



Solche Baustellen-Signale schaffen Unsicherheit. Es müssen neue Vorschriften her!

Vorsicht Baustelle!

Baustellen sind für alle Verkehrsteilnehmenden ärgerlich. Für Velofahrende können sie schnell gefährlich werden. Aus gutem Grund macht sich Pro Velo deshalb schweizweit für bessere Vorschriften und Leitfäden stark. Auch in der Region nimmt uns die Problematik stark in Anspruch.

Das Velo wird bei Baustellen leider immer noch allzu oft stiefmütterlich behandelt. Für die Geschäftsstelle von Pro Velo ist das Thema ein Dauerbrenner. Oft sind die Behörden dankbar für unsere Meldungen über schlechte Installationen und reagieren rasch. Das Problem ist, dass Baustellen nichts Statisches sind, sondern laufend verändert werden. Die Kontrolle ist für die Polizei daher sicher nicht immer einfach.

Bei den Baufirmen mangelt es leider häufig an der nötigen Sensibilität für die besonderen Bedürfnisse des Veloverkehrs. Die Behörden sollten dem mit besseren Vorschriften und Handbüchern, aber

auch mit wirksamen Bussen entgegenwirken. Nach den sich häufenden Meldungen über Unfälle wegen schlecht verlegten Eisenplatten im Baselbiet arbeitet der Kanton Baselland nun immerhin an einem Handbuch für Velowege zuhänden der Gemeinden mit kantonalen Velorouten. Allerdings sind wir der Meinung, dass nicht nur die offiziellen Velorouten, sondern alle Strassen jederzeit sicher gestaltet sein müssen.

Problematische Signale

Dass Baustellen signalisiert werden müssen, ist unbestritten. Leider stehen die (überdimensionierten) Warneinrichtungen oft genau dort, wo sonst Velos durchfahren. Wir verlangen, dass für solche Hinweisschilder bessere Standorte gewählt werden. Die schweizerische Norm dazu wird gegenwärtig neu bearbeitet, und Pro Velo Schweiz ist in den Prozess einbezogen. Von den Kantonen Baselland und Basel-Stadt haben wir ers-

te Rückmeldungen erhalten, dass sie die aktuelle Praxis ändern könnten. Wer solche unmöglichen Signal-Schikanen entdeckt, soll sie uns bitte rasch melden (am besten mit einem Foto). Wir kümmern uns dann um eine bessere Lösung. *Affaire à suivre ...*

Inhalt

Editorial	2
Meldungen aus Baselland	3
Basel Erneuerbar	4
Meldungen aus Basel-Stadt	4
Die Velokultur in Nordamerika	7
Agenda	8

Editorial

Sind Sie schon E-Bike oder noch Normal-Bike? Oder Mountainbike, Single-Bike oder wie «bikeds» bei Ihnen? Mein kleiner Sohn will «bäikbäik» fahren, das Like-a-Bike. Kaum konnte er gehen, wollte er wie die grosse Schwester. Zur Freude des Papa natürlich. Vielleicht gibt es eine Art Evolution des bikenden Menschen, zuerst Like-a-Bike, dann Mountainbike (mit Stossdämpfer!) über Singlespeed zum normalen Stadt- und Tourenrad, bis hin eben zum E-Bike. Diesem kontroversen Geschöpf von Technologie und Design. Die Velo Community von Pro Velo zeigt sich darob gespalten: Von einem gefährlichen unnötigen Raservehikel bis zu unersetzlichem Teil modern-urbaner Mobilität geht die Beurteilung. Und Pro Velo? Wo steht der Vorstand? Wir besinnen uns auf unser Grundcredo: Wo immer das Velo oder eben Bike als Alltagsverkehrsmittel eingesetzt wird, tritt Pro Velo für die Velofahrenden oder eben die «Biker» ein, und das geht von Like a Bike bis E-Bike. Auch wenn das E-Bike natürlich kein «reines» Velo ist und für Puritaner ein No Go. Das ist im Grundsatz auch die Haltung von Pro Velo Schweiz. Allerdings ein Thema sind die schnellen E-Bikes, die eine gelbe Nummer brauchen, sie werden verkehrsgesetzlich wie Mofas gehandhabt. Pro Velo Schweiz ist dabei, die Haltung zu klären – aber das kann dauern und wir stehen hier und jetzt in Basel vor velopolitischen E-Bike-Fragen. Wir möchten die schnellen E-Bikes nicht verdrängt sehen, sie sollen im Grundsatz wie sonst die Velos gehandhabt werden. Sie funktionieren ebenfalls mit Muskelkraft und haben einen mehr oder weniger umweltschonenden Antrieb. Dies ist ein grosser Unterschied zum Mofa. Auch verkehrspolitisch ist ein Umstieg vom Auto aufs E-Bike sinnvoll. Wichtig ist, dass die jeweils zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden, von E-Bikes wie von Velos. Allerdings: Dort wo das schnelle E-Bike nachweislich ein Sicherheitsproblem darstellt, muss es Einschränkungen in Kauf nehmen, auch gegenüber dem Velo. Da sind wir klar. Wir heissen immer noch Pro Velo, nicht Pro E-Bike.



