

Autofreier Sonntag in Bern

Lastenrad und Velokultur bilden den Dreh- und Angelpunkt am autofreien Sonntag vom **21. Oktober**, der heuer im Kirchenfeld-Gryphenhübelquartier stattfindet. Anlässlich ihres 30-Jahr-Jubiläums organisieren die Velokuriere einen «Lastenvelo-Alleycat», eine stafettenarti-

ge Tour durchs Quartier. «Cycle-Chic»-Fans fahren mit ihrem Vintage-Velo, Cargobike, Einrad, Fixie oder einem andern Schmuckstück an der Velo-Fashion-Parade mit. Brompton-Fans tragen dann gleich noch die Schweizer Faltradmeisterschaft aus.

Der VCS ist mit einem Stand



© Wolfgang Schärer

DJ-Dr. Minx-Lastenvelo an einer Velo-Fashion-Parade.

vertreten. Nutzen Sie die Gelegenheit zur Diskussion und zum Fachsimpeln!

Infos zum Programm:
<http://www.vcs-rgbern.ch/> und
www.quartierzeit.ch

Veloverleihsystem: auch für Hiesige interessant

Ende Juni startete in Bern das grösste Veloverleihsystem der Schweiz. Dessen Zukunftsaussichten sind ausgezeichnet.

Zu Beginn standen 1200 Velos an 100 Standorten zur Verfügung, im Vollausbau sollen es dann je doppelt so viele sein. Die Hälfte der Velos sind E-Bikes mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h. PubliBike betreibt das Verleihsystem zusammen mit dem Kompetenzzentrum Arbeit

der Stadt Bern. Mit diesem wichtigen Baustein für die Velostadt Bern entstehen also auch niederschwellige Beschäftigungsplätze für Langzeitarbeitslose und Geflüchtete.

In der politischen Debatte war oft zu hören, das Veloverleihsystem sei überdimensioniert.

Tatsächlich besitzen gemäss Mikrozensus Mobilität 833 von 1000 Stadtbernerinnen und -bernern ein Velo. Doch das System bietet auch ihnen interessante Optionen, etwa wenn der letzte Bus abgefahren ist oder wenn es einmal eilt und das ausgeliehene E-Bike ideal ist, um von A nach B zu kommen. Die kombinierte Mobilität wird in der Verkehrsplanung immer wichtiger, und

PubliBike schliesst auch Lücken im öffentlichen Verkehr, dessen Linien in Bern praktisch alle durchs Zentrum verlaufen. Auf tangentialen Routen entfaltet das Leihvelo ganz besonders seine Stärken.

Einen Wermutstropfen gibt es: Vorläufig kann nur mit der Kreditkarte bezahlt werden. PubliBike arbeitet aber an einer Lösung mit Bargeld.

Velo-Charta: Lancierung an der Mobilitätswoche

Basel-Stadt/Baselland



Ob sich auch Helvetia nach unseren Plakaten umdrehen wird?

für Velofahrende erarbeitet (vgl. VCS-Magazin 1/2018). Am 14. September ist es nun so weit: An der Mobilitätswoche Basel werden wir die Velo-Charta gemeinsam mit Fussverkehr und Pro Velo im Rahmen einer Plakatausstellung lancieren.

Für die Kampagnen-Plakate konnten wir die Schule für Gestaltung Basel gewinnen. Lernende der Fachklasse für Grafik werden die Botschaft der Charta kreativ umsetzen. Entscheiden Sie vor Ort mit, welches Plakat den Publikumspreis erhalten soll (siehe Kasten).

Eine Woche später wird eine Fachjury entscheiden, welches der Plakate die Velo-Charta an die Öffentlichkeit tragen soll.

Schon bald darauf wird unsere Kampagne an verschiedenen Orten in Basel sichtbar sein, und auf der Charta-Website werden sich alle zu einem rücksichtsvollen Fahrstil bekennen können.

