basler veloblatt

PRO VELO BEIDER BASEL

Dezember 2018 | Nr. 214

Fussgänger-freundlich Velofahren

Die zusammen mit VCS und Fussverkehr Region Basel lancierte Velo-Charta-Kampagne ist startklar. Machen Sie mit!

Fuss- und Veloverkehr sind die umweltfreundlichsten Verkehrsarten. Seit der Nachkriegszeit abgedrängt durch den überbordenden Motorfahrzeugverkehr, gewinnen sie in der dichten modernen Stadt wieder zunehmend an Bedeutung. Noch sind die Flächen für beide aber arg eingeschränkt, gegenseitige Rücksichtnahme ist daher umso wichtiger. Wir arbeiten in der Verkehrsplanung seit je eng mit den Fussgängerverbänden zusammen. Gemeinsam lancieren wir nun eine Kampagne für rücksichtsvolles Velofahren. Langfristig hilft das auch der Akzeptanz des Veloverkehrs.

Die Charta kann von allen unterschrieben werden, die schon jetzt rücksichtsvoll Velo fahren oder es ab sofort tun wollen. Das Plakat hängt zurzeit an Plakatständern von Gemeinden und läuft bzw. rollt auch über den Bahnhofsscreen und in Kinos.

Die Velo-Charta – ein Fall für Dich?

Du fährst Velo, das ist wunderbar: Du verschwendest keinen Platz, sparst (Fremd-)Energie, schonst Luft und Klima, machst keinen Lärm und tust erst noch etwas für Deine Gesundheit. Und Du willst jenen besonders respektvoll begegnen, für die Gleiches gilt: den Fussgänger/innen. Mit Deiner Unterschrift unter die Velo-Charta sagst Du: «Ich fahre Velo mit den Fussgänger/innen im Kopf.» Du dienst damit der Fussgängersicherheit und der Velosache: Respektvolle Velofahrende haben den Goodwill der Fussgänger/innen beim gemeinsamen Anspruch auf einen sicheren Platz im Strassenverkehr.

Die Velo-Charta – der Text

1. Ich begegne Fussgänger/innen mit besonderem Respekt.
2. Ich lasse das Trottoir den Fussgänger/innen.
3. Zebrastreifen = Fussgängervortritt. Punkt. Ich beachte das konsequent.
4. Wo es eng wird, überhole ich langsam und mit genug Abstand.
5. Gegenüber betagten Menschen und Kindern bin ich besonders rücksichtsvoll.
6. Mein Velo steht nur da, wo für Fussgänger/innen genug Platz bleibt.
7. Auf dem E-Velo verhalte ich mich erst recht fussgängerfreundlich.
8. Ich begehe nie Fahrerflucht.

Die vollständige Charta finden Sie im Internet unter: ***www.velo-charta.ch***
Jetzt anschauen, unterzeichnen und weiterleiten!

Velo-Visionen

Velofahren ist im Trend! Immer mehr Menschen, ob jung oder alt, schwingen sich aufs Velo. Wir von Pro Velo fördern und fordern dies schon lange. Es ist auch einiges geschehen, Radstreifen wurden aufgemalt, Einbahnstrassen geöffnet usw. Aber wo geht eigentlich die Reise hin? Wir brauchen mehr Sicherheit für alle Velos und wir brauchen eigene Trassen. Heute haben wir nach der Volksabstimmung für das Velo eine gute Ausgangslage, welche nun auch mit Inhalt gefüllt werden muss. Packen wir die Chance und entwickeln wir zusammen ein neues Velo-Land. Sicherheit für Velofahrende und andere Verkehrsteilnehmende steht dabei ganz oben auf der Agenda. Wie machen wir das nun genau mit der Umsetzung des Volksauftrags? Wir müssen glücklicherweise nicht alles neu erfinden. Wir können von bewährten Lösungen aus anderen veloaffinen Regionen lernen. Den Startschuss machten wir an der Veranstaltung Velo Visionen am 28. November. Dort erhielten wir einen interessanten Input aus der Stadt Tübingen, welche ein erfolgreiches Velokonzept umsetzt und die velofreundlichste Stadt in Baden-Württemberg ist.

Themawechsel: Im Herbst ist es abends früh dunkel und am Morgen sucht sich die Sonne noch den Weg. Für uns Velobegeisterte bedeutet dies Licht an und für eine gute Sichtbarkeit auf dem Velo zu sorgen. Ganz nach dem Motto: sehen und gesehen werden. Helle, noch besser reflektierende Kleidung hilft und ein intaktes und starkes Velolicht vorne und hinten bringt Sicherheit und Sichtbarkeit. Nun wünsche ich dir gute Fahrt und nicht vergessen: Licht an.