David Wüest-Rudin, Präsident

pe an der Evaluation geeigneter Ständer – so die Antwort vom November 2010 – wir sollen uns etwas gedulden. Nachfassen im Frühling 2013 beim BVD: Das Schreiben sei unters Eis geraten (zum Glück schmilzt Eis im Frühling – möchte man meinen). Im August 2013 nochmals Schreiben an Regierungsrat Wessels. Nun folgt das Versprechen, dass die Arbeiten Ende Oktober 2013 abgeschlossen seien. Freude herrscht – allerdings ist bis Ende Oktober wenig passiert: Neue Farbe für die Beschriftung, aber keine Ständer. Nun drohen wir deutlich mit dem Nikolaus: Wenn nun nichts geht, werden wir den St. Nikolaus einschalten, er möge mit einer Rute vorbeikommen. Das wirkt endlich. In der zweiten Novemberwoche sind die Ständer montiert. Fazit: Die Förderung des Langsamverkehrs wird wörtlich genommen. Auch der Behördenverkehr scheint nur sehr langsam voranzugehen. Aber freuen wir uns nun über das Erreichte – es hätte einfach etwas rascher gehen dürfen.

Thomas Mächler, Präsident Komitee
«Heb Sorg zum Glai Basel»

Flickkurs

Pro Velo führt periodisch Reparatur- und Service-Kurse durch. In der Werkstatt von Zweifach im Gundeli kann man sich bei 1 : 1 Betreuung der Pflege, Reparatur und Technik des eigenen Velos widmen. Der Inhalt richtet sich ganz nach Deinen individuellen Wünschen. Kosten CHF 30.–, für Mitglieder von Pro Velo CHF 20.–. Anmeldung via Geschäftsstelle Pro Velo.

Mitgliederbeitrag im März

Der Mitgliederbeitrag 2014 von Pro Velo beider Basel wird im Frühjahr fällig. Sie erhalten die Zahlungseinladung im März, zusammen mit weiteren wichtigen Informationen.



Ein guter Zug der Schweiz

FABI

Der Vorstand sprach sich einstimmig für die Unterstützung der kommenden FABI-Vorlage aus. Öffentlicher Verkehr und Veloverkehr ergänzen sich ideal, ein gut ausgebautes ÖV-Angebot nützt daher auch den Velofahrenden ganz direkt. Mehr ÖV bedeutet ausserdem weniger MIV und daher für Velos tendenziell mehr Platz auf den Strassen.

Schnee

Liegt Schnee auf dem Velostreifen oder Veloweg, kennen Sie gefährliche Stellen? Werden Sie aktiv, wenden Sie sich an uns und/oder verlangen Sie direkt Abhilfe von den Behörden.

Basel-Stadt: Hotline Stadtreinigung, 061 385 15 15 ; info.stadtreinigung@bs.ch
Baselland: Innerorts: Gemeinde. Ausser-

orts: Tiefbauamt BL tiefbauamt@bl.ch
(Kreis Reinach: 061 552 40 90, reto.wagner@bl.ch; Kreis Liestal: 061 552 44 44, regina.wenk@bl.ch; Kreis Sissach: 061 552 40 10, paul.pfister@bl.ch).

Zuschrift

Veloständer im Teichgässlein – eine kleine Odyssee

Das «Komitee Heb Sorg zum Glai Basel» ist ein kleiner Quartierverein, der sich unerschrocken für Quartierbewohnende einsetzt. Ein Wunsch waren Veloständer im Teichgässlein (zwischen Migros Clararamarkt und Clarahuus). Entweder waren auf den Veloabstellplätzen Serviceautos parkiert oder Paletten und Waren der Läden verstellten die Abstellplätze. Veloständer sollten die Zweckentfremdung verhindern. Ein einfaches Anliegen, möchte man in der Möchtegern-Velostadt Basel meinen. Der Startschuss fiel im August 2010 – Mail an das Bau- und Verkehrsdepartement. Ruhe. Also Schreiben an den zuständigen Regierungsrat Hans-Peter Wessels (selber Velofahrer): Zurzeit sei eine Arbeitsgrup-

Impressum

Herausgeber: Pro Velo beider Basel

Redaktion: Roland Chrétien

Lektorat: Urs Bieli

Tel. 061 363 35 35

E-Mail: beidebasel@pro-velo.ch

Erscheint fünfmal jährlich

Druck: Rubmedia AG, Bern

Layout: Atelier Guido Köhler & Co.,

www.layout-und-illustration.ch

Inserate: Pro Velo beider Basel, Karin Hopf

Adressänderungen: Bitte an die Geschäftsstelle Basel oder auf:

www.provelo-beiderbasel.ch, dort Mitgliedschaft, zuunterst Adressänderungen

Meldungen aus Baselland

Baustelle in Binningen

Auf dem untersten Stück der Baslerstrasse ruhte eine IWB-Baustelle im Winterschlaf. Im Gegensatz zum Stadtkanton, wo immer ein provisorischer Belag eingebaut wird, begnügte sich der Landkanton hier mit einem rudimentären Oberflächenabschluss. Velofahrenden blieb während eines Monats die Wahl zwischen einer gefährlichen Fahrt mit herausragenden Dolenschächten und einer Fahrt auf der regulären Fahrbahn, auf der man von Autos bedrängt wurde. Auf Intervention von Pro Velo ist nun Mitte Januar das Problem behoben worden. In Zukunft soll es laut Kantonspolizei nicht mehr zu solchen Unachtsamkeiten kommen. Wir werden die Polizei beim Wort nehmen.