Damian Weingartner,
Mitarbeiter Geschäftsstelle

Plakatausstellung und Publikumspreis zur «Velo-Charta» im Rahmen der Mobilitätswoche: 14. September 2018, Mittlere Brücke, Brückenkopf Kleinbasel (Helvetiaplatzchen), 13.00–17.00 Uhr

Mit dem Ziel, einen rücksichtsvollen Fahrstil zu fördern und den Dialog mit den Fussgänger-

rinnen und Fussgängern zu stärken, hat der VCS beider Basel eine Charta mit Respektregeln

Aufruf an die Mitglieder im Baselbiet



Tempo 30 ist doppelt wirksam: Die Rollgeräusche der Autos werden leiser, und die leisen Mobilitätsformen profitieren.

Seit Ende März 2018 dürfte niemand mehr übermässigem Strassenlärm ausgesetzt sein. Die Sanierungsfrist ist nach 30 (!) Jahren abgelaufen. Dass Tempo 30 den Lärm wirksam und kostengünstig reduziert, ist in Fachkreisen anerkannt. Doch die Baselbieter Regierung will auf ihren Kantonsstrassen partout keinen langsameren und damit leiseren Verkehr. Lieber informiert sie die Lärmgeplagten, dass in ihrem

Fall «Erleichterungen» zur Anwendung kommen. Damit stiehlt sie sich aus der Pflicht, die Bevölkerung vor krank machendem Strassenlärm zu schützen.

Sind auch Sie betroffen?

Das Bundesgericht hat es nun schon mehrfach bestätigt: «Erleichterungen» dürfen nur als Ultima Ratio verfügt werden. Zuvor ist u.a. eingehend zu prüfen, ob eine Temporeduktion mög-

lich wäre. Haben auch Sie, liebe Leserin, lieber Leser, eine solche «Sanierungserleichterung»-Mitteilung des Kantons zugestellt erhalten? Möchten Sie sich dagegen wehren oder wünschen Sie zumindest Informationen? Melden Sie sich bei uns – auch wenn der Kanton Sie (noch) nicht kontaktiert hat.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

Basel-Stadt/Baselland



Neu im VCS-Zentralvorstand

Wir freuen uns mit unserem Co-Präsidenten Raphael Fuhrer über dessen glanzvolle Wahl in den Zentralvorstand (ZV) des VCS Schweiz an der Delegiertenversammlung vom 23. Juni in Cham.

Delegierte des VCS beider Basel: Dominik Beeler, Co-Präsident, Damian Weingartner, Mitarbeiter Geschäftsstelle, Raphael Fuhrer, Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin, Patrizia Bernasconi, zurückgetretenes ZV-Mitglied, Martin Forter, Delegierter und AefU-Geschäftsführer (v.l.n.r.).



Baselland: Velooffensive jetzt!

Mit einer Verspätung von über zwei Jahren hat die Baselbieter Regierung ihre Pläne zur Vollendung des kantonalen Radroutennetzes vorgelegt. Der Inhalt ist enttäuschend.

Gemäss Richtplan ist das kantonale Radroutennetz bis 2020 fertigzustellen. Mitte April 2018 hat der Regierungsrat nun endlich die «Ausgabebewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes» vorgelegt. Allein schon die Aussage, dass damit der Ausbau beendet werden soll, wirft viele Fragen auf. Lediglich zehn Verbesserungen strebt die Regierung an: beispielsweise eine Velobrücke von Reinach nach Dornach und die Veloerschliessung des Gebiets Salina Raurica sowie des Bahnhofs Liestal.

23 Millionen Franken sollte die Realisierung dieser Massnahmen – bis 2027 (!) – ursprünglich kosten. Nun will die Regierung nochmals drei Millionen abzwacken – während sie beim Strassenbau klotzt und allfällige Einsparungen gleich ins nächste Projekt buttert. Darunter wird sicherlich die Qualität der Velowege leiden.