Herzliche Grüsse, Philipp Schoch, Co-Präsident

Verstärkung im Vorstand gesucht: KassierIn

Magst Du neben dem Velo auch den genauen Umgang mit Zahlen? Wir suchen per Anfang Jahr oder per April einen/eine Vorstandskollegen/in, der/die unsere Finanzen im Griff hat.

Mehr Infos gerne auf Anfrage bei der Geschäftsstelle. Ruf' doch einfach mal an oder schreib' uns ein Mail. Natürlich darf man's auch weitersagen!

Abstand ist Anstand!

Viel zu oft werden Velofahrende viel zu knapp von Autos überholt. Manchen Autofahrenden mangelt es offenbar am Bewusstsein oder an Anstand.

Einige Länder kennen schon einen gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand fürs Überholen von Velos. «Abstand ist Anstand» möchte eine solche Regelung auch in der Schweiz. Neue Leuchtwesten sollen mithelfen, für diese Problematik zu sensibilisieren. Bestellung via:

www.1m50.ch oder

Direktbezug auf der Geschäftsstelle:
1 Weste CHF 20.–, 2 Westen CHF 35.– (je inkl. Versand).

Den korrekten Abstand zum Thema machen.

MechanikerIn gesucht

Die Velos, die wir bei den Fahrkursen für Erwachsene im Kleinbasel und beim Allschwiler Weiher einsetzen, müssen ab und zu gewartet werden.

Wer kennt eine Person, die Freude am «Schrüble» hat und uns ein paar Stunden pro Jahr ehrenamtlich helfen möchte? Der Lohn vieler froher Gesichter ist garantiert! Interessierte melden sich auf der Geschäftsstelle.

Mech für Velo-Unterhalt gesucht!

Geschenk-Ideen:

Ein Geschenk fürs ganze Jahr:
Sinnvolles Geschenk für VelofahrerInnen: Fünf Ausgaben des Velojournals das ganze Jahr in den Briefkasten. Nur Jahresabo: 35.-, Geschenkmitgliedschaft gültig bis April 2020 inkl. Velojournal: 50.- (Einzel), 60.- (Familie). Bestellen: beidebasel@pro-velo.ch.

Götti/Gotte-Geschenk:
Sich jetzt schon auf den Frühling freuen! Wie wär's mit einer gemeinsamen Teilnahme an einem Velo-Fahrkurs? Gutscheine können Sie bei der Geschäftsstelle beziehen: beidebasel@pro-velo.ch. Ab Januar sind die neuen Kursdaten dann online auf unserer Webpage (Daten ähnlich wie dieses Jahr).

Der beste Touren-Führer für die Regio!
Den beliebten Tourenführer von Pro Velo mit 25 einfachen bis mittelschweren attraktiven Touren erhalten Sie bei uns für nur 15.- (zzgl. 4.50 Versandkosten). Zum gleichen Preis können Sie bei uns auch die Tourenführer von Bern, Zürich, Arc Lémanique, Ostschweiz, Schaffhausen und Graubünden beziehen.

Impressum

Herausgeber: Pro Velo beider Basel
Dornacherstrasse 101, 4053 Basel
Redaktion: Roland Chrétien
Lektorat: Urs Bieli
Kontakt: beidebasel@pro-velo.ch
Tel. 061 363 35 35
PC-Kto. 40-22237-3,
IBAN CH79 0900 0000 4002 2237 3
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 oder auf:
www.provelo-beiderbasel.ch,
dort Mitgliedschaft, zuunterst Adressänderungen

Die Taube auf dem Dach oder der Spatz unter den Rädern

ÖV kommt dem ÖV immer mehr in die Quere: Güterverkehr dem Personenverkehr, S-Bahnverkehr dem Fernverkehr. Auf der Strasse ist es noch komplizierter: Der Bus kommt dem Velo in die Quere und umgekehrt. Veloverkehr dem Fussverkehr. Vom umweltschädlichen querulanten Autoverkehr, der allen in die Quere kommt, gar nicht zu sprechen. Seit Jahrzehnten wird Entflechten gefordert.

Warum dem Güterverkehr, dem S-Bahnverkehr und dem Fernverkehr nicht endlich eigene Trassen geben? Warum dem Bus nicht durchgehend eigene Spuren? So wie das Tram seine eigenen Trassen hat. Warum dem Velo nicht eigene Velostreifen neben allen Trottoirs? Warum abseits von Wanderwegen nicht separate Wege für Mountainbiker? In der Luftfahrt schafft man es doch auch: Linienverkehr, Rettungsflugverkehr, Militärluftfahrt und bald auch Drohnen haben ihre eigenen Lufträume. Der Bundesrat möchte sogar den Geschäftsflugverkehr vom Linienverkehr entflechten und Dübendorf belasten. Wer aber die Verkehrsträger auf Strasse und Schiene konsequent entflechten möchte, macht die Rechnung ohne zwei Wirte: die Finanzen und den Raum.