Baustellen-Pfusch in Binningen

Bottmingen

Die Radroute zwischen Münchenstein und Bottmingen wird aus Sicherheitsgründen ab Frühjahr von der Bruderholzstrasse auf parallel verlaufende Feldwege verlegt und durch ein neues Wegstück mit dem Kreisell Fiechthag verbunden. Wir begrüßen die neue Verbindung sehr. Wichtig ist, dass die Velostreifen auf der Bruderholzstrasse erhalten bleiben, denn die neue Route ist deutlich umständlicher. Vom Kreisell Fiechthag nach Bottmingen hat der Kanton zudem noch keine befriedigende Lösung gefunden. Als Zwischenlösung müsste dort Tempo 50 signalisiert werden. Siehe auch: www.baselland.ch > **Bau, Umwelt > Tiefbauamt > Projekte**

Zwingen-Brislach

Die Bauarbeiten für die Sanierung der Kantonsstrasse zwischen Zwingen und Brislach sind im Gange. 2015 wird den Velopendlern und Freizeitradlerinnen beidseitig ein Velostreifen angeboten werden können. Besser wäre auf einer solchen Strecke sicher ein separater Veloweg gewesen. Die Sicherheit und Attraktivität der Veloroute könnte aber auch durch eine tiefere Tempolimit erreicht werden. Siehe auch:

www.baselland.ch > **Bau, Umwelt > Tiefbauamt > Projekte**

Therwil

In einer vorbildlichen Aktion hat die Gemeinde Therwil ein Dutzend Gässchen und kleine Verbindungswege für den Veloverkehr freigegeben. Sie ermöglichen die sichere und praktische Verbindung zwischen den Dorfteilen. Wichtig ist, dass die Velofahrenden die Geschwindigkeit anpassen und den zu Fuss Gehenden den Vortritt lassen.

Kennen Sie auch in Ihrer Gemeinde solche Strecken? Melden Sie sie uns und Ihrer Gemeinde! Vielen Dank.



Einer der neu erlaubten Verbindungswege in Therwil.

Signalisierung Radrouten Oberwil



Oberwil. Hier führt eine der offiziellen Routen auch geradeaus. Signalisiert ist aber nur die rechts abbiegende Route.

Bisher ist nur ein Teil der kantonalen Radrouten ausgeschildert. Wichtige Verbindungsstrecken sind vielen potenziellen Nutzern daher gar nicht bekannt. Im Kanton sind nun Bestrebungen im Gang, die Signalisierung der Radrouten zu verbessern und auszubauen. Wir begrüßen diese Absichten und haben dem Kanton angeboten, für ihn die Signalisierung regelmässig zu kontrollieren.

Oberwil – Biel-Benken

In der Bielstrasse ist letztes Jahr eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen eingerichtet worden. Damit bestehen nun zwischen Löliwald und Oberwil

durchgehend Velomassnahmen. Die Strecke durch den Wald von/bis Biel-Benken dürfte aber frühestens 2016/17 realisiert werden.



Auch die Querung auf Höhe Kummelenstrasse ist dank der Umgestaltung übersichtlicher geworden.

Oberwil-Allschwil

Anfang Januar haben auch die Arbeiten zum Neubau des Fuss- und Radwegs von Oberwil nach Allschwil begonnen. Die erste Etappe erstreckt sich vom Gymnasium Oberwil bis zu den Familiengärten «Im Buech» und wird voraussichtlich bis Ende Mai 2014 fertiggestellt. Der Übersichtsplan ist abrufbar unter:

www.baselland.ch > **Bau, Umwelt > Tiefbauamt > Projekte**

Die Fortsetzung bis Allschwil Herrenweg soll laut Tiefbauamt diesen Herbst realisiert werden.

Oberwil: Brücke Marchbach Talstrasse



Endlich für alle zugänglich: Steg über den Marchbach.

Unsere Intervention gemeinsam mit dem Behindertenforum hat gewirkt: Endlich wurde der Zugang zum Steg über den Marchbach behinderten- und velogerecht ausgestaltet. Im Zuge von Unterhaltsarbeiten an der Talstrasse ist der Belag leicht angehoben worden, so dass

der Steg nun auch mit Rollstuhl, Rollator und Velo nutzbar geworden ist. Jetzt fehlen nur noch der Deckbelag und die Entfernung des Fahrverbots.

Unfallgefahr auf kantonalem Veloweg durch die Siedlung «Schappe» in Arlesheim



Begegnungszone und Veloroute in der Schappe. Foto Ivo Chiavi

Zwei kleine Kinder schieben einen Puppenwagen vor sich her, sie kreuzen die breite Fahrspur, vertieft in ihr Spiel. Ein Quietschen, ein dumpfer Schlag, der Velofahrer bewegt sich nicht mehr. Die Kinder zittern, die Mütter schimpfen heulend, der Mann bewegt sich immer noch nicht. Im Spital wird später eine Gesichtsverletzung (Jochbeinbruch) diagnostiziert werden. Um der verkehrsreichen Talstrasse in Arlesheim auszuweichen, führt der kantonale Veloweg durch die Siedlung Schappe in Richtung Birs, welcher er dann bis Münchenstein folgt. Diese Verkehrsführung wurde unter der Bedingung möglich, dass eine verkehrsberuhigte Zone (Begegnungszone, Tempolimit von 20 km/h) ausgeschildert wurde. Auf der breiten, glatt asphaltierten, leicht abschüssigen Strasse wird leider oft zu schnell gefahren. Vergessen geht dabei schnell das Schild, das kurz nach der Einfahrt durch einen dunklen Torbogen die Begegnungszone markiert, wenn es denn überhaupt gesehen wird. Fährt man von unten her in die Siedlung, findet sich gar kein Schild. Beton-Kuben versperren jede Sicht auf die einmündenden Wege. Rausrennende Kleinkinder, anfliegende Bälle u.ä. sind erst spät zu sehen.

Daher die Bitte an alle Velofahrenden: Mit Kindern rechnen, Tempo rausnehmen (20 km/h), Hände an die Bremsen!

Ivo Chiavi, Anwohner

Anm. der Redaktion: Die Kantonspolizei sieht «Optimierungsmöglichkeiten in Bezug auf die Erkennbarkeit des kinderreichen Siedlungsgebietes». Auch könnten «gewisse Sichthindernisse optimiert wer-

den». Sie «warte derzeit auf einen Termin mit der Arealverwaltung».

Meldungen aus Basel-Stadt

Elisabethenstrasse: Einsprache

Im Dezember haben wir gegen Teile der Neugestaltung der Elisabethenstrasse gesprochen. Im Abstimmungskampf hatten wir uns stark für die Vorlage engagiert, weil wichtige Verbesserungen für den Veloverkehr vorgesehen waren. Das Bauprojekt sieht nun entgegen der Abstimmungsvorlage zwischen Tramgleise und Trottoirkante über lange Distanzen nur noch einen Abstand von 110 und 115 statt 130 cm vor. Die Begründung, dass neu Tempo 30 gelten wird, können wir nicht nachvollziehen. Für die Tempobeschränkung gibt es andere Möglichkeiten, als den Velos zusätzlich Platz wegzunehmen. Die Einschränkungen für Velos werden durch die drei neuen Kaphaltestellen schon gross genug. Ein wichtiges Anliegen ist uns ausserdem die Einfahrt von der Markthallenbrücke her: Damit die Gleise dort von Velos zügig und gefahrlos überquert werden können, muss der Randstein deutlich zurückgesetzt werden. Und schliesslich verlangen wir auch Verbesserungen bei der Anzahl und Qualität der Veloparkplätze.

Tramschienen: Test bei BVB



Testfahrten von Pro Velo und VCS im BVB-Depot Wiesenplatz.

Immer wieder stellt sich die Frage, welche Abstände zwischen Schiene und Strassenkante nötig sind, damit Velos einigermassen unbehelligt fahren können. Aus aktuellem Anlass wollten wir es genau wissen und haben in einem Tramdepot der BVB Versuchsfahrten unternommen. Resultat: Vor allem mit Anhängern ist ein Abstand Schiene - Strassenkante

Basel Erneuerbar

Die kantonale Volksinitiative will, dass bis 2050 der Energiebedarf Basels durch nachhaltige, erneuerbare Energiequellen gedeckt wird. Weil wir für umweltgerechte, nachhaltige Mobilität stehen, unterstützt der Vorstand die Ziele der Initiative und bittet die Mitglieder, die Initiative zu unterzeichnen (siehe gegenüberliegende Seite). Vielen Dank!

von 130 cm deutlich besser befahrbar als einer von 115 cm. Wenn Tram und Velo nebeneinander fahren können sollen, braucht es einen Abstand von 200 cm (wie in der Falknerstrasse - die 190 cm in der Gerbergasse sind schon deutlich unangenehmer).

Verbesserte Ampeln

Eine lange von uns verlangte Massnahme ist endlich umgesetzt worden. Velos aus Richtung Dorenbachkreisel haben beim Knoten Margarethenstrasse neuerdings eine Voranmeldeschleife. Damit sollte nun Schluss sein mit rechtsabbiegenden Autos, die die Grünphase der Velos unnötig unterbrechen.

Des Weiteren wurde an der Ampel Reinerstrasse / Dornacherstrasse für den geradeaus fahrenden Veloverkehr aus Richtung Viertelkreis eine vom Knoten weiter entfernte Voranmeldeschleife eingerichtet, so dass geradeaus fahrende Velos vom Viertelkreis neu weniger lang oder gar nicht warten müssen, wenn der querende Fussverkehr über die Reinerstrasse grün verlangt.

Ein nerviges Rotlicht weniger hat die Gundeldingerstrasse: Der Verkehr aus der Sempacherstrasse hat jetzt nur noch eine Fahrspur. Velos können nun entlang dem Park weiterfahren, wenn keine FussgängerInnen queren. Chic: In einem solchen Fall blinkt in der Sempacherstrasse extra ein gelbes Velosignet.

Colville-Andersen und eco-Kongress

Im Dezember war der dänische «Veloguru» Mikael Colville-Anderson auf Einladung des eco-Kongresses mit uns in Basel unterwegs. Pro Velo hat den Besuch co-gesponsort und die Rundfahrt mitorganisiert. Am eco-Naturkongress vom 23. Februar wird Colville seine Erkenntnisse u.a. Regierungsrat Wessels präsentieren. Spontan vermisste er v.a. eine gute Lesbarkeit der vorhandenen Veloinfrastruktur.

BASEL ERNEUERBAR – Volksinitiative für eine sichere, saubere und günstige Energieversorgung

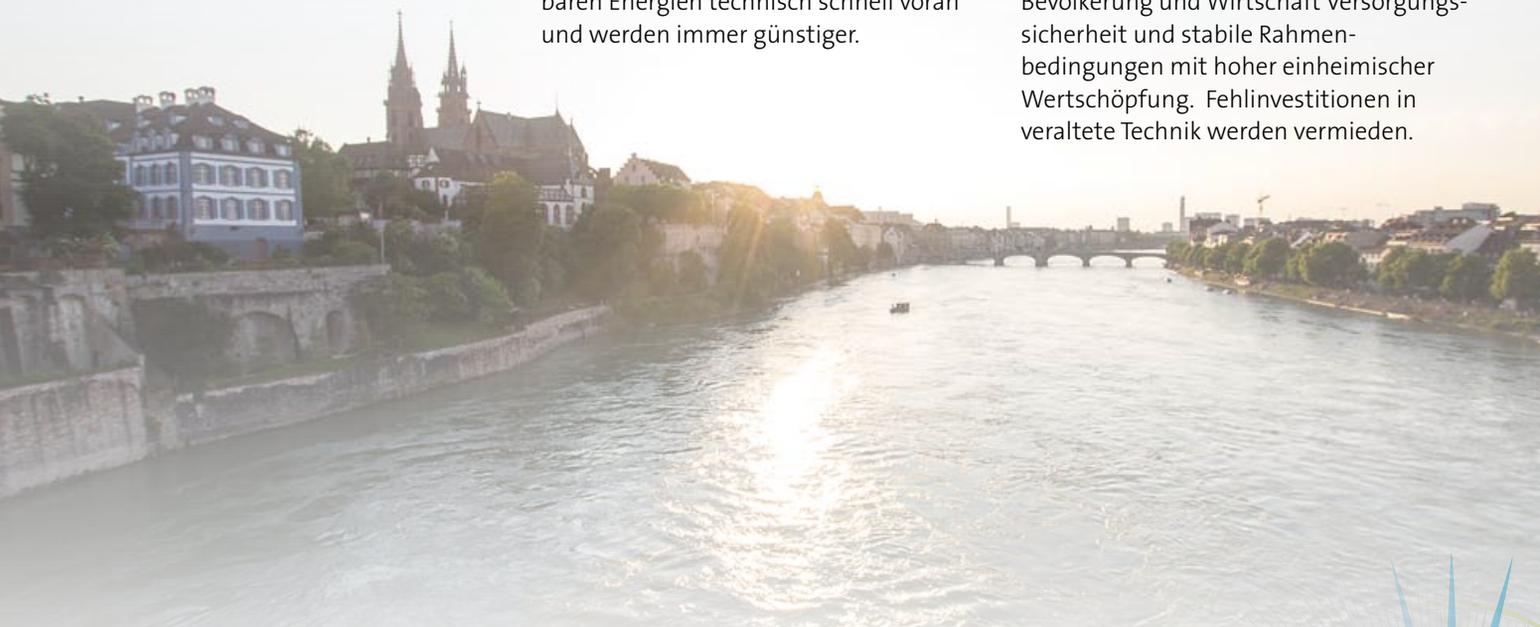
Basel-Stadt ist ein Pionier in Sachen Energie. Aus den Steckdosen fliesst 100 Prozent erneuerbarer Strom. Eine neue Initiative verlangt, dass der Kanton die erneuerbaren Energien auch im Wärmebereich und im Verkehr konsequenter nutzt.

Fossil war gestern.

Fossile Energieträger sind hauptsächlich für die Klimaveränderung verantwortlich. Erdöl und Erdgas werden laufend teurer und gehen dereinst unweigerlich zur Neige. Gleichzeitig schreiten die erneuerbaren Energien technisch schnell voran und werden immer günstiger.

Agieren statt reagieren.

Jetzt ist Zeit zu handeln: BASEL ERNEUERBAR fordert, dass Basel-Stadt vorausschauend agiert und den Umstieg auf nachhaltige, unerschöpfliche Energien vorantreibt. Damit schafft der Kanton für Bevölkerung und Wirtschaft Versorgungssicherheit und stabile Rahmenbedingungen mit hoher einheimischer Wertschöpfung. Fehlinvestitionen in veraltete Technik werden vermieden.



 Bitte Unterschriftenkarte hier ausschneiden, unterschreiben und an uns senden, danke!

KANTONALE VOLKSINITIATIVE

www.basel-erneuerbar.ch

BASEL ERNEUERBAR für eine sichere, saubere und günstige Energieversorgung

Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 reichen die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten folgende Initiative ein:

§ 31 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt wird wie folgt ergänzt:

§ 31 Energie (...)

⁴ Der Energieverbrauch im Kanton Basel-Stadt wird ab 2050 grundsätzlich auf Basis von nachhaltigen, erneuerbaren Energien gedeckt. Die Gesetzgebung sorgt mit Anreizen und Vorschriften dafür, dass die Umstellung sozial-, umwelt- und wirtschaftsverträglich erfolgt. Der Regierungsrat setzt Zwischenziele. Wo es aus übergeordneten Gründen notwendig ist, sind Ausnahmeregelungen möglich.



Politische Gemeinde: Basel Riehen Bettingen

Veröffentlicht im Amtsblatt des Kantons Basel-Stadt vom 31.07.2013.
Ablauf der Sammelfrist: 31.1.2015.

Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum Tag/Monat/Jahr	Strasse, Nr.	Unterschrift	Ktr. frei lassen!
1						
2						
3						

Bitte Personalien eigenhändig, in Blockschrift und vollständig ausfüllen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht oder wer bei einer Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt, macht sich nach Art. 281 bzw. 282 Strafgesetzbuch strafbar.

Die Initiative kann von der Mehrheit der im Zeitpunkt der Rückzugserklärung stimmberechtigten Mitglieder des nachstehenden Initiativkomitees zurückgezogen werden (§12 Abs. 1 IRG).

Mirjam Ballmer, Grossrätin Grüne; Patrizia Bernasconi, Grossrätin BastAI; Christian Egeler, Grossrat FDP; Katja Hugenschmidt, Ökostadt Basel; Beat Jans, Nationalrat SP; Michael Koechlin, Grossrat LDP; Beat Leuthard, Co-Geschäftsleiter Basler Mieterinnen- und Mieterverband; Jost Müller Vernier, Geschäftsführer WWF Region Basel; Rudolf Rechsteiner, Grossrat SP; Hansueli Scheidegger, Co-Leiter Unia Region Nordwestschweiz; Jörg Schmill, Agenturleiter; Jürg Stöcklin, Professor für Botanik, Grüne; Joël Thüring, Grossrat und Bürgergemeinderat SVP; Carole Tornay, wettstein21; Jörg Vitelli, Grossrat SP; Aeneas Wanner, Grossrat Grünliberale; Timo Weber, Vorstandsmitglied VCS beider Basel; David Wüest-Rudin, Präsident Grünliberale und Pro Velo; Claude Wyler, Vorstandsmitglied WWF Region Basel

Bitte die Liste vollständig oder teilweise ausgefüllt sofort zurücksenden an: BASEL ERNEUERBAR, Wettsteinallee 7, 4058 Basel. www.basel-erneuerbar.ch

**BURLEY Honey Bee –
der praktische und
günstige Kinderanänger**

NEU!
Veloanhänger
Honey Bee



CHF 590.–

Art. Nr. BU949204

für 2 Kinder, faltbar,
Stossbügel höhen-
verstellbar, mit
Strollerrad

vitelli

veloanhänger www.burley.ch

Dornacherstr. 101, 4053 Basel
T 061 361 70 70, info@vitelli.ch



KURIERZENTRALE GMBH 0800 206 100

Schnellster Kurierdienst in, um und nach Basel.



**Ihr Fachmann
für alles was
2 Räder hat!**

Verkauf - Reparaturen - Vermietung

Gartenstr. 143, Basel, Tel. 061 283 80 80

www.wenger-2-rad.ch

Schneller mit dem Velo



*natürlich gut in:
Arlesheim • Reinach • Muttenz
Partyservice*

www.goldwurst.ch

DIE ERINNERUNG AN GUTE QUALITÄT DAUERT VIEL LÄNGER.



HILITE-Bikes Concept Store, J.J. Balmer-Strasse 3, 4053-Basel, Tel. 044 586 21 19, www.hilite-bikes.ch



**zwei
fach**

Secondhand-Velos • Secondhand-Kleider
Sempacherstrasse 17 • 4053 Basel • Tel. 061 363 39 39
www.zweifach.ch



WINTERSERVICE – STATT WINTERSCHLAF!

Von Anfang November bis Ende Februar zum Spezialpreis.

Hegenheimerstr. 61 4055 Basel Tel. 061 386 90 38 www.co13.ch

CO 13
VELOLADEN

NEU: Pulverbeschichtung in der Farbe Ihrer Wahl!

Die Velokultur in Nordamerika – Bericht einer überraschenden Erfahrung

Nordamerika ist noch ein Velo-Entwicklungsland. Die Unterschiede von Stadt zu Stadt sind aber gross. Montréal gehört sicher zu den Top-Velostädten.

Nordamerika (USA & Kanada) ist nicht die erste Region, die einem bezüglich Velomobilität und Langsamverkehr einfällt. Falls doch, dann eher im negativen Sinne. Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten sind die Möglichkeiten für Velofahrer sehr begrenzt. Das Velo als »Leisure Activity« (Freizeitaktivität) oder Sport ist zwar sehr beliebt. Das Velo als echtes Verkehrsmittel ist in den meisten Regionen Nordamerikas aber so selten wie bei uns das Schusswaffentragen in der Öffentlichkeit. Die Infrastruktur in Nordamerika ist vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr gebaut. Wer es trotzdem wagt, sich mit 12 kg Aluminium durch die mehrspurigen Avenues zwischen den drei Tonnen schweren Off-Roadern hindurchzuschlängeln, ist entweder verückt, sehr arm oder Austauschstudent aus Kopenhagen. Trotzdem: bezüglich »Velo als Verkehrsmittel«, gibt es neuartige Entwicklungen. Boston hat eine kleine aber feine Velokultur, die in den letzten Jahren stetig gewachsen ist (www.cityofboston.gov/bikes). New York hat neben den lebensmüden und lungenkranken Velokurieren bereits viele Velofreaks, die einen Kulturwandel einleiten wollen z.B.:

www.bikenewyork.org oder
www.nybc.net

Der ehemalige Bürgermeister Bloomberg hatte einige Projekte im Köcher, die er an seinen politisch links stehenden Nachfolger weitergab und die Stadt verfügt über ein Bike-Sharing-System, das mehr als 20'000 Velos in hunderten Verleihstationen anbietet: www.citibikenyc.com
Es tut sich was in der Neuen Welt!

Vorbild Montréal

Die bezüglich Velokultur mit Abstand progressivste Stadt in Nordamerika ist Montréal in der östlichen kanadischen Provinz Québec. Seit ich vor einem Jahr vom übersichtlichen, einigermaßen velofreundlichen Basel in die französischsprachige Metropole gezogen bin, musste ich einige Klischees über Nordamerika über Bord werfen. Montréal ist baulich zwar nordamerikanisch, weitläufig und hat einen gnadenlosen fünfmonatigen Winter

mit Temperaturen bis -30°C und durchschnittlich 210 cm Schnee, aber es verfügt über eine ernsthafte und an Bedeutung gewinnende Velokultur.



Obwohl Montréal einen gnadenlosen Winter hat, gibt es einige Velofahrer, die beweisen, dass Zweiradmobilität auch bei widrigen Umständen machbar ist.
Foto: T. Erlanger

Steht man an einem schönen Sommertag während der Rush-hour in »Downtown« an einer Kreuzung, so könnte man meinen, man sei in Amsterdam, wäre da nicht die Skyline der Hochhäuser im Hintergrund. Männer in Anzügen, Studenten auf klapprigen Velos, Frauen mit Ortlieb Saccochen und sogar Eltern mit Kinderanhänger (Chariot Kinderanhänger werden von einer kanadischen Firma produziert) kreuzen die Wege auf ihren Velos im Sekundentakt. Das Zentrum von Montréal ist zwar recht autoverkehrsintensiv, jedoch steht dem Velofahrer ein wachsendes und baulich abgetrenntes Velowegnetz zur Verfügung. Auf den übrigen Strassen gibt es wenigstens viel Platz und die AutofahrerInnen sind einigermaßen rücksichtsvoll. An Abenden und Wochenenden sieht man in der Stadt hunderte von Hipsters mit ihren Fixies durch den Asphaltschungel gleiten. Für diese Klientel ist das Velo nicht nur ein Modeartikel und eine Attitüde, sondern ein alltägliches Verkehrsmittel.

Rasante Entwicklung

Kürzlich traf ich Marc Jolicoeur von Vélo Quebec für ein Interview. Er ist Ingenieur und der wissenschaftliche Leiter dieser Lobbyorganisation, die sich für die Belange der Velofahrer in Québec einsetzt, sie-

he auch: www.velo.qc.ca

Nach einer Stunde Fakten, Projektbeschreibungen und Visionen rund um den Langsamverkehr hat mich Jolicoeur überzeugt, dass Montréal den Anspruch haben darf, eine Velostadt zu sein. Auch was in den letzten 15 Jahren in der Provinz Québec für das Velofahren gemacht wurde ist atemberaubend. Im Verkehrsmasterplan der Regierung ist das Fahrrad als essentielle Komponente im Verkehrsmix definiert. Velothemen sind zu einem festen Thema in der Verkehrspolitik geworden. Dies wird auch von über 80% der Bevölkerung anerkannt und aktiv unterstützt. Ein Novum in der nordamerikanischen Denkweise betreffend Mobilität. Über 300 Millionen Dollar wurden in den letzten 20 Jahren in Québecs Veloinfrastruktur investiert – vor allem in die Erschaffung neuer Velowege. Das Velowegnetz hat sich in der letzten Dekade verdoppelt und beträgt nun 9000 km. Herzstück davon ist die »Route Verte«, ein Projekt mit über 5000 km Veloweg durch Québec und einer Infrastruktur (z.B. Übernachtungsmöglichkeiten, Velo-transport) speziell für Velotouren:

www.routeverte.com

Ein reichhaltiges Angebot an Veranstaltungen (z.B. Touren oder Rennen), Karten und Reiseführern wird im Zusammenhang mit der Route Verte angeboten. Ein durchschnittlicher Velofahrer in Québec legt fast 50 km pro Woche zurück. So wurden letztes Jahr in der Provinz, die so viele Einwohner wie die Schweiz hat, 145 Millionen Velokilometer zurückgelegt. Zwar wurden zwei Drittel davon als sportliche Freizeitaktivität abgestrampelt, doch der Trend, das Velo als Verkehrsmittel zu benutzen, wächst stark. Auf dem Stadtgebiet von Montréal stehen 17'000 Veloparkplätze zur Verfügung, Tendenz stark steigend. Im populären Quartier Plateau Mont Royal zum Beispiel, wuchs in den letzten 10 Jahren der Gebrauch des Velos als Transportmittel um 20 %. Auf dem beliebtesten Veloweg dieses Trendquartiers in Richtung »Downtown« werden jährlich fast eine Million Velofahrer gezählt. Ein Geschmack von Kopenhagen kann an wärmeren Tagen schon mal aufkommen und man wundert sich, dass man in Nordamerika ist.

Erfolgreiches Bike-Sharing

Das Leuchtturmprojekt in Montréal aber ist das BIXI Veloverleihsystem: www.bixi.com



Das Veloverleihsystem Bixi in Montréal ist ein voller Erfolg. Neben der Tatsache, dass es die Strassen und die öffentlichen Verkehrsmittel entlastet, ist es auch Symbol und Inspiration für eine Entwicklung in Richtung einer gesünderen und nachhaltigeren Mobilität.

Foto: ©Mathieu Lamarre/Vélo Québec

Ähnlich wie zum Beispiel die Systeme in Paris, London oder Barcelona ist es ein voller Erfolg und wird weiter ausgebaut. Bixi ist ein vollautomatisches Selbstbedienungssystem, welches 5000 Velos in 400 Stationen im Stadtbezirk von Montréal anbietet. Das Verleihsystem ist vollständig digitalisiert, d.h. die Verfügbarkeit der Velos an den Stationen kann in Echtzeit auf der Website und der entsprechenden App abgerufen werden. Für ein paar Dollar pro Tag oder mit einem Jahresabo für etwa 75 CHF kann man ein Velo 45 Minuten lang benutzen, bis man es wieder an eine beliebige Station docken muss. Diesen Vorgang kann man so oft wiederholen wie man will.



Das Velo wird für immer mehr Leute in urbanen Zentren in Nordamerika eine ernsthafte Alternative im Stadtverkehr. Foto: © Mathieu Lamarre/Vélo Québec

Der Aufbau von Bixi im Jahr 2008 wurde finanziert, indem die Stadtverwaltung die Auto-Parkgebühren verdoppelte und dadurch Mehrgewinn schaffte. Den Bixi-Standorten fielen einige Autoparkplätze zum Opfer. Dies hat einige Autofahrer sehr aufgebracht, doch die Begeisterung, die Bixi auslöste, übertönte deren Gemaulen schnell.

Ich frage Marc Jolicoeur, ob Bixi einfach nur toll ist oder ob es wirklich Verkehr auf das Velo verlagert. Er meint, dass es wohl keine Autofahrer direkt auf das Velo verlagern würde, sondern die öffentlichen Verkehrsmittel entlastet und diese wiederum attraktiver für Autofahrer mache, wenn sie weniger vollgepackt sind. Vor allem aber fördere Bixi ein Umdenken, nämlich, dass das Velo eine echte Alternative im Stadtverkehr biete.

Fazit

Vor allem junge Menschen in den nordamerikanischen Metropolen sind offen für einen echten Wandel im Strassenverkehr. Die Amerikaner und Kanadier sind generell pragmatisch und die Gesellschaft ist sehr divers. Zwar sind wir bezüglich Langsamverkehr den Nordamerikanern noch meilenweit voraus, doch die Innovationskraft und die Fähigkeit zum gesellschaftlichen Wandel haben uns in der Vergangenheit schon oft überrascht. Das Velo bietet nichts weniger als den Lösungsansatz für vier der grössten Probleme des Kontinents: Übergewicht, Ressourcenverschleiss, Verkehrsunfälle und Stau. Lassen wir uns überraschen!

Tobias Erlanger, Montréal

PRO VELO
BEIDER BASEL

www.provelo-beiderbasel.ch

Geschäftsstelle

Dornacherstrasse 101
4053 Basel
Tel.: 061 363 35 35
beidebasel@pro-velo.ch

Öffnungszeiten:

Mo-Fr: Nach Absprache
Sämtliche Termine bitte telefonisch vereinbaren.

Velokiosk

Mit dem Einkauf im Velokiosk unterstützen Sie die Arbeit von Pro Velo. Vielen Dank! www.velokiosk.ch



Aus der Redaktion

Das Veloblatt 191 erscheint am 21. März.
Redaktionsschluss: 18. Februar.

Agenda

Velomärt, Messe Basel, Rundhof-Halle 2, Samstag, 10. Mai, 10 - 16 Uhr
Putz- und Flicktag, Liestal, Rathausstrasse, Samstag, 10. Mai, 10 - 16 Uhr
Velo-Flickkurse: laufend, nach Stand der Anmeldungen.