

Der Vormarsch des Velos

Autor(en): Peter Schiess
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1981

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/3a11c1fe-a157-4781-bb0a-31b2b7315142>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

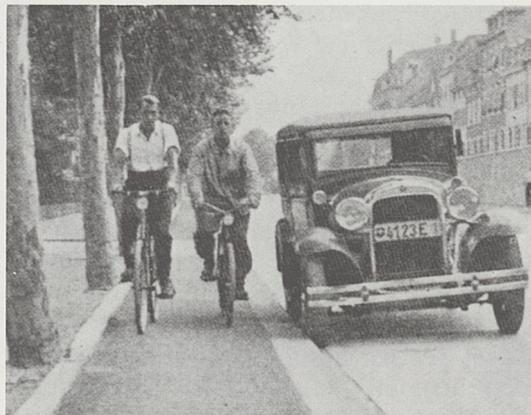
<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Peter Schiess

Der Vormarsch des Velos

Nur wenigen Leuten ist heute noch bewusst, mit welchen Schwierigkeiten und Widerständen die Velofahrer seinerzeit kämpfen mussten, als sie um die Jahrhundertwende begannen, in grösserer Anzahl auf den Strassen in Stadt und Land umherzufahren und den Fussgängern, Reitern und Fuhrleuten den Platz streitig zu machen. Nach einer bernischen Polizeiverordnung aus dem Jahre 1892 musste durch die Obrigkeit bei Strafe verboten werden, «den Velofahrern Hunde anzuhetzen, Gegenstände in die Speichen zu werfen oder gefährliche Hindernisse in den Weg zu legen». Wen wundert's, dass die Velofahrer damals militante Gegenwehr leisteten? Man pflegte eine Reitpeitsche zur Abwehr von Hunden mitzuführen. Auch Knallbomben und Petarden sind rasch greifbar an der Lenkstange befestigt worden zum «Abschrecken von Hunden, Vagabunden und Gassenbuben», wie es in einem Inserat für derartiges Velozubehör aus dem Jahre 1898 zu lesen steht. Erst allmählich erkämpften sich die Velofahrer ihr Recht auf unbehelligte Benützung der Strassen und Wege, und zwar oft gemeinsam mit den Vorkämpfern für das nur wenig später aufgekommene Automobil.

Heute ist die Situation für die Velofahrer in mancher Hinsicht wieder ähnlich wie jene um die Jahrhundertwende. Nur sind es nicht mehr die Hunde, Fuhrleute und Gassenbuben, welche ihnen die Freude am Fahren verderben, sondern es ist das Automobil, das durch seine uneingeschränkte und oft gedankenlose Verwendung die Velofahrer gefährdet



Velowege oder Velostreifen braucht es auch auf Hauptstrassen, denn diese sind oft nicht nur für Autos, sondern auch für Velos die direktesten und bequemsten Verbindungswege. – Was vor dem Krieg am Spalenring für nötig befunden wurde (oben) wäre heute (unten) noch viel dringender!

und von den Strassen verdrängt. Wieviele der in den Vorkriegsjahren hart erkämpften Radwege in unserer Stadt sind doch im Zuge der Auto-Euphorie abgesenkt oder ganz zur Strasse geschlagen worden! Wieviele Fahrverbote, Einbahnsignale und Verkehrsampeln sind installiert worden, alle nur auf die Bedürfnisse und Gegebenheiten des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Wen erstaunt's, wenn Kinder oder Alte Leute und Gebrechliche während der Fussgängerphase kaum noch sicher über die Strasse gelangen können; wen kümmert's, wenn die aufs Auto abgestimmte «Grüne Welle» den Velofahrer an jeder Kreuzung zum Halt vor dem Rotlicht zwingt?

