Schutzstreifen: passt.



regnerischen Vormittag klarte gegen Mittag der Himmel auf, die Sonne schien. So konnte ich mich auf den Weg hinauf machen. Die sechs Kilometer brachten mich ins Schwitzen, waren aber kurzweilig.

Von Lugano zum Comerse

Auf der Via Riviera führte meine Tour am nächsten Tag aus Lugano heraus in Richtung Lombardei: Das Tagesziel war Colico am Nordende des Lago di Como. Meine Route führte bis Polezza am Ostende des Luganer Sees. Hinter dem Gewerbegebiet führt die SS 340 (mit viel Verkehr) vorbei am Lago di Piano bis nach Menaggio am Lago di Como – ein Sprung von zehn Kilometern ist dieser Seenwechsel.

Mondäne Villen und kleine Castelli zeugen davon, dass der Comer See schon seit einigen hundert Jahren eine beliebte Region reicher Familien ist. Die Strecke nach Norden bietet viele schöne Aussichten, zumal Radler die vielen Tunnels auf der alten SS 340 umfahren müssen, nahe des Sees. Noch die beiden Zuflüsse zum Comerseer, Mera

und Adda, dann ist (nach 70 Kilometern an diesem Tag) Colico erreicht, am Nordende des Sees. Colico ist schon im April und bis in die Abendstunden hinein ein beliebter Treffpunkt von Wind- und Kite-Surfern.

Ortswechsel: Colico – Lecco

Ab Colico führt die Strada Provinciale SP 72 nah am Ufer und mit mäßig Autoverkehr zum nächsten Etappenziel Lecco, am östlichen Arm des Comer See und dort am südlichen Zipfel – das werden 50 Kilometer an diesem Tag. Unterwegs lohnen sich Abstecher an die Uferpromenaden in Dervio oder Bellano, zum Verschnaufen, Genießen und Hinüberschauen ans Ufer von gestern. Drei Kilometer vor Lecco beginnt ein breiter Metallsteg über dem Ufer, der direkt auf die imposante Uferpromenade der Provinzhauptstadt führt. Ein Rundgang durch das historische Städtchen mit engen Gassen und über die Piazza Mario Cermanti oder die Piazza XX Settembre ist eine willkommene Abwechslung zu den eher flüchtigen Aussichten beim Radfahren.



Wir sind unterwegs mit Hermann Rakow.



Am Comer See.

Ein Tag, zwei Seen

Für Lecco hatte ich wieder zwei Übernachtungen geplant, um die benachbarten kleineren Seen Lago di Annone und Lago di Garlate anzuschauen – 30 Kilometer lang der Ausflug, nur teilweise auf angenehmen Radwegen. Die auch mal abrupt in einen schmalen Wanderweg münden können, ohne weiterhelfende Hinweisschilder für uns Radfahrer.

Zurück ging's am Ostufer des Lago Garlate, der bis zum Centro Polisportivo Lecco führt.

Weiter zum Lago di Varese

Der nächste Tourtag führte zunächst vom östlichen an den westlichen Arm des Lago di Como und dann gleich weiter zu nächsten Seen. Der Tag startete maritim. Für weniger als 15 Euro (eingeschlossen der Velotransport) brachte mich eine Fähre von Lecco in eineinhalb Stunden bis Bellagio, einer Perle am See und entsprechend von Touristen überschwemmt. Also aufs Rad, weiter in der Region Lombardei: Como ist das nächste Ziel, ganz im Süden des Sees. Und bald schon weiter, weg vom Comer See und westwärts nach Varese.

Bis zum Zentrum von Varese gab es an diesem Tag kilometerlangen Stop-and-Go-Verkehr: Gerade wurde an einem separaten Radweg ins Stadtzentrum gebaut! Für das Centro Storico di Varese sollte man mehr Zeit einplanen. Ich war überrascht von der großartigen Altstadt mit den lebendigen Plätzen und historischen Gebäuden. Übrigens: 65 Kilometer auf dem Velosattel waren es heute.

Nächstes Ziel: Omegna

Am nächsten Tag habe ich die Stadt Varese wieder verlassen, über die Via XXV Aprile in Richtung Casbeno. Ab Schiranna führt ein ausgeschilderter Radweg teilweise durch ein Schutzgebiet am Lago di Varese entlang. Von Biandronno auf der Ostseite des Sees zog es mich zum nächsten lombardischen Gewässer, dem Lago di Monate. Etwas enttäuschend war's, da die Aussicht auf den See (auf meiner Route über Cadrezzate) durchgehend verbaut war: Proprietà Privata. Nach fünf Kilometern Richtung Osten hat man dann wieder Seeblick: auf den Lago di Comabbio. Auf einer Pista Ciclabile fährt man entlang des kleinen Sees bis Merello.