Finanzen liessen sich theoretisch vermehren, der Raum indes nicht. Flächendeckend alle Verkehrsträger sauber separieren wäre irgendwo in der Pampa möglich. Dort lassen sich «verkehrsgerechte» Städte aus dem Boden stampfen. Von Le Corbusiers Chandigarh bis Xi Jinpings Xiongan. Wo es aber eng ist, weil Berge, Wälder, Gewässer, Bahntrassen und vor allem bestehende Siedlungsstrukturen im Weg stehen, fängt das Ellbögeln an. Je mehr sich Arbeitsplätze, Geschäfte, Freizeitorte und Schulen verdichten, umso grösser der Verteilkampf der Verkehrsträger um Strassenraum. Vorrang hätte theoretisch weiterhin der strassengebundene ÖV. Weiterhin werden also vielerorts Verkehrsträger gemischt werden müssen. Auch Fussgänger und Velofahrer. Auf Hunderten von Kilometern. Das schliesst nicht aus, dass noch Tausende Kilometer sichere und durchgehende Velowege geschaffen werden, wo der Raum vorhanden ist. Beim Bahngüterverkehr bedeutet Mischverkehr, auf die Weiterfahrt zu warten, weil sich die Kapazitätszitrone auf dem Bahnnetz elektronisch nur noch wenig auspressen lässt. Und neue Tunnels wären wahre Geldfressmaschinen zulasten des Unterhalts. In zahlreichen engen Tälern werden auch künftig separate Bikerwege in Wanderwege münden, zum Ärger vieler Wanderer. Und nicht zuletzt sind auch künftig in vielen bestehenden, oft geschützten Siedlungsstrukturen Bus- und Velospuren gar nicht möglich. Oder sie enden plötzlich. Zum Beispiel vor einer Fussgängerinsel. Wo separate Spuren enden, lauern aber die grössten Gefahren. Wer trotz des Raummangels überall auf Entflechten setzt, setzt auf die Taube auf dem Dach und nimmt in Kauf, dass die Spatzen vielerorts buchstäblich unter die Räder kommen. Im Strassenraum wären es die Velofahrer, wenn sie überall vom Trottoir verdrängt würden.

Doch auch auf gemischten Strassenflächen lässt sich mehr Sicherheit schaffen: Velo und Bus müssten überall vor dem Auto Vorfahrt erhalten. Dort, wo kein Bus unter Fahrplanzwängen steht, sollte entschleunigt werden: Tempo 30. Trottoirs könnten deutlich sichtbar geteilt werden. Überall aber müsste eine alte Tugend wieder reaktiviert werden: Rücksicht nehmen. Und dies finge nicht auf Verkehrsflächen an, sondern im Elternhaus und in der Schule.

Aedes (aus Velojournal 5/18, Regionalteil Zürich)

Meldungen Baselland

Aktuelle Meldungen immer auch auf der Facebook-Seite von Pro Velo beider Basel

Radroutenkredit beschlossen

Mit 66 zu 10 Stimmen hat der Landrat im September dem Ausbau der kantonalen Radrouten zugestimmt. Zugleich hat er die von der Regierung geplante lineare Kürzung der Ausgaben leicht korrigiert, in dem er den Kredit um eineinhalb auf 21,5 Millionen erhöht hat. Dafür soll bis 2027 zusätzlich auch ein Veloweg zwischen Maisprach und Buus sowie eine Verbindung zur Fachhochschule in Muttenz realisiert werden. Letztere Verbindung ist dringend: die FHNW hat im September den Betrieb aufgenommen. Aus diesem Grund drängt sich dort ein zweiphasiges Vorgehen auf, mit günstigen und rasch umsetzbaren Markierungsmassnahmen und/oder Tempobeschränkungen liesse sich schon einiges erreichen.

Velostation Liestal: JA!

Am Wochenende des Bundesbeschlusses Velo wurde mit über 76 % der Stimmen auch die Velostation in Liestal vom Volk klar angenommen. Die Velostation wird im Rahmen des bevorstehenden Vierspur-Ausbaus der SBB erstellt und bietet dann Platz für über 500 Velos. Auch mit der Velostation dürfte es am Standort Post / Palazzo zu einem empfindlichen Mangel an Veloparkplätzen kommen (u.a. gilt es zu bedenken, dass ein Teil der SBB-Kunden nicht gewillt sein wird, ihr Velo kostenpflichtig in der Velostation abzustellen). Wir fordern daher, dass dort gleisnah 80 gedeckte Veloparkplätze installiert werden. Dazu müssten weder das Grundstück des Palazzo noch das Birkenrondell davor in Anspruch genommen werden.

Hier braucht es gedeckte Veloständer.

Pratteln-Muttenz: Schwachstelle saniert

Die von uns schon lange bemängelte unübersichtliche Stelle mit schlecht parkierten Autos bei der Schiessanlage Lachmatt wurde diesen Herbst saniert. Neu führt die Veloroute ohne Schikane direkt dem Tram entlang. Die Strecke ist damit viel übersichtlicher geworden und Konflikte mit achtlos parkierten Autos gehören der Vergangenheit an. Vielen Dank an alle, die sich dafür eingesetzt haben.

In der Lachmatt hat das Tiefbauamt ganze Arbeit geleistet.

Muttenz: Baustellen-Signalisation verbessert

Heikle Sache: Von Birsfelden herkommend fehlte hier ein Lichtsignal.

Eine aufmerksame Velofahrerin hatte zwischen Birsfelden und Muttenz bei einer Baustelle eine gefährlich Verkehrssituation gemeldet: Der die kantonale Veloroute querende Verkehr erhielt von der Ampel grün, ohne dass die eigentlich vortrittsberechtigten Fahrzeuge auf der Veloroute davon etwas mitbekamen, weil man schlicht eine zweite Ampel vergessen hatte. Nach mehrmaligem Nachhaken unsererseits wurde dann endlich eine zusätzliche Ampel installiert. Melden Sie uns problematische (Bau-)Stellen bitte rasch. Nur so werden sich Behörden und Baufirmen daran gewöhnen, bei Baustellen immer auch konsequent ans Velo (und den Fussverkehr) zu denken.

Langsame E-Velos: Motion eingereicht

Nationalrätin Daniela Schneeberger (FDP) hat in Bern eine Motion eingereicht mit dem Ziel, langsame E-Velos gegenüber Benzinmofas attraktiver zu machen.

Langsame E-Velos, d.h. Fahrräder mit einer Motorunterstützung bis maximal 25 km/h gelten nach heutiger Regelung als Motorfahrräder. Jugendliche dürfen deshalb erst ab 14 Jahren mit Führerschein Kategorie M, im Volksmund die «Töffliprüfung», oder ab 16 Jahren ohne Prüfung langsame E-Velos fahren. Schneeberger möchte die gesetzliche Regelung modernisieren und langsame E-Velos bereits ab 14 Jahren prüfungsfrei zulassen. Gerade in ländlichen Gebieten sind die Schulwege teils deutlich länger geworden, da sich die Sekundarstufe oftmals nicht mehr am Wohnort befindet. Viele SchülerInnen entscheiden sich dann für das «Töffli» – da sie so oder so eine Prüfung machen müssen. Dies hat negative ökologische und gesundheitliche Konsequenzen. Auch das Postauto oder der Linienbus sind keine geeignete Alternative: die Jugendlichen bewegen sich damit noch weniger. Nach dem unmotorisierten Velo ist das E-Velo die Zweitbeste Variante. Der Bundesrat solle daher die Altersbeschränkung für langsame E-Velos auf 14 Jahre senken und so den Entscheid für das E-Velo und gegen das «Töffli» oder andere unsportliche Lösungen erleichtern. Pro Velo unterstützt diesen Vorstoss, denn je nach Distanz und Höhenmetern macht ein E-Velo sicher viel Sinn. Als gutes Beispiel kann Deutschland gelten: dort sind die langsamen E-Velos als normale Fahrräder ohne jegliche Altersbeschränkung zugelassen.

Meldungen Basel-Stadt

Aktuelle Meldungen immer auch auf der Facebook-Seite von Pro Velo beider Basel

Innere Margarethenstrasse bleibt gefährlich

Manche erinnern sich noch an das auf die Strasse gemalte Herz im Gedenken an die junge Lehrerin, die hier 2003 wegen einer unvorsichtig geöffneten Autotür starb. Trotz wiederholter Interventionen von Pro Velo haben die Behörden die Situation aber bis heute nicht verbessert, ja heute parkieren wohl noch mehr Autos und Lieferwagen gefährlich nahe neben den Tramgeleisen. Für Velofahrende bleibt nur, auf der steilen Strecke mit heiklen Manövern zwischen die Tramschienen zu fahren und unten wieder zurückzuschwenken. Daran hat sich auch nichts geändert, seit 2013 diese Strasse eine offizielle Basis-Veloroute für Velofahrende mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis (also insbesondere auch für SchülerInnen und Senioren) geworden ist.

In ihrer Antwort auf den vom Grossen Rat verabschiedeten Anzug von Harald Friedl (Grüne) sieht nun die Regierung zwar Massnahmen vor. Diese sind aber ungenügend. Halteverbot statt Parkverbot ist zwar lobenswert, die Wirkung dieser Massnahme wäre jedoch fragwürdig, weil das Ein- und Aussteigenlassen und der Warenumschlag – ein bisschen verschoben halb auf dem Trottoir – weiterhin zugelassen wäre. Damit würden eher mehr statt weniger Autotüren geöffnet und die Sicherheit für den Veloverkehr nicht verbessert. Statt dem Fussverkehr den Platz wegzunehmen, sollte das Trottoir verbreitert und/oder Poller angebracht werden, um das Anhalten mit dem Auto zu verunmöglichen. Der Warenumschlag soll wenn überhaupt auf der Strasse auf der anderen Strassenseite abgewickelt werden. Eine einfache Massnahme wäre auch die Markierung eines Velostreifens, den man bei einer Veloroute eigentlich erwarten dürfte …

Schwarze Löcher

Jetzt fallen sie wieder vermehrt auf, die dunklen Stellen auf Velowegen. Zum Beispiel auf dem Peter Merian-Weg, wo gleich mehrere Leuchtröhren ausgefallen waren. Dank der Meldung eines aufmerksamen Mitglieds wurden sie anfangs Monat rasch ersetzt. Unweit davon entfernt, in der Unterführung des Hexenwegleins, warten wir schon länger auf eine Erhellung seitens der IWB. Nun soll bis Ende Jahr endlich eine bessere Beleuchtung installiert werden. Kennen Sie andere dunkle Stellen? Melden Sie sie den IWB und/oder unserer Geschäftsstelle (via bikeable.ch oder E-Mail).

Bis Ende Jahr sollte der Tunnel beim Hexenweglein endlich besser beleuchtet sein.

Meret Oppenheim-Strasse

Auf der Südseite des Bahnhofs stehen Änderungen an.

Zu Beginn des neuen Jahres sollte die Meret Oppenheim-Strasse wieder an den alten Ort verschoben werden. Damit wird für die Veloparkierung der Platz unter der Passerelle wieder frei – zumindest für ein paar Jahre, bis zur Erstellung neuer Zugsgeleise. Wir setzen uns dafür ein, dass das neue Provisorium gut geplant wird: mit genügend und guten, möglichst gleisnahen Veloständern.

Baustelle Birsigbrücke Heuwaage

Seit Mitte August ist die Munimattbrücke zwischen Birsigstrasse und Heuwaage totalgesperrt. Zu Beginn war für Velos eine völlig untaugliche und gefährliche Umfahrungsroute via Auberg vorgesehen. Nach hartnäckigem Nachfragen wurde nach vier Wochen doch noch die logische Umfahrung via die unterste der neuen Birsigbrücken eingerichtet. Ursprünglich wollten die Behörden diese nicht freigeben, weil das Geländer für den Veloverkehr 20 cm zu tief sei, ein Einwand, der vor Ort nicht nachvollziehbar ist. Die Nachprüfung ergab denn auch, dass die Höhe für eine nicht-permanente Nutzung auch rechtlich genügt.

Geht doch: logische Umfahrung der gesperrten Munimattbrücke.

Erneuerung Viertelkreis

Von Kreiseln wie in den Niederlanden sind wir in der Schweiz leider noch weit entfernt.

Ab Ende Jahr wird der Viertelkreis umgebaut. Die letzten Arbeiten dauern bis ins Frühjahr 2021. Ein Kreisel soll den Verkehrsfluss verbessern und neue Verkehrsbeziehungen ermöglichen. Velofahrende werden neu im östlichen Abschnitt der Gundeldingerstrasse auch in Gegenrichtung fahren können. Kreisel bringen zwar auch einen besseren Verkehrsfluss für geübte Velofahrende, für Unsicherere, Kinder und ältere Menschen sind sie aber schwierig zu befahren. Weil Autofahrende immer wieder Velos im Kreisel übersehen, sind Kreisel häufig Unfallschwerpunkte. Wir pochen jeweils darauf, dass Kreisel normgerechte Ablenkungswinkel aufweisen. Wirklich sicherer werden sie aber wohl erst, wenn das Tempo auf den Zufahrtsstrassen gesenkt wird. In den Niederlanden werden Velowege konsequent um den Kreisel herumgeführt, notabene vortrittsberechtigt und immer öfter sogar mit Gegenverkehr.

Veloparking Bahnhof SBB: Verbesserungen beantragt

Weil der Betrieb des Veloparkings unter dem Centralbahnplatz bald neu ausgeschrieben wird, möchte Jörg Vitelli (SP) mit einem Anzug an die Regierung erreichen, dass endlich alle Eingänge rutschsicher gemacht werden, eine Stunde Gratisparkierung (wieder) eingeführt wird, das Ticketsystem modernisiert und zusätzlicher Platz zugunsten eines ganztägig betreibbaren Veloladens geschaffen wird.

Rutschfester Belag gewünscht!

Trottis

Die neuen Elektro-Trottis kann man mögen oder nicht. Pro Velo hatte sich schon vor einigen Jahren dahingehend geäussert, dass solche Gefährte auf der Veloinfrastruktur verkehren sollen, nicht jedoch auf Fussverkehrsflächen. Unterdessen hat jedoch der Bundesrat beschlossen, dass Gefährte bis 20 km/h und 500 W Motorenstärke auch Fussverkehrsflächen benützen dürfen, sofern Velos zugelassen sind. Wie stark die Miet-Trottis den Abstellplatz für Velos einschränken, muss noch abgewartet werden. Zusätzlicher Platz müsste klar zulasten der am meisten Platz beanspruchenden Autoparkierung gehen.

Veloroute Neubadstrasse endlich sicher machen!

Wie auf so vielen Velorouten: Der Sicherheit und damit der breiten Nutzung des Veloverkehrs steht auch in der Neubadstrasse der immense Platzkonsum des Autoverkehrs entgegen. Immerhin ist mit Einführung der (im Vergleich zu anderen Städten sehr billigen) Anwohnerparkkarte auch in der Neubadstrasse die Auslastung der Parkplätze gesunken und der freigewordene Platz kann zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Der Grosse Rat hat nun einen Vorstoss von Jörg Vitelli (SP) überwiesen, der die östlichen Autoparkplätze unter die Bäume verlegen und beidseitige Velostreifen schaffen möchte. Einmal mehr zeigte sich aber, dass einige PolitikerInnen leider immer noch unbegründete Ängste haben, wenn es um Autoparkplätze geht. Dabei müssten auch sie wissen, dass eine florierende Stadt dringend auf nachhaltige Verkehrsträger angewiesen ist und mehr Veloverkehr letztlich mehr Platz für alle bedeutet.

Auf der Veloroute Neubadstrasse fehlen Velomassnahmen.

Pro Velo unterstützt Versuche mit sichereren Tramgeleisen

Tramgeleise waren für den Veloverkehr schon immer tückisch. Seit bei uns immer mehr sogenannte behindertengerechte Haltestellen gebaut werden, sind sie zu regelrechten Velofallen geworden. Mit gummigefüllten Schienenrillen könnten diese markant entschärft werden.

Sogenannt behindertengerechte Kaphaltestellen führen seit ihrer Erstellung zu Unfällen und häufigen Reklamationen. Für Pro Velo sind sie ein Dauerbrenner. Grund: Im Gegensatz zu anderen Tramstädten lassen solche Haltestellen in Basel nur 65 cm Platz zwischen Tram-

E-Bikes by Jucker –
die komfortable Alternative

Morgartenring 107
4054 Basel
T 061 301 33 00

BIKE JUCKER

www.juckerbike.ch

WENGER 2-Rad Shop
wenger-2-rad.ch
Aktionen
Verkauf
Reparaturen
Vermietung

Ihr Fachmann für alles, was 2 Räder hat!
Gartenstrasse 143, Basel, Tel. 061 283 80 80

NAT URA QUA LITÄT
Jenzer

Arlesheim · Reinach
Muttenz · Partyservice
Verkauf Engros
www.goldwurst.ch

100% eMobil mit Solarspar Elektroauto mieten und die Umwelt schonen!
Der Renault Zoe mit gratis Sonnenstrom in der Batterie steht in Sissach bereit und kann unter sharoo.com gemietet werden.

solarspar Sonnenenergie gewinnen

Solarspar CH-4450 Sissach T +41 61 205 19 19 www.solarspar.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

schiene und hoher Trottoirkante, viel zu wenig für eine sicherere und komfortable Durchfahrt mit dem Velo. Der Grosse Rat verlangt nun mit überwältigender Mehrheit, dass mehr Sicherheit her muss. Er überwies im Oktober einen Vorstoss von Kaspar Sutter (SP) für einen Versuch mit Gummifüllungen in den Tramschienen. Pro Velo hatte zusammen mit dem VCS aufgrund neuer technischer Entwicklungen einen Versuch ins Spiel gebracht, nachdem in Zürich 2013 ein erster an der zu kurzen Lebensdauer der Gummifüllung gescheitert war.
Nun soll nächstes Jahr auf kurzen Gleisstücken die Lebensdauer und die Befahrbarkeit durch Velos getestet werden. Pro Velo setzt sich dafür ein, dass zukünftige und bestehende Kap-Haltestellen rasch sicherer gestaltet werden.

So wie hier in der Reinacherstrasse werden aktuell dutzende Velostreifen rot eingefärbt. Foto BVD

Basel sieht rot

Markierungen im Strassenraum geben Orientierung. Sie zeigen, wo es lang geht, unterstreichen die Vortrittsverhältnisse und weisen auf Gefahren hin. Diesen Sommer wurden vielerorts Velostreifen rot markiert, um die Aufmerksamkeit von Autofahrenden zu erhöhen und so die Sicherheit für Velos zu verbessern.

Gezielter Einsatz – bessere Wirkung
Damit die Roteinfärbungen ihre Wirkung entfalten, werden sie nicht flächendeckend, sondern ganz gezielt eingesetzt. Dies ist zum Beispiel in Strassen der Fall, auf denen viele Rechtsabbieger den Radstreifen überqueren, wo der Radstreifen zwischen zwei Autospuren liegt oder an Stellen, an denen Unfälle registriert werden. In ganz Basel wurde das Strassennetz untersucht und es wurden mehr als 40 Stellen erkannt, an denen eine Einfärbung sinnvoll ist. In diesem Jahr wurden sie bereits in der Binningerstrasse, auf dem Laupenring, in der Münchensteiner- und Reinacherstrasse und anderen Strassen realisiert. Bis Ende nächstes Jahr sollten alle Stellen markiert sein.

Rückmeldungen erwünscht
Die roten Markierungen zeichnen sich durch gute Rutschfestigkeit aus und sind auch bei Nässe sicher befahrbar. Zudem erhöhen reflektierende Materialien die Erkennbarkeit besonders bei Dunkelheit. Je nach Beanspruchung beträgt die Lebensdauer der Markierungen zwischen fünf und zehn Jahre. Was ist Ihr Eindruck von den Markierungen? Kennen Sie weitere Stellen, wo eine Rotmarkierung Sinn machen würde? Gerne nehmen wir Ihre Rückmeldungen entgegen und leiten sie an die zuständige Stelle weiter.

Neue Pumptracks

Die Stadtgärtnerei eröffnete im Oktober auf dem Buschweilerhof einen 55 Meter langen Pumptrack für Jung und Alt.
Dank der asphaltierten Oberfläche eignet sich der Track sowohl für Bikes und Velos als auch für Kickboards, Skateboards und Laufräder.
Grössere Pumptracks gibt's im Bikepark in Hölstein (Erdbahn) und seit diesem Herbst auch bei der Sonnhalde in Gempen (Asphalt). Viel Spass!

Klein aber fein: Der neue Pumptrack im Iseli-Quartier. Foto ZVG

Sichere Verbindung aufs Bruderholz

Pro Velo setzt sich ein für eine vernünftige und sichere Veloverbindung aufs Bruderholz via Wolfschlucht. Die Antwort der Basler Regierung auf einen Anzug von Otto Schmid (SP) drückt leider Bedenkenträgerei, Mut- und Visionslosigkeit aus.
Schmid gab mit seinem Vorstoss dem Bedürfnis einer grossen Zahl von Velofahrenden nach einer Öffnung der aktuell mit einem Fahrverbot belegten Strecke Ausdruck. Das Wegstück weist gegenüber alternativen Routen viele Vorteile auf: es hat keinen Autoverkehr, ist direkt, weist eine homogene Steigung auf, und im Sommer ist es angenehm schattig. Eigentlich die ideale Veloroute. Die Regierung aber möchte nicht einmal von Schmids Anliegen, die Öffnung zumindest bergwärts zu legalisieren, etwas wissen. Stattdessen stellt sie für den St. Nimmerleinstag eine enge und verwinkelte Route via Wolfschluchtweglein und Lerchenstrasse in Aussicht. Ironischerweise macht die Regierung gegen die gewünschte Öffnung der Wolfschluchtpromenade zu geringe Breiten geltend! Beobachtungen vor Ort machen klar, dass dort die Breiten für die niederen Frequenzen von Fuss- und Veloverkehr problemlos ausreichen und dass bei Bedarf auch ohne Baumfällungen noch Platz für Verbreiterungen vorhanden wäre. Vergleicht man Breiten, Frequenzen und mögliche Geschwindigkeiten z.B. mit der Solitude oder dem Birskopfsteg, ist weit und breit kein Problem erkennbar für die Velo-Zulassung in der Wolfschlucht bergwärts.

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.

Agenda

Velomärt in der Muba: 27. April 2019 / Flickkurse, Fahrkurse, E-Velokurse und Velotouren:
www.beidebasel@pro-velo.ch

Aus der Redaktion

Veloblatt 215 erscheint am 1. Februar, Redaktionsschluss: 8. Januar

Velokiosk

www.velokiosk.ch

Sicherheit durch Sichtbarkeit

PRO VELO KIOSK

Im Gegenteil würde eine solche gar die soziale Sicherheit verbessern helfen. Binningen macht seit ein paar Jahren gute Erfahrungen mit der Velozulassung auf dem schmalen Weg zur Margarethenkirche. Dieser ist viel steiler, für Velos aber in beide Richtungen zugelassen – unseres Wissens ganz ohne Beanstandungen, Reklamationen oder Unfälle.
Ein gutes Video dazu finden Sie in unserem Facebook-Beitrag vom 12. November: ***Youtube: y2XoKcXW9Sw***
Interessant ist auch der Bericht von Telebasel ***News vom 30. Oktober.***

Hier wäre gefahr- und nahezu problemlos Veloverkehr möglich.

Zum Vergleich der Margarethenstutz
Quelle: Google Maps

Zuschrift: Betreff Wolfschlucht
Als Bruderhölzler Fussgänger und Velofahrer freue ich mich, dass sportliche Bewegung in die Kausa Wolfschlucht-Bergwärts kommt. In Sachen Kollisionsgefahr möchte ich auf die Solitude-Promenade verweisen, die über Mittag von 1000 Fussgängern und 300 Velofahrern geflutet wird, bei teils engen schmalen Kurven. Oder auf die Birsköpfli-Promenade, die etwas breiter, aber topfflach ist, so dass Velofahrer an Fussgängern und Kinderwagen wie an Slalomstangen vorbeiflitzen, bremsend höchstens für die dort heimischen Hunde (die frei herumstreunen oder Stolper-Leinen über den Veloweg spannen.) Wer danach die lauschig-steile, ebenso breite, gute Voraussicht bietende Wolfschlucht hochwandelt, wird merken: Das einzige, womit er hier kollidieren kann ist der Einwand «Kollisionsgefahr». Eine Kollisionsgefahr würde in der Wolfschlucht talwärts natürlich bestehen, bergwärts aber erst, nachdem sie an den Haaren dort hinauf gezogen worden ist. Im Gegensatz zu stromlosen Fahrrädern, die bergauf mehr Wegbreite benötigen, können E-Bikes auch «am Berg» die gerade Linie halten; was Fussgänger zu schätzen wissen. Bergauf erreichen sie das harmlose Tempo gemütlichen Radelns. Auf den momentan möglichen Alternativrouten hingegen müssen auch E-Bikes den Veloweg mit Schulkinder teilen (Gundeldingerrain) oder zum Verkehrshindernis werden (Unterer Batterieweg – wo Autos die Velofahrer nicht überholen können). Ich möchte besonders also auf diese aktuell bestehenden Bergaufrouten zum Bruderholz verweisen, die für alle Velofahrer eine Zumutung sind und nicht länger alternativlos bleiben können.

Jan Lurvink

Licht

Gute Sichtbarkeit ist zentral zur Vermeidung von Unfällen. Immerhin: Der Anteil von Velos mit funktionierendem Licht ist nach unseren Beobachtungen in den letzten Jahren grösser geworden.
Das haben wir auch dieses Jahr wieder an unserer Licht-Aktion auf dem Märtplatz Mitte November festgestellt. Neben vielen, die gut belichtet unterwegs sind, gab es wieder einige, die ihr Batterie-Licht vergessen hatten. LED-Lichter in Verbindung mit einem Nabendynamo dagegen sind heute ausgesprochen zuverlässig und wartungsarm. Ein anderes Problem sind starke Scheinwerfer, die falsch eingestellt sind und blenden.

Das Gesetz sagt folgendes zum Velolicht:
- Mindestens ein nach vorn weiss und nach hinten rot leuchtendes, ruhendes Licht. Diese müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m sichtbar sein und können fest angebracht oder abnehmbar sein.
- Lichter an Fahrrädern dürfen nicht blenden.
- Fest angebracht mindestens ein nach vorn und ein nach hinten gerichteter Rückstrahler mit einer Leuchtfläche von mindestens 10 cm². Die Rückstrahler müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m im Scheine eines Motorfahrzeug-Fernlichts sichtbar werden.
- Pedale müssen vorn und hinten Rückstrahler tragen. Ausgenommen sind Rennpedale.
- Richtungsblinker sind zulässig. Sie müssen gelb und paarweise symmetrisch angebracht sein. Sie müssen klar als Richtungsanzeige erkennbar sein und dürfen nicht blenden. Sind Richtungsblinker angebracht, so sind andere blinkende Lichter nicht zulässig.

Mehr:
www.pro-velo.ch > Themen > Das Velo > Veloausrüstung
www.fahrradbeleuchtung-info.de > Fahrradscheinwerfer richtig einstellen