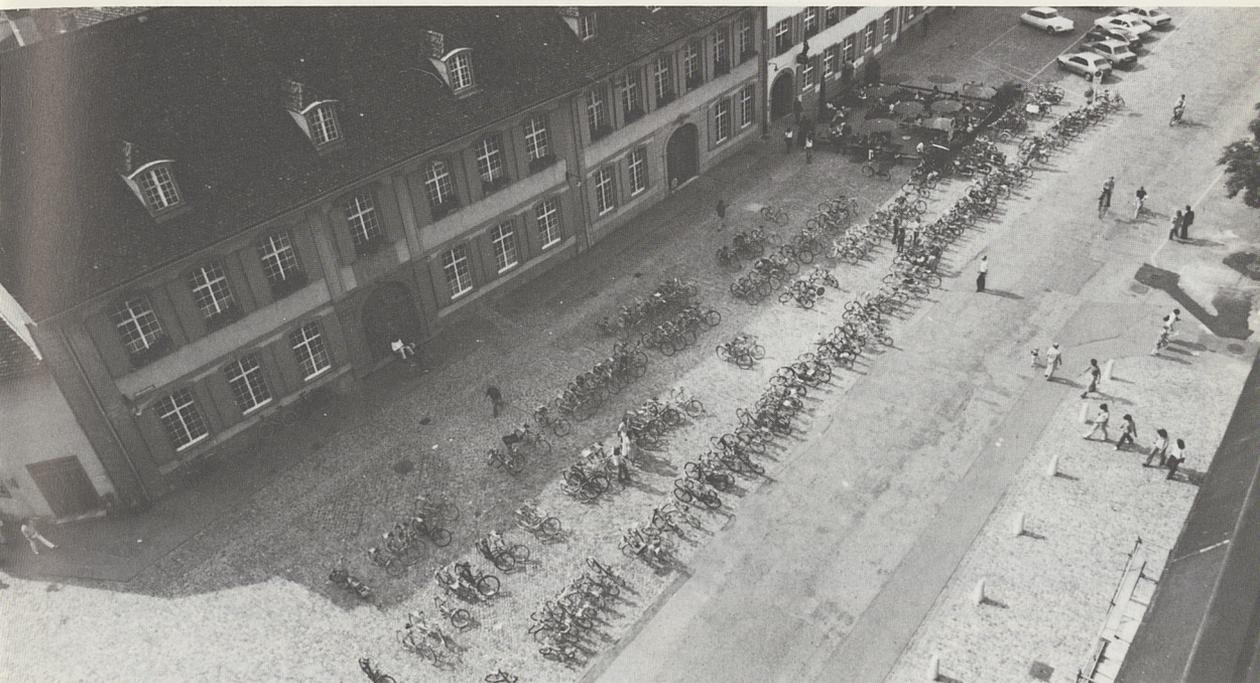
Bei der Beurteilung der heutigen, fürs Velo oft unerfreulichen Verkehrssituation muss allerdings berücksichtigt werden, dass während langer Zeit der nur aufs Auto ausgerichteten Verkehrspolitik kaum namhafte Opposition erwachsen ist. Dem Velo wurde höchstens noch für Sport und Erholung eine gewisse Bedeutung beigemessen. Als ernst zu nehmendes Verkehrsmittel schien es, wie übrigens auch das schienengebundene Tram, endgültig vom so viel bequemeren und schnelleren Motorfahrzeug verdrängt zu werden. So wurden bei Strassenerneuerungen und neuen Verkehrsbauten, wie zum Beispiel der Schwarzwald-

brücke, Massnahmen fürs Velo nicht etwa vergessen, sondern, weil für unnötig befunden, bewusst unterlassen!

Erst zu Beginn der siebziger Jahre, als sich dank dem verstärkten Umweltbewusstsein die Nachteile und Grenzen der Motorisierung abzuzeichnen begannen, und unter dem Schock der Erdölkrise setzte auch in Basel ein gewisses Umdenken im Verkehrsbereich ein. In seinen Zielvorstellungen «Basel 75» hat sich der Regierungsrat erstmals öffentlich auf eine Förderung des Fahrradverkehrs in der Stadt Basel festgelegt und versprach, das Velofahren «ab sofort bei allen Projekten und Entscheidungen der Verkehrslenkung mitzuberücksichtigen». Unter dem Motto «Neue Verkehrswege für ein altes Vehikel» wurden noch im gleichen Jahre 1975 als erste Massnahme zwei Versuchselostrecken eröffnet, und zwar von Riehen übers Eglisee zur Kaserne und zwischen dem Birskopf und dem Münsterplatz. Auch aus der Bevölkerung ist der Ruf nach mehr Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Velofahrer bei der Verkehrsplanung seit Anfang der siebziger Jahre immer lauter gewor-

Besonders kritisch wird es für Velofahrer, wenn sie, wie hier vor der Markthalle, links und rechts von Autos in die Zange genommen werden.





den. Aus der Velo-Aktion, einer 1973 von besorgten Eltern velofahrender Schüler gegründeten Bürgergruppe, ist 1975 die «Interessengemeinschaft Velo beider Basel» hervorgegangen. Diese umfasst heute fast 5000 Einzelmitglieder und eine grössere Anzahl dem Velo verbundene Organisationen und Vereine als Kollektivmitglieder. Sie setzt sich bei den Behörden und in der Öffentlichkeit mit Nachdruck dafür ein, dass bei der Verkehrsplanung und Verkehrslenkung mehr Rücksicht auf das Bedürfnis der Velofahrer nach Verkehrssicherheit und Annehmlichkeit genommen wird als bisher.

Ausser den beiden Velostrecken sind in Basel während der letzten Jahre auch verschiedene andere Verkehrsverbesserungen fürs Velo realisiert worden. So gibt es beispielsweise heute über 60 Einbahnstrassen, welche für Velo-Ge-

(Fast) autofreier Münsterplatz – eine Zukunftsvision? Autoverfechtern, die sich neuerdings vehement über die Verunstaltung der Stadt durch abgestellte Velos beklagen, sei vor Augen gehalten: Gleich viel Autos wie hier abgestellte Velos ergäben einen zweistöckigen, den ganzen Platz überdeckenden Blechhaufen!

genverkehr geöffnet worden sind. Das neueste Beispiel ist die St. Alban-Vorstadt, welche nun für Velofahrer durchgehend, von der Wettsteinbrücke zum St. Alban-Tor, in beiden Richtungen befahrbar ist. Dadurch wird für die Schüler vom Münsterplatz endlich auch ein sicherer Heimweg ins Breite- und Gellertquartier ermöglicht. Nach Auskunft der Verkehrsabteilung ist bis heute auf solchen Einbahnstrassen kein einziger Velounfall registriert worden, der auf diese velofreundliche Verkehrsregelung zurückzuführen wäre. Bei temporären Umleitungen und Sperrungen

infolge von Strassenarbeiten wird neuerdings, wenn immer möglich, die Durchfahrt für Velos aufrechterhalten. So bleibt auch während des Baus des Gellertdreiecks die Zeughausstrasse und während der Erneuerung des Fahrbahnbelags der Birsigviadukt in beiden Richtungen für Velos und Mofas befahrbar, während der Motorfahrzeugverkehr umgeleitet wird.

Obwohl ein Velo zum Abstellen kaum einen Zehntel eines Autoparkplatzes benötigt, gab es bis vor kurzem vor allem im Stadtzentrum und beim Bahnhof kaum genügend Parkplätze, um die zunehmende Zahl von Fahrrädern aufzunehmen. Nachdem sich zuständigenorts die Einsicht durchgesetzt hatte, dass mit Strafzetteln der Veloflut nicht beizukommen ist, begann das Baudepartement im letzten Jahr an verschiedenen neuralgischen Punkten in der Innerstadt neue Velo- und Mofa-Abstellplätze zu errichten. Auch die SBB stellten kürzlich am Bahnhof auf ihrem Areal Platz für zusätzliche Veloständer zur Verfügung.

Verkehrserleichterungen fürs Velo werden aus Angst vor vermehrtem und unerwünschtem Mofaverkehr oft vehement bekämpft. Das Mofa gefährdet nämlich wegen seiner höheren Geschwindigkeit die Fussgänger viel mehr als das Velo und verbreitet erst noch häufig Lärm

und Gestank. Es entspricht daher einem Begehren der Velofahrer, wenn seit einiger Zeit von der Polizei die Zulassung von Velo und Mofa differenziert beurteilt wird. So können Velofahrer auf verschiedenen Strecken in der verkehrsfreien Innerstadt, aber auch in den Langen Erlen und auf der für Fussgänger so attraktiv umgestalteten Rheinpromenade im Kleinbasel ohne Behinderung zirkulieren, während für Mofas wie für andere Motorfahrzeuge ein Fahrverbot besteht.

Mit dem Velo geht es in Basel deutlich aufwärts! Seit dem im Jahre 1972 erreichten Tiefstand hat die Zahl der registrierten Velos von 42 000 auf über 56 000 zugenommen. Zusammen mit den Mofas, deren Zahl seit einigen Jahren leicht rückläufig ist, macht das Ende 1980 etwa 75 000 leichte Zweiräder. Dies ist gar nicht mehr weit vom 1952 erreichten Maximalbestand entfernt, als in Basel 82 000 Fahrräder zirkulierten.

Dass die Fahrräder nicht nur im Keller stehen, sondern im Stadtverkehr auch vermehrt Verwendung finden, ergibt sich klar aus den jährlichen Verkehrszählungen des Amtes für Kantons- und Stadtplanung. So überquerten am Stichtag vom 4. Juni 1980 über 30 000

Auch in Basel rollt die Velo-Welle.



Radfahrer die fünf Rheinbrücken in beiden Richtungen. Dies entspricht 27% der im gleichen Zeitintervall gezählten Motorfahrzeuge. Vor fünf Jahren betrug der Anteil der Radfahrer erst 22%, das heisst der Fahrradverkehr über den Rhein und auch anderswo in der Stadt hat gegenüber dem Autoverkehr innert fünf Jahren um fast einen Fünftel zugenommen.

Die vorstehenden statistischen Angaben machen es verständlich, dass immer mehr Velofahrer in Basel ungeduldig auf weitere Verkehrsverbesserungen für ihr während so langer Zeit stiefmütterlich behandeltes Verkehrsmittel warten. Auch im Grossen Rat regen sich die Velofreunde. Nicht weniger als acht parlamentarische Vorstösse hatten im Jahr 1980 das Velo zum Gegenstand. Das zeigt, dass das Velo auch in der Politik zu einem heissen Eisen geworden ist. Das Parlament hat sich übrigens auch schon ausdrücklich für eine Förderung des Radfahrens ausgesprochen; so hat es am 3. März 1980 zustimmend vom Kommissionsbericht zur Beschaffung eines neuen Verkehrsrechners Kenntnis genommen. In diesem heisst es wörtlich: «Die politische Gewichtung der verschiedenen Verkehrsarten hat in Basel eine Verschiebung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und der Radfahrer erfahren. Dieser Entwicklung hat die zukünftige Verkehrsregelung Rechnung zu tragen.»

Am meisten Sorge bereitet die Gefährdung der Radfahrer auf den von Autos stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen. Zwar wird von den Behörden die Ansicht vertreten, die Radfahrer sollten vermehrt die viel weniger verkehrsreichen Quartiers- und Erschliessungsstrassen benutzen. Die bereits realisierten und weitere geplante Massnahmen für Radfahrer zielen hauptsächlich in diese Richtung. Von den Velofahrern werden Pläne zur Erhöhung der



Auch heute, über zwei Jahre nach dem tragischen Unfall, ist die Johanniterbrücke noch immer eine Rennbahn mit überbreiter Fahrspur, was Autofahrer zu gewagten Überholmanövern verleitet. Wann endlich kommt ein Veloweg oder wenigstens ein Velostreifen?