Nach einem kurzen Anstieg über Oneda erreicht man bald Sesto Calende am Lago Maggiore. An der zweiten Ronda in Richtung Arona bog ich auf



Aus Radlersicht ein Übel: Privatbesitz, nicht zugänglich für Reisende.



In Google Maps hinein skizziert die Reiseroute – zur Orientierung.



Der Ortasee mit der Isola San Giulio.

eine Landstraße ab in Richtung Ortasee. Das Navi führte mich teilweise auf geschotterten Feldwegen über Gozzano nach Omegna am Nordzipfel des Lago d'Orta – mein Ziel an diesem Tag, 90 Kilometer Strecke waren es geworden.

Wie in den meisten oberitalienischen Kleinstädten findet sich auch hier ein historisches Viertel, das Quartiere Vaticano. Schattige Bogengänge, kopfsteingepflasterte Gassen und Laufstege entlang des Nicoglia-Kanals laden zum Schlendern ein. Im Zentrum liegt die spätromantische Hauptkirche Sant'Ambrogio aus dem 11. Jahrhundert mit ihrem prunkvollen Barockalter.

Glanztag am Lago d'Orta

In Omegna hatte ich eine zweite Übernachtung gebucht, denn ich wollte den Ortasee umfahren: 55 Kilometer wurden es letztlich. Über die Via Luigi Comoli führt die Tour gleich ins hügelige westliche Hinterland. Nach 13 Kilometern hat man von der Terrazza sul Lago bei der Dorfkirche San Giovanni in Alzo (350 Meter hoch gelegen) den ersten tollen Ausblick auf die Highlights des Tages: hoch oben auf einem Felsen die Wallfahrtskirche Santuario della Madonna del Sasso (638 Meter), unten im Ortasee (290 Meter) die idyllische Isola San Giulio, dahinter am Ufer das Fischerdorf gleichen Namens. Die Auffahrt zur Madonna verlangt zwar Ausdauer, ist aber für geübte Radelnde mit E-Bike kein

Problem. Der Panoramablick auf den ganzen See mit der Isola San Giulio im Mittelpunkt ist atemberaubend und jeden Schweißtropfen wert.

Nach einer kurvenreichen Abfahrt erreicht man in Pella einen Radweg, der unbefestigt, aber nah am Ufer durch das Schilfgebiet von Gozzano führt. Immer wieder bieten sich aus dem Naturschutzreservat heraus schöne Ausblicke auf den See und die Isola San Giulio. Ab Buccione muss man auf der SP 229 die Straße wieder mit autofahrenden Touristen teilen. Schon nach wenigen Kilometern erreicht man Orta San Giulio. Beim Ortseingang be-

eindruckt die im orientalischen Stil erbaute Villa Crespi, heute ein Nobelhotel. Nach wenigen hundert Metern geht es abwärts durch enge Gassen, teilweise mit Treppen. Spätestens hier schiebt man und wird im Touristenstrom ins Zentrum, auf die Piazza Mario Motta mitgezogen. Hier liegen die Wassertaxis, die vor allem Runden um die Insel drehen. Zurück auf der SS 229 hat man auf der ganzen Strecke bis Omegna freien Blick auf den Lago d'Orta.

Das Finale: Locarno

Mein letzter Reisetag (60 Kilometer Strecke) von Omegna zum Lago Mag-



Sehenswert: Omegna mit dem Nicoglia-Kanal, am nördlichen Zipfel des Ortasees.



Am Lago Maggiore mit der Aussicht von der Chiesa di San Martino.

giore führte zunächst durch das Stronatal, dann entlang des Flusses Toce durch das Naturschutzgebiet Fondotoce nach Verbania. Auch wenn der Autoverkehr entlang des Sees schlagartig zunimmt, kann man das Radeln genießen.

Wenn man nach ca. 30 Kilometern am Wasser entlang noch genügend Luft und Lust hat, lohnt sich für Genussradelnde auf Höhe der Isole de Brissago ein Umweg über Ronco su Ascona. Schnell schraubt sich die Stra-

ße hinauf zur Chiesa di San Martino. Die Via Gottardo Madonna führt von hier vier Kilometer weit und etwa 150 Meter über dem Lago bis zum Monte Verità, einem Zentrum alternativen Lebens Anfang des vorigen Jahrhunderts. Heute wird der Ort als attraktives Kongresszentrum genutzt. Über die Strada Madonna della Fontana kann man entspannt hinunter nach Ascona rollen.

Nach Überquerung der Maggia führt die Radwegbeschilderung bis zum Bahnhof. Tagsüber fährt jede zwei

Stunden der Treno Gottardo direkt nach Basel zum SBB.

Im Rückblick:

- Allein die Liste der Seen und Orte kann ein Kribbeln in den Waden eines jeden Genussradelnden auslösen – und tatsächlich waren die so unterschiedlichen Ausblicke auf die Seen und auch die Altstädte jede Anstrengung wert. Die engen Uferstraßen sollten für geübte Radelnde auch bei viel Autoverkehr kein Problem sein. Autofahrende nehmen in der Regel Rücksicht ohne zu hupen und halten ausreichend Abstand. Trotzdem, für eine Familientour würde ich die Strecke nicht empfehlen.

- Probleme hatte ich, wenn ich die Seestrecken verließ. Die Ausschilderung im Hinterland ist für Radfahrende doch oft lückenhaft. Die Routenführung mit Komoot hat mir oft geholfen; aber vor allem bei Straßenverflechtungen und Knotenpunkten waren die Hinweise unklar oder sogar falsch. Hilfreich für mich waren immer noch die bewährten Kompass-Radwanderkarten 90, 91, 97.

- Ideal für Radelnde aus dem Landkreis Lörrach ist der Treno Gottardo, in dem man von Basel SBB aus ohne Umstieg ins Tessin (und zurück) kommt. Beim Einstieg unbedingt auf die Wagenreihung achten – bei der Hinfahrt unbedingt in einen Wagen nach Locarno! Reservierung brauchte ich nicht, auch nicht fürs Fahrrad.

- Wer interessiert ist an einem Tourbericht mit einigen Details mehr als hier in der *VeloPost*, kann ein E-Mail schicken an: hermannrakow@web.de



Isola San Giulio im Ortasee.



Lust auf eine Ausfahrt. Frühlingsgefühle, mobile, überm Portal des Kaufhauses Fnac in Belfort. Yvonne Siemann fotografierte für uns.



Eure Mitbringsel für die VeloPost

VeloPost-Leser waren unterwegs, reisten sogar in Indien und Neuseeland, auch in Schweden und Frankreich. Und dachten an die VeloPost zu Hause, als sie Erstaunliches entdeckten – vielen Dank dafür!

Wir freuen uns auch weiterhin 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 Smartphon zücken und bitte mailen an die Adresse: velopost@igvelo.de

Fensterschmuck. Osterzeit, und eine Familie in Turckheim (Elsass) zeigt zum Fest eine gewisse Verbundenheit zum Velo. Schickte uns Yvonne Siemann.

Wählt uns! „Wahlkampf auf indisch“ schrieb uns Diana Stöcker zu ihrem Foto aus Bangalore im Süden Indiens: Stimmenfang mit Fahrrad.

Aus Übersee. Helga Medam ist im Urlaub dieser außergewöhnliche Radständer ins Auge gefallen, auf der Südinsel Neuseelands, ganz genau: in Hokitika.





Gerüstet. Flott abwärts, ohne Helm zwar, aber in stählener Montur. Fotografierte Michael Ehrensperger in Dietgen, Basel-Landschaft.



Crashkurs. In Quimper (Bretagne) öffnet sich hinter einer mit Velo geschmückten Tür eine Fahrradschule. Ulrich Siemann staunte über das angekündigte Programm in lediglich drei Stunden, inklusive: Rundfahrt, GPS-Karten lesen, Einführung in die Mechanik, Geschicklichkeitstraining, Sicherheits-einweisung, Wegzeichen erkennen. Ein Chrashkurs, fürwahr.



Bürgerradweg. Frank Breipohl und Dorothee Bröker sahen dieses rot lackierte Velo am Wegesrand hängen, bei Melle im südlichen Niedersachsen, nicht weit von Bielefeld. Daneben eine große Info-Tafel, die Unterstützern einen persönlichen Meter Radweg offeriert! Darum geht's: Der 2017 gegründete Verein Radweg L 94 Himmern e. V. will an dieser Landesstraße eine 3.500 Meter lange Lücke im Radweg schließen – und will ihn bauen als Bürgerradweg. Damit es irgendwie und möglichst rasch vorangeht im Sinne der Radfahrer.



Ausguck. Die Augen auch nach hinten machen Radfahren sicherer. Yvonne Siemann hat den Teddy mit Franzosen-Look beim Bahnhof Basel SBB gesehen.



Aufpassen! Michael und Karin Ehrensperger waren mit ihren Velos auf großer Tour in Skandinavien – und wurden (wenige Kilometer südlich von Oslo) gewarnt: Golfbälle könnten im Anflug sein ...

Paket nach Chartres.

Nach Chartres (das liegt 90 Kilometer südwestlich von Paris) fährt man nicht zuletzt wegen der berühmten Kathedrale Notre-Dame. Ulrich Siemann fiel aber auch dieser Paketdienst auf – der rückte frühmorgens mit einem speziellen Lastenrad aus.





Übernachten mit Bett+Bike

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) nennt es stolz eine Erfolgsgeschichte: Seit 30 Jahren führt das ADFC-Zertifikat Bett+Bike Radreisende zu fahrradfreundlichen Unterkünften. Die sind so beliebt, weil sie sich auf deren Bedürfnisse eingestellt haben: Werkzeug und Luftpumpen, Trockenräume und ein bequemes Bett für eine Nacht, bevor es weitergeht.

Rund 5.900 Betriebe sind heute Teil des Bett+Bike-Netzwerks. Radreisende können durch die digitale und interaktive Karte mit Hotels, Gasthäusern, Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätzen blättern. Spezielle Filter helfen bei der Suche, etwa nach Unterkünften mit Lademöglichkeiten fürs Elektrorad. Für Campingplätze oder Ferienwohnungen gibt es jeweils eigene Zertifizierungen: Bett+Bike Camping und Bett+Bike Ferienwohnung. Sportliche Radreisende suchen das Zertifikat Bett+Bike Sport.

Die VeloPost für neue Leser

Unsere *VeloPost* wird geschätzt. Sie könnte von noch viel mehr Menschen gelesen werden, die mehr wissen wollen übers Rad fahren hier im Landkreis Lörrach: Was für Radler neu getan wird, getan werden müsste, wo die Bürgerinitiative IG Velo weiter anschiebt. Oder auch: Wohin Radreisende aus unserer Region aufbrechen.

Unsere Frage: Wo könnte die *VeloPost* ausliegen und kostenlos mitgenommen werden?

Wer will die *VeloPost* vielleicht verteilen am Arbeitsplatz, in seinem Verein, unter Freunden oder Nachbarn? Melden Sie sich doch einfach unter info@igvelo.de. Wir können Ihnen von jeder frisch gedruckten *VeloPost* die Zeitschrift in gewünschter Zahl zukommen lassen.



Genau hier

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



IG Velo in vier Jahrzehnten

Im Sommer 1987 gründeten 13 Alltagsradler die IG Velo, unter freiem Himmel im Grüttopark. Damals gab es keinen Radweg, keinen Schutzstreifen, nichts. Also los ging's: mit einer Bürgerinitiative den Radverkehr anschieben! Woraus einer der ganz großen Vereine des Landkreises Lörrach geworden ist, mit heute annähernd 1.500 Mitgliedern.

Wir haben die Bilder-Chronik der IG Velo gerade wieder aktualisiert: auf www.igvelo.de klickt man zu „Über uns“ und weiter zu „Geschichte der IG Velo“. Es lohnt sich durchaus, durch nunmehr 39 Jahre zu blättern. Und zu sehen, wie sehr sich das Engagement so vieler hartnäckiger Menschen gelohnt hat. Die haben angepackt, wenn einfach nichts voranging. So wie (*unser Foto*) bereits im zweiten Vereinsjahr, als Mitglieder – auf Gemarkung Haag – klammheimlich eine ärgerliche Lücke im Weg an der Wiese schlossen, mit Schaufel und Pickel. (wg)

Mit der IG Velo zur Tour

Die Tour des France passiert am Samstag, 18. Juli den Elsässer Belchen und den Grand Ballon mit Ziel am Markstein: Das ist die 14. Etappe mit Start in Mulhouse, 155 Kilometer lang, 3.800 Höhenmeter. Wer Lust und die nötige Luft hat, der Tour dort ganz nahe zu kommen: Treffpunkt mit dem Rad ist die Weiler Brücke am Naturschwimmbad um 8 Uhr. Strecke: Altkirch, Masevaux, Col de Hunsruck, St. Amarin, Col de Haag, Col de Grand Ballon, Mulhouse, Weil am Rhein. Das sind ca. 160 Kilometer und 2.500 Höhenmeter. Karl Kaudela führt. Info unter Tel. 0178 611 88 79.