Tausende ohne Anschluss

Das Ausbauprogramm damit abzuschliessen, würde heissen, gewissen Laufentaler und Oberbaselbieter Gemeinden den Anschluss ans kantonale Radroutennetz vorzuenthalten. Auch sind in der Agglomeration die

Massnahmen auf erheblichen Streckenteilen ungenügend. Das Polyfeld Muttenz, das ab diesem September täglich 4400 Studierende und Mitarbeitende der Fachhochschule begrüsst, hat keinen Anschluss, obwohl sich die Gemeinde Muttenz vehement dafür einsetzte. Und trotz einer Petition und behördlicher Fürsprache soll die Veloverbindung Dornach–Arlesheim weiterhin auf der Kantonsstrasse verlaufen.

Auf Veränderungen und neue Bedürfnisse, beispielsweise als Folge des E-Bike-Booms, geht der Kanton gar nicht erst ein. Den immer mehr Menschen, die das E-Bike für den Arbeitsweg brauchen, könnte man Velostrassen bieten, wo sie kein Rechtsvortritt ausbremst. Voraussichtlich im September wird der Landrat den Radroutenkredit verabschieden und dabei hoffentlich das eine oder andere noch retten und verbessern.

Knackpunkt Veloabstellplätze

Die Veloförderung im Baselbiet ist damit mitnichten am Ziel. Einerseits stimmen wir demnächst über den Bundesbeschluss Velo ab (s. Dossier ab S. 18). Andererseits wurde Anfang August die Vernehmlassung für eine Anpassung des kantonalen Richtplans abgeschlossen. Die erwähnten Radrouten-Anpassungen sollen darin verbindlich eingetragen werden. Ausserdem soll die Veloroute in Reinach nicht mehr durch den Kreisels Birsigalstrasse/Bruggstrasse führen, und weitere Velowege werden von Kantonsstrassen auf bereits genutzte Velowege verlegt. Solche Massnahmen sind zu begrüssen, solange Velofahrende dadurch weder Umwege noch nennenswerte Steigungen überwinden müssen.

Zudem: Nicht nur die Wege müssen ausgebaut werden, son-

dern auch die Veloabstellplätze. An vielen Bahnhöfen und wichtigen Tram- und Bushaltestellen ist das Angebot viel zu knapp.

Anstatt gemeinsam vorwärts zu machen, schieben Kanton und Gemeinden hier die Verantwortung aufeinander ab. Dabei ist

doch klarer denn je: Nur mit einer Velooffensive und einer konsequenten Verlagerung auf umwelt- und klimafreundliche

Mobilitätsformen lösen wir die Herausforderungen der Zukunft.

Jan Kirchmayr, Landrat SP,
Vorstandsmitglied, Aesch

Der VCS auf Läuferfingerli-Tour



© VCS beider Basel/Stephanie Fuchs

Velotour des VCS beider Basel: auch kulturell und politisch spannend.

Eine kleine, aber feine Gruppe ist unserer Einladung gefolgt und hat sich trotz unsicherem Wetter – bei der Anfahrt im Zug regnete es noch – und dem bevorstehenden knackigen Aufstieg in Sissach getroffen. Von dort aus ging es stetig, aber angenehm bergauf – mit dem Läuferfingerli,

der S-Bahn zwischen Sissach und Olten, die dank einer engagierten Kampagne vor der Stilllegung gerettet wurde, als Begleiter. Gefahren sind wir auf separatem, neu sogar beidseits von der Strasse abgetrenntem Veloweg, aber auch auf Hauptstrasse ohne Radstreifen. Wie gut es sich doch anfühlt, eine eigene Spur zu haben.

In Läuferfingen gab es eine kurze Trinkpause. Denn kurz zuvor hatte bereits eine erste hupige Steigung erwartet. Zunächst führte unsere Route der Hauensteinstrecke entlang – nicht grad das tollste Stück und ziemlich anstrengend. Wir stellten fest, dass es da eigentlich Platz gleich für mehrere Velostreifen hätte. Hmm. Aber allzu viel konnten wir darüber nicht nachdenken, waren wir doch intensiv am