Durchlässigkeit der Quartiere fürs Fahrrad zwar begrüsst, sie bestehen aber mit Nachdruck auf ihrem Recht auf ungefährdete Benutzung auch der Hauptstrassen. Diese stellen nämlich nicht nur fürs Auto, sondern auch fürs Velo oft die einzigen direkten und damit auch bequemen Verbindungswege dar und lassen sich vielfach nicht ohne masslose Umwege umfahren.

Besonders prekär sind die Verhältnisse für Velo- und Mofafahrer im Umfeld des Bundesbahnhofes, wo sich die Motorfahrzeugverkehrsströme aus verschiedenen Richtungen und zum Teil in parallelen und meist engen Fahrbahnen vereinigen und verzweigen. Die Radfahrer, darunter eine grosse Zahl Schüler der beim Bahnhof gelegenen Schulen, RG,

MNG und KV, müssen die gleichen, engen Fahrbahnen benützen wie die Autos. Das hat schon verschiedentlich zu Unfällen geführt. Es ist daher verständlich, wenn unter Eltern der betroffenen Schüler die Ansicht herrscht, man habe beim Bahnhof die Sicherheit der Radfahrer dem reibungslosen Ablauf des Motorfahrzeugverkehrs geopfert und es seien Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer zu treffen, selbst wenn das auf Kosten des dem Auto zur Verfügung stehenden Strassenraumes gehe. Auch zu diesem Problem ist die Regierung im Grossen Rat interpelliert worden.

Unter diesem Motto versammelten sich am 23. Mai 1981 über 1500 Velofahrer zur Velokundgebung vor dem Rathaus.

Unser Beitrag zur Verkehrsberuhigung:



ohne Auto
mobil

Velofahrer sind wieder selbstbewusst geworden und haben seit einigen Jahren auch in Basel begonnen, mit Nachdruck auf ihr Recht auf ungefährdete Benützung des Strassenraums zu pochen. In einer gewachsenen Stadt ist die verfügbare Verkehrsfläche beschränkt. Mehr Platz für Fahrräder (und Fussgänger und Tram) bedeutet daher notgedrungen an gewissen Orten weniger Platz fürs Auto! Dieser Einsicht dürften sich die meisten einsichtigen Bürgerinnen und Bürger Basels kaum verschliessen. Velofreunde sind daher überzeugt, dass es nur eine Frage der Zeit sein kann, bis auf den Strassen unserer Stadt das Velo wieder voll zu seinem Recht kommt.

Velofahren hat vieles für sich! Das Velo ist nämlich nicht nur billig, schnell und bequem, sondern erst noch gesund; sein täglicher Gebrauch trägt mehr bei zum körperlichen Wohlbefinden als der wöchentliche Besuch im Fitness-Center! Velofahrer erzeugen weder Lärm noch Gestank; sie verbrennen auch kein Benzin, sondern höchstens überflüssiges Körperfett. Sie verhalten sich somit energie- und umweltbewusst und sollten dafür belohnt und nicht durch gefährliche Verkehrsverhältnisse bestraft werden! Investitionen für Velofahrer dürften sich auch bei leerer Staatskasse und aus der Sicht des geplagten Steuerzahlers bezahlt machen! Je mehr Basler sich zum Velo als täglichem Verkehrsmittel bekehren, desto eher lassen sich teure Verkehrsbauten einsparen und bestehende Strassen begrünen! Und schliesslich ist auch für den eingefleischten Automobilisten das Velo in jeder Beziehung höchst empfehlenswert. Jeder Autofahrer nämlich, der aufs Velo umsteigt, schafft doch mehr Platz im bestehenden Strassenraum. Er trägt damit bei zum Abbau von Autokolonnen und zur Verflüssigung des Strassenverkehrs und hilft so die Nerven auch seiner autofahrenden Mitmenschen schonen!