Schnaufen und Schwitzen. Beim Abzweiger nach Wisen (SO) ging es richtig los mit dem Bergpreis. Ohne Murren (oder nur heimlich) haben's alle geschafft bis hinauf – zu grossen Gläsern Apfelschorle im Restaurant. Danach konnten wir auf Strässchen endlich die Aussicht über die Baselbieter Hügel geniessen. Wir gönnten uns am schönsten Punkt ein Püschchen, bevor wir nach Häfelfingen zurückrollten. Bald danach kam das berühmte Rümmlinger Viadukt in Sicht, unter einem Bogen steht das Mitfahrbänkli, aber es sass niemand da. In Sissach erwartete uns unser Ex-Vorstandsmitglied Pascal Benninger mit frisch zubereiteten Häppchen: Wir hatten uns in der von ihm mitgegründeten Genossenschaft «Gmüeserei» zu ei-

nem Rundgang angemeldet. Die «Gmüeserei» Sissach ist ein solidarisches Landwirtschaftsprojekt, das Gemüseabos anbietet – für jene, die mitgärtnern.

Herzlichen Dank fürs Mitradeln – auf ein andermal!

Nathalie Martin, Vizepräsidentin

Die nächsten Touren:

Tour 5: Sonntag, 9.9.2018,
11 Uhr

Über Häfen und Grenzen;
für Kinder in Begleitung

Tour 6: Samstag, 6.10.2018,
13 Uhr

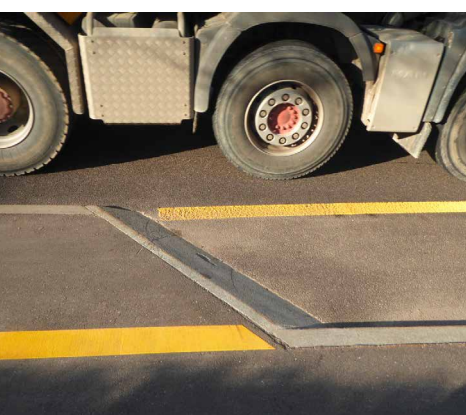
Bodenwellenreiten im nahen
Elsass

Infos und Anmeldung unter:
www.vcs-blbs.ch/in-der-region/vcs-velotouren/



Solothurn

Konfliktfeld «Killerkanten» entschärft



© Heini Lüthy

Achtung Sturz- oder Kippgefahr, bitte nur sehr langsam befahren: Beispiel einer «Auf-/Abfahrtsrampe für Velos» gemäss der kantonalen Richtlinie.

Im VCS-Magazin 1/2018 haben wir über die Auswirkungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auf die Sanierungen von Hauptstrassen informiert. Der Lösungsansatz des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) für die Übergänge zwischen Velostreifen und Trottoir barg neue Gefahren für den Veloverkehr: Die Abtrennungen aus Stein verursachen Schläge beim Befahren. Eine vom VCS initiierte Arbeitsgruppe nahm sich der Problematik an und zog die VSS-Normen (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) zu Rate, um die Bedürfnisse von Velofahrenden und Sehbehinderten mög-

lichst unter einen Hut zu bringen.

Nicht alle Sehbehinderten haben dieselben Ansprüche: Jene mit Restsehvermögen – die grössere Gruppe – sind auf starke optische Kontraste angewiesen. Blinde benötigen dagegen ertastbare Trennelemente zwischen Fahrbahn und Gehbereich. Mit leicht erhöhten weissen Linien können beide Bedürfnisse abgedeckt werden, da sie mit einem Stock ertastbar und gut sichtbar sind.

Überzeugungsarbeit fruchtet

In den Besprechungen mit den Zuständigen des AVT wiesen wir darauf hin, dass Abweichungen von der VSS-Norm zulässig

sind, wenn andere öffentliche Interessen wie die Verkehrssicherheit beeinträchtigt sind. Erfreulicherweise liessen sich unsere Planungsbehörden überzeugen: Das AVT hat zugesichert, es werde bei zukünftigen Projekten eine Interessenabwägung vornehmen. Zwar wird die vom Amt aufgestellte Richtlinie für «Auf-/Abfahrtsrampen für Velos» von 2017 weiterhin gelten, sie soll aber nur noch dort angewendet werden, wo es viel Fussverkehr hat und die Velofahrgeschwindigkeiten tief sind. Unsere Arbeit hat sich also gelohnt.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin