

INFO BULLETIN

1/2009



Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Inhalt

Editorial	3
Veranstaltungen	4
Informationen	4
Mitgliederversammlung 2009 in Bern	6
Mitglieder stellen sich vor: Pestalozzi & Stäheli	8
Öffentliche Veloverleihsysteme	10
Velo city 2009	13
Velorelevante Gesetzesänderungen in Frankreich	22

Sommaire

Editorial	3
Manifestations	4
Informations	4
Assemblée générale 2009 à Berne	6
Les membres se présentent: Pestalozzi & Stäheli	8
Vélos en libre-service	10
Velo-city 2009, à Bruxelles	13
France: législation modifiée pour le trafic cycliste	22

**Redaktionskommission / Commission de rédaction
Redaktion und Gestaltung / Rédaction et graphisme**

Barbara Auer
Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Tel 061/267 40 39, Fax 061/267 67 43
Email: barbara.auer@bs.ch

Redaktionsstelle West / Correspondants Ouest

Christof Bähler
Tiefbauamt Kanton Bern
Reiterstrasse 11, 3011 Bern
Tel 031/633 35 90, Fax 031/633 35 80
Email: christof.baehler@bve.be.ch

Redaktionsstelle Ost / Correspondants Est

Jean-Louis Frossard
Limmatquai 100, 8001 Zürich
Tel 01/260 44 88, Fax 01/260 44 89
Email: frossard@frossard.com

Redaktionsstelle Zentrum / Correspondants Centre

Martin Urwyler
Tiefbauamt Stadt Luzern
Industriestr. 6, 6005 Luzern
Tel 041/208 85 96, Fax 041/208 86 99
Email: martin.urwyler@stadtluzern.ch

Redaktion

Aline Renard
Transitec Ingénieurs-Conseils SA
avenue des Boveresses 17, 1010 Lausanne
Tel 021/652 55 55, Fax 021/652 32 22
Email: aline.renard@transitec.net

Übersetzung D > F / Traduction A > F

Danièle Renard, Lausanne

**Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz /
Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse**

c/o Planum Biel AG
Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne
Tel 032/365 64 50, Fax 032/365 64 63
Email: info@velokonferenz.ch

Redaktionsschluss/Délai pour l'envoi à la rédaction

Für das Info-Bulletin 2/2009
9. Oktober 2009

pour l'Info-bulletin 2/2009
9 octobre 2009

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Mit den Frühlingstemperaturen hat auch für die Schönwetter-Fahrer die Velosaison begonnen. Möglichst viele dafür zu gewinnen war das Ziel des diesjährigen Velo City Kongresses in Brüssel. Unter dem Titel „Re-cycling cities“ wollten die über 100 Beiträge die Message überbringen, dass es neben dem Auto auch andere Verkehrsmittel gibt, insbesondere das Velo!

Gerade die überall auf der Welt entstehenden Veloverleihsysteme tragen sicherlich zur Velopräsenz und -benutzung bei. Die Schweiz stellt dabei noch einen weissen Fleck auf der Landkarte dar, wenn auch in zahlreichen Städten bereits Vorbereitungen zur Einführung eines solchen Veloverleihsystems laufen. Doch gerade in der Schweiz, die verhältnismässig klein und hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt ist, macht es Sinn, die einzelnen Systeme soweit aufeinander abzustimmen, um den Benutzenden die Zugänglichkeit in jeder Schweizer Stadt möglichst einheitlich und einfach zu machen. Dazu hat die Velokonferenz im Auftrag des ASTRA eine Studie verfasst, deren Resultate in diesem Bulletin vorgestellt werden und deren Anwendung allen planenden Städten empfohlen wird.

Im Namen des Vorstandes wünsche ich allen einen unfallfreien, schönen Sommer!

Barbara Auer
Für die Redaktion

Editorial

Chers Amis lecteurs,

Avec l'arrivée d'un printemps quasi estival, même les cyclistes de la belle saison sont désormais en chemin. Mettre le vélo sur les routes, tel était aussi l'objectif du congrès Vélo-city de cette année, à Bruxelles. Son message, à l'enseigne de «Re-cycling cities», et la grosse centaine de conférenciers qui s'y sont exprimés l'ont dit et redit: il n'y a pas que la voiture; il est d'autres moyens de se déplacer, dont le vélo!

Le prêt de vélos en libre-service (VLS), qui se généralise partout dans le monde, est assurément un bon moyen d'affirmer la présence du trafic cycliste et de faciliter l'usage du vélo – une démarche dans laquelle la Suisse est encore à la traîne, même si nombre de ses villes s'y préparent déjà. Or c'est justement dans un petit pays comme le nôtre, avec son remarquable réseau de transports publics, qu'il importe de coordonner entre eux les systèmes des différentes villes, afin que l'utilisateur bénéficie partout des mêmes modalités d'accès et de la même simplicité du service. La Conférence Vélo Suisse a été chargée par l'Ofrou d'une étude dans ce sens, dont les résultats sont présentés ici, en souhaitant que les villes décidées à mettre en place un système VLS en suivront les recommandations.

Au nom du Comité, je vous souhaite à tous un bel été, sans accrocs!

Barbara Auer
Pour la Rédaction

Veranstaltungen

Fachexkursion der Velokonferenz Schweiz, 30. Oktober 2009

Die Velokonferenz Schweiz führt am 30. Oktober 2009 in Basel eine Fachexkursion zu den flankierenden Massnahmen der Nordtangente durch. Es wird neben einigen informativen Referaten eine Besichtigung / Befahrung der Infrastruktur mit Schwergewicht Velo auf dem Stadtstrassennetz geben.

Weitere Informationen finden Sie ab August 2009 unter www.velokonferenz.ch

Stadtraum Strasse, Berufsbegleitender CAS Zertifikatskurs für Fachleute aus den Bereichen Städtebau, Verkehr, öffentlicher Raum und Planung

Ort: Winterthur

Datum: 18. September 2009 - 4. Juni 2010

Thema: Innerörtliche Hauptstrassen sind wichtige Stadt- und Siedlungsräume. Sie prägen Gesicht und Leben von Städten und Dörfern. Sie müssen funktionieren - für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr. Ebenso wichtig ist, dass sie attraktive Voraussetzungen bieten für die Entwicklung der angrenzenden Nutzungen und dass die Verträglichkeit mit den Bedürfnissen der Anwohnenden gewährleistet ist. Gefordert ist eine hohe städtebauliche Qualität, die dann ihrerseits im Spannungsfeld zu den Forderungen nach Standards und Normlösungen steht. Der Kurs wird unter dem Patronat der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften durchgeführt.

Anmeldeschluss: 1. September 2009, www.zhaw.ch

Informationen

Veloverleihsysteme, Überblick

Immer mehr Städte auf der ganzen Welt führen Veloverleihsysteme ein. Der Bike-Sharing Blog (<http://bike-sharing.blogspot.com>) und MetroBike (www.metrobike.net) haben eine Bike-Sharing World Map (Veloverleih-Weltkarte) erarbeitet, in welcher die Veloverleihsysteme dokumentiert sind. Im Projekt obis (Optimising Bike Sharing in European Cities) mit 15 Partnern aus 9 Ländern werden zurzeit Leihfahrradsysteme in Europa ausgewertet und Verbesserungen erprobt mit dem Ziel, ein Bike Sharing-Handbuch zu erhalten (www.obisproject.com). Auch im Modellversuch „Innovative öffentliche

Manifestations

Excursion technique de la Conférence Vélo Suisse, 30 octobre 2009

Le 30 octobre prochain, à Bâle, aura lieu une excursion technique de la Conférence Vélo, consacrée aux mesures d'accompagnement du contournement nord. Au programme: des exposés, mais aussi une visite - partiellement à vélo - des aménagements, qui s'intéressera d'abord à la place du vélo sur le réseau viaire urbain.

Pour plus d'informations, consulter notre site www.velokonferenz.ch, à partir d'août 2009.

«Stadtraum Strasse», certificat postgrade CAS en cours d'emploi, destiné à des urbanistes, des ingénieurs en transports et des aménagistes de l'espace public et du territoire

Lieu: Winterthur

Dates: 18 septembre 2009 - 4 juin 2010

Thème: les routes principales à l'intérieur d'une localité sont des lieux importants pour l'urbanisme et pour l'habitat. Elles marquent les lieux et la vie d'une ville ou d'un village. Elles doivent être conçues tant pour les transports publics que pour le trafic individuel, mais aussi pour les différentes formes de la mobilité douce. Elles doivent également offrir des conditions favorables au développement des activités alentour, répondre aux besoins des riverains et enfin concilier qualité urbanistique et exigences liées aux standards et aux normes. Patronné par l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI, ce cours se donne à la Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften.

Délai d'inscription: 1er septembre 2009.

Modalités d'inscription: sur le site www.zhaw.ch.

Informations

Vélos en libre-service, vue d'ensemble

Les villes sont de plus en plus nombreuses, dans le monde entier, à proposer des systèmes de vélos en libre-service (VLS). Le blog Bike-Sharing (<http://bike-sharing.blogspot.com>) et le site MetroBike (www.metrobike.net) offrent une carte du monde sur laquelle apparaissent les différents systèmes de prêt de vélos. Le projet obis (Optimizing Bike Sharing in European Cities – www.obisproject.com), qui regroupe 15 organismes venus de neuf pays, consiste à évaluer les systèmes VLS pratiqués en Europe et à tester certaines améliorations, avec pour objectif de constituer un manuel (Bike

Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Deutschland werden im Zeitraum von Oktober 2009 bis Ende 2012 10 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, mit denen die Umsetzung von ausgewählten Modellprojekten gefördert werden soll (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Prix Velo 2009

Der „Prix Velo für velofreundliche Betriebe“ von Pro Velo Schweiz wurde am 15. Mai im Rahmen des Mobilitätssalons in Neuenburg verliehen. Kreative und hochstehende Eingaben von Betrieben aus der ganzen Schweiz, vor allem auch aus der lateinischen Schweiz, bewirkten einen Qualitätssprung bei dieser 6. Austragung. Es wurden drei Hauptpreisträger und vier Anerkennungspreisträger mit dem Prix Velo honoriert. Die Hauptpreisträger sind Aéroport International de Genève, FSASD Carouge und Clariant Muttenz.

Weitere Informationen unter www.prixvelo.ch

Ankündigung Bulletin 2/2009

Folgende Beiträge sind vorgesehen:

- Kt. Gesamtverkehrsmodelle BE
- Veloverleihsysteme, campus roule (EPFL)
- Bericht zur Fachexkursion in Basel

Sharing). De son côté, le ministère allemand chargé des transports va consacrer, entre octobre 2009 et fin 2012, 10 millions d'euros à un projet en faveur d'une mobilité nouvelle dans les villes grâce au VLS, intitulé «Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten» (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Prix Vélo 2009

Le Prix Vélo pour entreprises cyclophiles a été remis pour la 6e fois par Pro Velo Suisse, le 15 mai dernier à Neuchâtel, dans le cadre du Salon de la mobilité. Bien imaginés et de très bonne tenue, les projets soumis cette année au jury par des entreprises implantées dans toute la Suisse, en particulier dans la Suisse latine, font de 2009 un excellent millésime. Ont été décernés trois premiers prix (Aéroport International de Genève, FSASD Carouge et Clariant Muttenz) et quatre prix de reconnaissance.

Plus d'informations sur le site www.prixvelo.ch.

A paraître dans le Bulletin 2/2009

- Berne: modèle de simulation des déplacements à l'échelle du canton
- Prêt de vélos en libre-service: Campus roule à l'EPFL
- Compte rendu de l'excursion technique à Bâle

Mitgliederversammlung in Bern, 27. März 2009

Von Barbara Auer, Basel

Das Stadtplanungsamt Bern war Gastgeber der 20. Mitgliederversammlung vom 27. März 2009. Die Veranstaltung fand im „Westside“ an der Endstation des künftigen Trams Bern West statt.



Neuer ÖV-Knoten mit Tramwendeschleife vor dem «WESTside»

An der Versammlung wurden Jahresbericht und Jahresrechnung 2008 verabschiedet, aber auch in die Zukunft geblickt mit dem Jahresprogramm 2010. Der Vorstand und das Co-Präsidium wurden für eine weitere Amtsdauer von 2 Jahren gewählt, ebenfalls wurden neue Mitglieder in die Velokonferenz aufgenommen: die Gruner AG aus Basel, Müller, Romann & Schuppisser aus Zürich und die Stadt Lancy (GE).

Nach dem offiziellen Teil gaben zwei spannende Referate über Projekte in Bern West Auskunft. Das erste Referat befasste sich mit der Berücksichtigung des Veloverkehrs bei komplexen Baustellen am Beispiel Tram Bern West. Mit dem Bau dieser neuen Tramlinie soll das erwartete Verkehrsaufkommen der grossen Entwicklungsgebiete Brünnen und Ausserholligen/Weyermannshaus bewältigt werden. Eine «Task Force Verkehr» berücksichtigt die speziellen Bedürfnisse des Veloverkehrs während der Bauphase.

Das zweite Referat informierte über die Planung Brünnen, wo das grösste, zusammenhängende Neubaugebiet von Bern liegt. Mit neuen städtischen Wohnbauten, dem Freizeit- und Einkaufszentrum «WESTside» und einem neuen Park entsteht am westlichen Stadtrand von Bern ein neuer Quartierteil von Bümpliz-Bethlehem.

Assemblée générale à Berne, le 27 mars 2009

par Barbara Auer, Bâle

Accueillie par les urbanistes de la Ville de Berne, la 20e assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse s'est tenue, le 27 mars dernier, au Westside, situé au terminus de la future ligne de tram Bern West.



Nouvelle interface TC avec le terminus du (futur) tram devant le «WESTside»

L'assemblée a approuvé le rapport annuel et les comptes 2008, mais aussi, avec un horizon plus lointain, le programme d'activité 2010. Le Comité et les deux coprésidents ont été réélus pour une période de deux ans, et de nouveaux membres accueillis au sein de la CVS: il s'agit de Gruner AG de Bâle, de Müller, Romann & Schuppisser de Zurich, enfin de la Ville de Lancy (GE).

Une fois terminée la partie officielle, l'assemblée a écouté avec un vif intérêt deux exposés présentant les projets en cours pour Bern West. Pour illustrer son sujet, la prise en compte des cyclistes pendant un chantier complexe, le premier conférencier a développé l'exemple des travaux du tram Bern West, qui doit absorber le trafic induit par deux quartiers nouveaux, Brünnen et Ausserholligen/Weyermannshaus. Pendant ce chantier, un groupe de travail veille à ce que les intérêts spécifiques des cyclistes soient préservés.

Le second exposé présentait le projet Brünnen, avec le plus grand quartier nouveau créé de toutes pièces en bordure ouest de la ville de Berne. Élément nouveau du quartier Bümpliz-Bethlehem, il comprend des habitations, le centre commercial et de loisirs «WESTside» et un nouveau parc.

Nach dem von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr gesponserten Apéro und dem Mittagessen wurden die Teilnehmer auf verschlungenen Wegen durch das Areal des Freizeit- und Einkaufszentrums geführt.

Après l'apéritif offert par les délégués bernois à la mobilité douce, puis le repas, les participants ont suivi le guide sur un parcours sinueux, qui leur a permis de visiter le centre commercial et de loisirs.



Teilnehmer auf dem Dach des Westside

Quelques participants sur le toit du Westside

Besten Dank geht an alle Beteiligten für die Jubiläumsversammlung in Bern!

Que soient ici vivement remerciés tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette 20e assemblée générale à Berne!



Mitglieder stellen sich vor

Pestalozzi & Stäheli

Aeschenplatz 2 (Turmhaus)
4052 Basel
T 061 361 04 04, F 061 361 04 00
ps@ps-ing.ch, www.ps-ing.ch

Gründung / fondé en 1995

Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr



Firmensitz



Laufen/BL, Begegnungszone



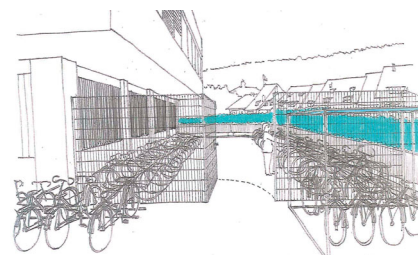
Basel, Velostation Bhf. SBB



Schaffhausen, Velostation Bhf. SBB



Chur, Velostation / -abstellanlagen



Liestal/BL, Veloparking Postplatz

Unsere Kompetenzbereiche

- Umwelt (ökologisch Bauen, UVB, Lärmschutz)
- Mobilität (Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)
- Verkehr (siehe Tätigkeitsfelder)
- Forschung, Normierung (Fuss- und Veloverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum)

Unsere Tätigkeitsfelder Verkehr

- Gesamtverkehrskonzepte für Gemeinden
- Teilrichtpläne Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrserhebungen und -messungen
- Erschliessungsstudien für Wohn- und Gewerbegebiete
- Verkehrsgutachten für Bauvorhaben
- Schwachstellen-Analysen Fuss- und Veloverkehr
- Parkraumkonzepte für Motorfahrzeuge und Velos
- Gestaltung von Strassenräumen
- Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs
- Gutachten für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Planung und Projektierung von Velostationen und Veloabstellanlagen



Bottmingen/BL, Tempo-30-Zonen



Riehen/BS, Velomassnahmen



Dulliken/SO, Verkehrserschliessung

Les membres se présentent

Pestalozzi & Stäheli

Ingenieurs Conseils Environnement Mobilité Transports

Christian Pestalozzi, 1956, dipl. Ingenieur ETH/SIA
 Andreas Stäheli, 1957, Verkehrsingenieur FH/SVI
 Karin Hartmann, 1971, dipl. Geografin
 Vera Conrad, 1977, dipl. Ing. Raumplanung
 Nicole Koch, 1968, Hochbauzeichnerin
 Rita Martin, 1952, Technische Kauffrau



Notre équipe



Baden/AG, stationnement vélo

Nos qualifications

- Environnement (écoconstruction, EIE, protection contre le bruit)
- Mobilité (gestion des déplacements, plans de déplacements)
- Transports (voir sous «Nos activités»)
- Recherche, normalisation (piétons et cyclistes, mobilité sans obstacles)



Aesch/BL, sécurité routières



Baden/AG, jalonnement des itinéraires cyclables

Nos activités en matière de transports

- Plans de déplacements communaux
- Plans directeurs de la mobilité douce
- Relevés et comptages de trafic
- Etudes d'accessibilité pour zones d'habitation, zones industrielles et commerciales
- Avis d'expert lors d'un projet de construction
- Etudes des points sensibles pour les piétons et les cyclistes
- Etudes de stationnement pour véhicules à moteur et vélos
- Aménagement des espaces routiers
- Mesures en vue de réduire le trafic de transit
- Avis d'expert pour zones à 30 et zones de rencontre
- Mesures de modération du trafic
- Etudes et projets pour vélostations et stationnement pour vélos



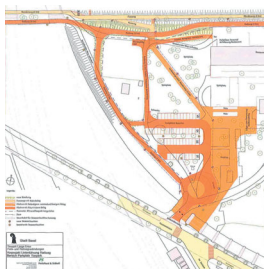
Arisdorf/BL, sécurisation des déplacements domicile - école



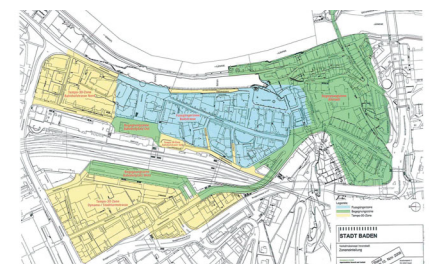
Laufenburg/AG, signalétique pour piétons



Riehen/BS, cheminement pour piétons et cyclistes



Basel, itinéraire cyclable au Tierpark



Baden/AG, projet du centre-ville

Öffentliche Veloverleihsysteme

Bericht von Urs Walter, Velobeauftragter der Stadt Zürich

Die Renaissance der öffentlichen Velos

Öffentliche Leihvelos sind schon seit den 60er Jahren bekannt. Die ersten wurden noch ganz gratis im öffentlichen Raum angeboten (z. B. „Witte Fiets“ in Amsterdam); folgende Generationen funktionierten mit einer Pfandmünze (z. B. „Bycyclen“ in Kopenhagen). Beide Modelle litten unter Vandalismus, Diebstahl und ungenügender Zuverlässigkeit. Entsprechend boten sie nur einen beschränkten Praxisnutzen.

Seit einigen Jahren erleben öffentliche Leihvelos in vielen Städten Europas aber auch in Nord- und Südamerika eine erfolgreiche Renaissance. Das bekannteste und grösste Beispiel ist „Vélib“ in Paris mit rund 20'000 Velos. Rund hundert andere Kommunen in Europa betreiben inzwischen ähnliche Systeme.

Diese dritte Generation von Velo-Verleihsystemen zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine selbständige Entnahme und Rückgabe von öffentlichen Velos an abschliessbaren Stellplätzen ermöglichen. Der Zugang erfolgt meist mit elektronischen Kundenkarten oder Mobiltelefonen, die eine Abrechnung und Identifikation der Nutzenden ermöglichen und so Diebstahl und Vandalismus vorbeugen.



bicing, Barcelona / Barcelone

Vélos en libre-service

par Urs Walter, délégué Vélo de la Ville de Zurich

Le retour du vélo à l'usage du public

Le prêt de vélos à l'usage de tous se pratique depuis les années soixante déjà. Le premier du genre en espace public était entièrement gratuit (à l'exemple de «Witte Fiets» à Amsterdam); les générations qui ont suivi fonctionnent sur le principe de la consigne (dont «Bycyclen» à Copenhague). Dans les deux cas, le système pâtit du vandalisme, des vols et du manque de fiabilité. D'où, dans la pratique, une utilité limitée.



cyclocity, Brüssel / Bruxelles

Depuis quelques années, les vélos en prêt reviennent en force dans de nombreuses villes d'Europe, mais aussi d'Amérique du Nord et du Sud. L'exemple le plus connu et à la plus grande échelle est Vélib, à Paris, qui offre quelque 20 000 vélos. Une centaine d'autres communes européennes ont, depuis lors, mis en place des systèmes du même genre.

Cette troisième génération de vélos en libre-service (VLS) est caractérisée par l'autonomie offerte à l'utilisateur qui, sans intervention extérieure, prend son vélo, puis le rend, à des emplacements où les véhicules sont verrouillés. L'accès se fait en général par carte magnétique ou par téléphone mobile, qui permettent de facturer l'usage et d'identifier l'utilisateur, et ainsi de prévenir vols et vandalisme.

Veloverleih in der Schweiz

Die heute in der Schweiz bestehenden Möglichkeiten zur Leihe oder Miete von Velos (Schweiz rollt, Rent a Bike, etc.) sind vorwiegend touristisch ausgerichtet. Die neuen automatischen Systeme zielen hingegen auf den Alltagsverkehr. Sie bilden eine Art individuellen öffentlichen Verkehr und damit eine perfekte Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr.

Angeregt durch die die erfolgreichen Beispiele sind auch in Schweizer Städten Aktivitäten für automatische Veloverleihsysteme im Gang:

In Lausanne stehen ab Ende Juni 2009 50 Velos an fünf Standorten auf dem Gelände der Universität und der ETH zur Verfügung. Ein analoges System ist in Morges/Préverenges für diesen Sommer geplant. Weitere Systeme sind in Genf, Yverdon, Biel und Zürich in Projektierung.

Harmionisierung/Koordination der Systeme in der Schweiz

In der vergleichsweise kleinräumigen Schweiz ist anzustreben, dass die verschiedenen Verleihsysteme miteinander kompatibel sind. In Zürich, Lausanne oder Genf sollte mit der gleichen Karte ein Velo ausgeliehen werden können, ohne dass man sich mehrfach anmelden muss. Alles andere wäre eine verpasste Chance! Dass die landesweite Koordination von Mobilitätsprojekten in der Schweiz möglich ist, wurde schon öfters bewiesen. Der öffentliche Verkehr generell, Mobility oder Veloland Schweiz sind einige Beispiele, die im Ausland grosses Ansehen geniessen.

Die Velokonferenz Schweiz regte beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) an, auf eine solche Koordination hinzuwirken. Ein Gespräch mit Vertretern der Bundesämter für Strassen und Raumentwicklung sowie mit der SBB ergab, dass dafür nicht unbedingt die Veloverleihsysteme als ganzes harmonisiert werden müssen, sondern in erster Linie der Zugang zu den Systemen.

Studie zu den Zutrittsmedien

Die Velokonferenz Schweiz erhielt darauf vom ASTRA den Auftrag, eine Studie zu den potentiellen Zutrittsmedien (Karte, Mobiltelefon, etc.) zu machen. Sie beauftragte ihr Mitglied Transitec mit diesen Abklärungen, da dieses bereits Erfahrungen mit dem System in Lausanne sammeln konnte.

Vélos en libre-service en Suisse

Les formules actuellement proposées en Suisse pour le prêt ou la location de vélos (Suisse Roule, Rent a Bike, etc.) sont à vocation essentiellement touristique. Les nouveaux systèmes automatiques, au contraire, visent les déplacements de tous les jours. Ils représentent une espèce de transport public individuel et sont un complément idéal aux transports en commun.

Le succès des systèmes déjà mis en place a incité plusieurs villes suisses à engager la même démarche.

A Lausanne, 50 vélos sur cinq emplacements différents sont disponibles depuis fin juin 2009 sur le campus universitaire – une offre qu'il est prévu d'étendre à Morges/Préverenges dès cet été. A Genève, Yverdon-les-Bains, Bienne et Zurich, les projets sont en cours.

Harmoniser ou coordonner les systèmes en Suisse

A l'échelle relativement réduite du territoire suisse, la compatibilité des différents systèmes en vigueur est une évidente nécessité. Il s'agit de faire en sorte qu'il soit possible d'utiliser la même carte pour emprunter un vélo à Zurich, à Lausanne ou à Genève, sans devoir s'inscrire à chaque fois. C'est là une condition sine qua non. La coordination de systèmes de déplacement à l'échelle nationale n'en est pas à son coup d'essai en Suisse: nos transports publics en général, Mobility ou La Suisse à vélo – autant de projets qui jouissent d'une grande considération à l'étranger – le prouvent.

La Conférence Vélo Suisse a demandé à l'Office fédéral des routes (Ofrou) d'agir dans le sens d'une telle coordination. Des échanges qui ont eu lieu avec des représentants de l'Office fédéral des routes, de celui du développement territorial et des CFF une conclusion s'est clairement dégagée: l'harmonisation ne doit pas forcément s'appliquer aux systèmes de VLS en soi, mais bien plutôt à leur accès.

Une étude des systèmes d'accès

La Conférence Vélo Suisse s'est vu confier par l'Ofrou la tâche de réaliser une étude sur les systèmes potentiels d'accès au VLS (carte magnétique, téléphone mobile, etc.). Elle en a chargé un de ses bureaux membres, Transitec en l'occurrence, puisque Lausanne a déjà quelque expérience dans ce domaine.

Die Studie ergab, dass eine RFID-Karte (vgl. Kasten) das beste Medium für regelmässige Benutzer darstellt. Ergänzt mit Kreditkarten können auch Gelegenheitsbenutzer wie Touristen das System nutzen. Vélib in Paris wendet diese Kombination erfolgreich an.

Damit kann die angestrebte Harmonisierung allerdings noch nicht erreicht werden. Dazu müssten auch die dazugehörigen Datenbanken und Verrechnungssysteme zentralisiert oder koordiniert werden. Dies kann nur mit einer Vorgabe des Bundes oder durch eine Zusammenarbeit der verschiedenen Anbieter erreicht werden.

Die Studie wird in Kürze auf www.velokonferenz.ch verfügbar sein.

Empfehlungen

Das ASTRA kann und möchte keine aktive Rolle bei der Einführung von automatischen Veloverleihsystemen spielen. Es unterstützt aber die Empfehlungen der oben genannten Studie und wird sie in geeigneter Form veröffentlichen:

- Der Zutritt zu den Veloverleihsystemen soll mittels RFID-Technik erfolgen.
- Die Lesegeräte der Systeme sollen alle gängigen RFID-Standards unterstützen.
- Für Gelegenheitsbenutzer soll zudem ein Zutritt mittels Kreditkarte möglich sein.
- Es ist zudem die Einrichtung einer Koordinationsstelle zu Veloverleihsystemen zu prüfen (analog der Koordinationsstelle Velostationen). Diese würde Informationen sammeln und der interessierten Öffentlichkeit verbreiten sowie Gemeinden bei der Einführung von Systemen beraten. Diese Funktion könnte beispielsweise durch die Velokonferenz wahrgenommen werden.

Die Technologie der Radio Frequency Identification (RFID) ermöglicht die kontaktfreie Erkennung und Lokalisierung von Gegenständen oder Lebewesen. Die dafür nötigen Transponder können heute so klein sein, dass sie nahezu beliebig eingesetzt oder implantiert werden können. Die im Alltag bekanntesten Anwendungen sind Chipkarten wie Skipässe oder Implantate zur Identifizierung von Haustieren.

Cette recherche a conduit à ce constat que, pour les usagers réguliers, le meilleur système d'accès est une carte RFID (voir encadré ci-dessous). Pour les utilisateurs occasionnels, dont les touristes, les cartes de crédit représentent un bon système d'appoint. C'est d'ailleurs la combinaison de ces deux systèmes qui a été adoptée avec succès pour le Vélib de Paris.

Mais, pour réaliser l'harmonisation voulue, il faut aller plus loin. Il s'agit notamment de centraliser ou de coordonner les banques de données et les systèmes de facturation qui font partie du dispositif – une procédure que peut seule rendre possible l'assignation d'un objectif au niveau fédéral, ou une concertation entre les différents intervenants.

Cette étude pourra sous peu être consultée sur Internet, sur le site www.velokonferenz.ch.

Recommandations

L'Ofrou ne peut ni ne veut jouer un rôle actif dans la mise en place des vélos en libre-service. Il apporte en revanche son soutien aux recommandations formulées par l'étude ci-dessus, qu'il publiera en bonne et due forme:

- L'accès aux systèmes VLS fera appel à la technique RFID.
- Les lecteurs des systèmes supporteront tous les formats RFID courants.
- La carte de crédit sera un moyen d'appoint pour l'accès des utilisateurs occasionnels.
- La création d'un organe de coordination (à l'instar de ce qui s'est fait pour les vélostations) sera envisagée pour les systèmes VLS. Son rôle serait de collecter les informations utiles et de les mettre à disposition du public intéressé ainsi que de conseiller les communes qui souhaitent mettre en place le prêt de vélos en libre-service. La Conférence Vélo Suisse est un candidat possible.

La technologie Radio Frequency Identification (RFID) permet, sans contact, d'identifier et de localiser des objets ou des êtres vivants. Les transpondeurs qu'elle nécessite sont actuellement miniaturisés à tel point qu'ils peuvent être placés ou implantés pratiquement n'importe où. Ses applications les mieux connues dans la vie de tous les jours sont les cartes à puce qui donnent accès aux pistes de ski, ou les implants qui identifient les animaux domestiques.

Velo-city 2009 in Brüssel, 12. bis 15. Mai

Beitrag von Claude Morel, Fachstelle Mobilität der Stadt Genf und Jean-Christophe Boillat, Velobeauftragter der Stadt Lausanne

Velo-city 2009: Mehr als nur eine Konferenz...

Nebst den 803 Kongressteilnehmenden hat sich die Velo-city 2009 zur Mission gemacht, auch die grosse Masse von den Vorteilen des Velos zu überzeugen. Die Message war klar: Es gibt nicht nur das Auto, benutzt auch den öffentlichen Verkehr... und natürlich steigt auf das Velo! Es ist ein unverzichtbares Element der Mobilitätskette. Zudem kann man sich gewiss sein, in Form zu bleiben wenn man täglich das Velo für den Arbeitsweg nutzt.

Unter dem Titel „Re-cycling cities“ wurden nicht weniger als 106 Referate im Plenum oder in Untergruppen gehalten, 108 Poster präsentiert und 22 Befahrungen mit dem Velo in Brüssel, Liège und Gent durchgeführt. Jeden Tag stand ein anderes Thema im Vordergrund: das Velo in der Stadt, der Nutzen des Velofahrens, Kommunikationsmassnahmen und Marketing sowie die Schlussfolgerungen und eine Charta von Brüssel.

Es ist klar unmöglich, die gesamte Konferenz zusammenzufassen, welche auf dem Internet unter www.velo-city2009.com abgerufen werden kann. Deshalb nachfolgend einige Punkte, die uns besonders aufgefallen sind:

Das Velo in der Stadt

Das Auto in der Stadt ist mehr und mehr auf verlorenem Posten. Heute fühlen sich Autofahrende immer wieder gezwungen, ihre Verkehrsmittelwahl zu rechtfertigen, z.B. mit arbeitsbedingten Gründen, Kindern zum Abholen, Grosseinkauf, usw. Langsam werden sich Autofahrende ihrer Verantwortung bewusst, dass sie mit ihrem Verhalten zur Luftverschmutzung beitragen. Man muss wissen, dass in Europa 30% der Emissionen in der Luftverschmutzung vom Verkehr verursacht sind. Im europäischen Durchschnitt sind 90% aller mit dem Auto zurückgelegten Strecken kürzer als 6 km.

Bordeaux

Alain Juppé, der Bürgermeister von Bordeaux und französische Ex-Premierminister, zog eine ermutigende Bilanz in Sachen Langsamverkehrs-Politik in seiner Stadt, seitdem er gewählt wurde. Zwischen 1950 und 1985 hat

Vélo-city 2009 à Bruxelles, 12 - 15 mai

par Claude Morel, Service de la mobilité de la Ville de Genève et Jean-Christophe Boillat, délégué vélo de la Ville de Lausanne

Vélo-city 2009: Bien plus qu'une conférence...

Outre les 803 congressistes, Vélo-city 2009 s'est donné la mission de convaincre aussi le grand public des avantages du vélo. Le message était clair : il n'y a pas que la voiture, prenez le bus, le train ou encore le métro... et surtout enfourchez votre vélo. Il cadre à perfection dans l'intermodalité des transports. De plus, en utilisant chaque jour votre vélo pour vous rendre à votre travail, soyez sûr(e) que vous conserverez la forme!

Sous le titre « Re-cycling cities », ce ne sont pas moins de 106 présentations plénières ou sous plénières, 108 posters et environ 22 visites à vélo de Bruxelles, Liège et Gent qui ont été proposés. Les quatre jours ont fait l'objet chacun d'un thème différent: le vélo en ville, les bénéfices de la pratique du vélo, la communication et le marketing, les conclusions et la charte de Bruxelles.

Il est bien évidemment impossible de résumer l'ensemble de la conférence, qui par ailleurs peut être consultée sur le site www.velo-city2009.com. Voici donc quelques notions qui ont retenus notre attention :

Le vélo en ville

La voiture en ville est de plus en plus mal perçue. Aujourd'hui, l'automobiliste ne cesse de se justifier, obligation pour mon travail, enfants à transporter, marchandises... Cela démontre qu'un automobiliste en milieu urbain se trouve maintenant un peu « coupable » de la pollution qu'il engendre. Il faut savoir qu'en Europe, 30% des émissions polluantes sont dues au trafic. En moyenne européenne, 90% des déplacements en véhicule motorisé sont inférieurs à 6 km.

Bordeaux

Alain Juppé, maire de Bordeaux et ex-premier ministre français a dressé un bilan encourageant de la politique en matière de mobilité douce menée dans sa ville depuis son élection. Entre les années 1950 et 1985 Bordeaux menait vraiment une politique du « tout à la voiture » mais en 1985 on assiste à « un premier tour de roue ». C'est réellement dès 1995 qu'on vu s'opérer un « tournant » et « un changement culturel ». Une opération judicieuse

Bordeaux eine völlig aufs Auto ausgerichtete Politik gelebt, aber im 1985 hat ein Umdenken stattgefunden. Ab 1995 tatsächlich ist eine Wende, ein Kulturwechsel festzustellen. Seitens der Stadt wurde 2001 eine bemerkenswerte Aktion durchgeführt: allen, die es wünschten, bekamen ein gratis ausgeliehenes Velo. Diese Aktion war als flankierende Massnahme zu grösseren Tramprojekten lanciert worden, weil die Baustellen den Verkehr massiv beeinträchtigten. Nicht weniger als 5000 Velos wurden ausgeliehen. Kürzlich hatte die vom Gewerbeverband organisierte Aktion „Mit dem Velo Einkaufen“ grossen Erfolg: die Kundschaft wurde ermutigt, ihre Einkäufe mit dem Velo zu machen und dabei von einer kostenlosen Hauslieferung zu profitieren. Die Zahl der Velofahrenden hat sich in drei Jahren verdreifacht!

Die Stadt Bordeaux hat mit Erfolg das freie Rechtsabbiegen für Velos an roten Ampeln getestet. Diese Massnahmen wird Ende Juni offiziell in die Verkehrsregeln aufgenommen.

Amsterdam

So offensichtlich es ist, dass die Stadt überfüllt wäre, wenn sich alle Velofahrenden ins Auto setzten, so wenig ersichtlich ist eine andere Folge, nämlich die Unmöglichkeit für die öffentlichen Verkehrsbetriebe, ihre Aufgabe zu erfüllen aufgrund einer Überzahl von Passagieren und erhöhten Kosten, welche der Transport verursachen würde. Der motorisierte Verkehr in Amsterdam wurde umso mehr abgeschreckt, als die Kosten fürs Parkieren angehoben wurden. Zurzeit kostet das Parkieren in der Stadt 5 Euro pro Stunde. Im Vergleich betragen die Kosten in der Schweiz rund 1 Franken und für die Bewohner mit Anwohnerparkkarte noch viel weniger, was lächerlich tief erscheint.

Dank der „compte à rebours“ (Countdown bis zum Grün werden) an den Fussgänger- und Veloampeln werden nun deutlich weniger Rotlicht-Missachtungen beobachtet.

In Amsterdam stehen rund 30'000 gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung, davon rund 5000 beim Hauptbahnhof, teilweise in der Velostation.

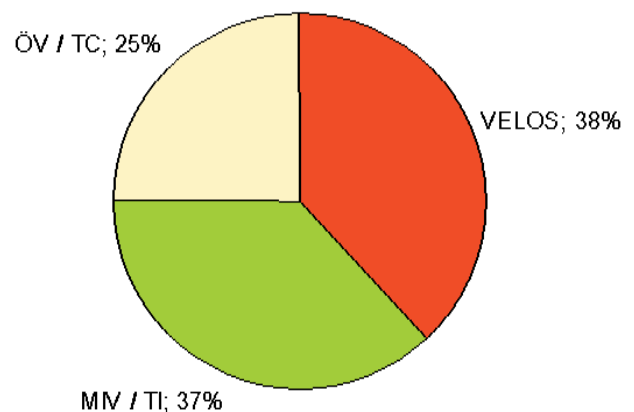
Leider ist das Diebstahlproblem ein Dauerthema. Rund 5000 Velos werden jedes Jahr in Amsterdam gestohlen, was einem Risiko von 8% entspricht, gegenüber den 5% in den restlichen Niederlanden..

de la part de la mairie a été menée en 2001 consistant à prêter gratuitement un vélo à tout habitant souhaitant en disposer. Cette action a été menée en réponse aux grands chantiers de tram qui démarraient et qui rendaient la circulation automobile très difficile. Ce ne sont pas moins de 5'000 vélos qui ont été prêtés. Plus récemment, une opération intitulée « Mes courses à vélo » organisée par l'association des commerçants et consistant à encourager les clients à faire leur courses à vélo et bénéficier d'un service de livraison à domicile connaît un grand succès. Le nombre de cyclistes a triplé en 3 ans!

La ville de Bordeaux a testé avec succès l'autorisation donnée aux cyclistes de tourner à droite aux feux rouges et cette mesure sera inscrite officiellement dans les règles de la circulation dès la fin du mois de juin.

Amsterdam

Modal Split / Parts modales de trafic



S'il paraît évident que la ville serait saturée si tous les cyclistes se mettaient à la voiture, une autre conséquence l'est moins: les transports publics seraient dans l'impossibilité d'assurer leur mission tant en raison du surnombre de passagers que du coût que le transport engendrerait. La circulation motorisée en ville d'Amsterdam est d'autant plus dissuasive que le coût du stationnement est élevé. Il en coûte 5 Euros (env. Frs 8.-) par heure pour stationner en ville. A titre de comparaison le coût de Frs/h 1.- en Suisse voire beaucoup moins pour les habitants en possession d'un macaron paraît ridiculement bas.

La mise en service de « compte à rebours » aux feux piétons et cyclistes a largement contribué à la diminution d'infractions.

Odense

Diese Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Velofahrenden bis 2020 um 30% anzuheben. Bereits sind sehr viele Velofahrende in Odense unterwegs. Beim Bau eines neuen Einkaufszentrums wurden neben den 2000 Auto-Parkplätzen gerade mal 3000 Velo-Abstellplätze realisiert!

Brügge

Der Anteil der Velo- und der Autofahrenden, welche in die Stadt kommen, beträgt zur Spitzenstunde 35% bzw. 65%.



Nutzen des Velofahrens

Gesundheit

Die Weltgesundheitsorganisation WHO bestätigt, dass Velofahren gut für die Gesundheit ist, und hat das Instrument „WHO Heat tool“ durch Gesundheitsexperten und Verkehrsingenieure entwickeln lassen. Mit diesem Tool werden Kosten und Nutzen des Velofahrens für die Gesundheit beziffert. Zusätzlich organisiert die WHO Kampagnen zugunsten des Velofahrens.

Klima

Der Professor Jean-Pascal van Ypersele, Vize-Präsident des IPCC (International Panel for Climate Change) hebt die städtische Mobilität und die Klimaveränderungen hervor und betont die Wichtigkeit, oder besser die Chance, welche die erdöl-unabhängigen Mobilitätsformen in einer Welt nach dem „Öl-Peak“ darstellen.

Amsterdam dispose d'environ 30'000 places de stationnement vélo en abri fermé dont environ 5'000 à la gare centrale en partie en vélostation.

Malheureusement le problème du vol de vélo est un sujet récurrent dans cette ville. Environ 5'000 vélos sont volés chaque année à Amsterdam ce qui correspond à un risque de vol de 8 % alors qu'il s'élève à 5 % pour le reste des Pays Bas.

Odense

Cette ville s'est fixée l'objectif d'augmenter de 30 % le nombre de cyclistes d'ici 2020. Le nombre de cyclistes est déjà élevé puisque la construction d'un centre commercial avec 2'000 places voitures prévoit l'offre 3'000 places vélo.

Brugges

La répartition du nombre de cyclistes et de véhicules motorisés entrant en ville aux heures de pointe est respectivement de 35 % et 65 %.

Velo-City 2009 in Brüssel - die Strassen waren für einige Stunden den Velos vorbehalten ...

Velo-City 2009 à Bruxelles – les rues ont été réservées au vélo l'espace de quelques heures...

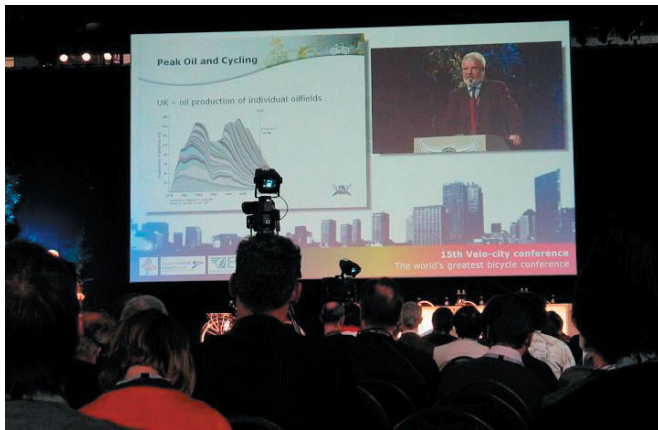
Bénéfices de la pratique du vélo

Santé

L'Organisation mondiale pour la santé (WHO) confirme que le vélo est bon pour la santé et a développé un instrument nommé « WHO Heat tool », résultat de la collaboration entre le monde de la santé et les ingénieurs en transport, qui permet de calculer les coûts et bénéfices pour la santé de la pratique du vélo. En complément, WHO organise des campagnes en faveur de la pratique du vélo.

Climat

Le Professeur Jean-Pascal van Ypersele, Vice-Président de l'IPCC (International Panel for Climate Change) met en exergue la mobilité urbaine et les changements climatiques et l'importance, même le challenge, que peuvent être les mobilités moins dépendantes du pétrole dans un monde «post-peak-oil».



Kommunikation und Marketing

Kopenhagen

Frau Helle Scholt, Partnerin bei Gehl Architekten, präsentiert die Politik von Kopenhagen, welche die Bevölkerung ins Zentrum ihrer Planung stellt. In ihren Augen ist eine Stadt, in welcher viel Velo gefahren wird, eine lebendige Stadt.

Design

Batavus (belgische Velomärke) hat ein Marketingkonzept entwickelt, welches ein Velo auf den Markt bringt, das Paperclip, das mit verschiedenen auswechselbaren Kits ausgestattet ist. Damit können gewisse Elemente des Velos auf Kleidung, Wetterlage oder auch Laune farblich abgestimmt werden.

Mit dem Velo zur Schule

In Grossbritannien konnte mit der Kampagne „Bikeability“ nochmals hervorgehoben werden, wie wichtig es ist, dass Kinder mit dem Velo zur Schule fahren können. Die meisten Kinder fahren gern Velo. Es konnte sogar nachgewiesen werden, dass Velofahren die Sozialkompetenz der Kinder erhöht. Sowohl Eltern als auch Kinder machen diese Kampagne zum Erfolg.

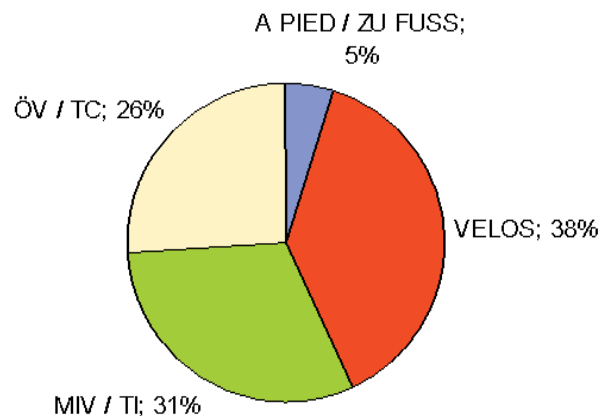
Velofahren ist „chic“

Dies ist die Devise von Guillaume Vanderstichelen, Gründer der „Duval Guillaume advertising agency“. Die Vorteile des Velofahrens in Bezug auf Gesundheit, Umwelt und Schnelligkeit sind allen bekannt und dennoch bleiben die Nicht-Velofahrenden Nicht-Velofahrende. Seiner Meinung nach muss das Velo zum trendigen

Communication et Marketing

Copenhague

Modal Split / Parts modales de trafic



Madame Helle Scholt, partenaire de Gehl Architects, présente la politique de Copenhague consistant à placer la population au centre de leur planification. Elle considère qu'une ville avec beaucoup de cyclistes est une ville vivante appartenant à sa population.

Design

Batavus (marque de vélo belge) a développé un concept de marketing consistant à mettre sur le marché un vélo, le Paperclip (agrafe ou trombone), équipé de différents kits interchangeable. Ainsi, l'on peut varier par exemple les diverses couleurs de certains éléments de son vélo en fonction de son habillement, du temps, ou simplement de son humeur.

A vélo à l'école

Au Royaume Uni, la campagne «Bikeability» insiste sur l'importance pour les enfants de se rendre à l'école à vélo. La plupart d'ailleurs aime le vélo. Il est même constaté que la pratique du vélo est un remède contre la timidité. Les parents et les enfants sont très demandeurs de ces campagnes.

Cycling is « chic »

Telle est la devise de Guillaume Vanderstichelen, fondateur de la «Duval Guillaume advertising agency». Inutile de parler des bénéfices pour la santé, pour l'environnement ou encore la rapidité, tout le monde les connaît

Verkehrsmittel gemacht werden und das Auto wird nur noch altmodisch wirken.

Gesetze zugunsten der Velobenutzung

In diesem Konferenzteil wurden die verschiedenen Gesetzgebungen im Strassenverkehr, insbesondere zu den velorelevanten Aspekten, in europäischen Ländern behandelt.

Belgien

Seit 1991 erlaubt das Gesetz, Velogegegenverkehr in Einbahnstrassen zuzulassen. Seit 2004 schreibt das Gesetz sogar das Gegenteil vor, nämlich dass Velogegegenverkehr grundsätzlich in allen Einbahnstrassen vorzusehen ist und nur in Ausnahmefällen davon abgewichen werden darf. Begleituntersuchungen haben gezeigt, dass diese Strassen nicht mehr Unfälle aufweisen als das restliche Strassennetz.

Portugal

Das Strassengesetz berücksichtigt den Veloverkehr nicht und verlangt sogar, dass er möglichst nah am Strassenrand bewegen muss (was auch gefährlich sein kann!). Das Velo hat an den Kreuzungen zudem keinen Vortritt. Aktuell läuft eine Kampagne der Velofahrenden, die auf eine Anpassung der Gesetzgebung und auf die Berücksichtigung der velospezifischen Bedürfnisse hinwirken soll.

Niederlande

Die Arbeitgeber haben die Möglichkeit, die Angestellten für den Arbeitsweg mit dem Velo finanziell zu unterstützen. Die Erstellung von Veloabstellplätzen bei Neubauten ist im Gesetz verankert.

Daraufhin folgte eine Debatte über eine gemeinsame europäische Gesetzgebung. Mehrere Referenten waren der Meinung, dass Gesetzesänderungen eines langen, schrittweisen Prozesses bedürfen, und dass die Nutzer bereit sein müssen für diese Veränderung, welche in jedem Land anders würde. Eine Harmonisierung könnte zudem Errungenschaften in einigen Ländern zunichte machen. Dank der unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen lässt sich aus den guten Beispielen lernen!. Es wäre z. Bsp. interessant für die Schweiz, die Frage der grundsätzlichen Zulassung von Velogegegenverkehr (zumindest in Tempo-30-Zonen) anzugehen.

et les non-cyclistes continuent à être des non-cyclistes. A son avis, il faut absolument rendre le vélo «hip» et la voiture deviendra d'elle-même un véhicule dépassé.

Lois favorables à l'utilisation du vélo

Dans cet atelier, les questions relatives aux lois sur la circulation routière dans différents pays ont été abordées, spécifiquement sous l'angle du vélo.

Belgique

Depuis 1991, il est autorisé dans la loi d'instaurer des double-sens pour les vélos dans les rues à sens unique. Depuis 2004, la loi a été modifiée dans l'autre sens : par défaut, il faut instaurer la signalisation autorisant les vélos à circuler dans les deux sens dans tous les sens uniques, avec des exceptions possibles pour des rues trop étroites par exemple. Des évaluations ont été faites, qui ont montré que ces rues ne présentaient pas plus d'accidents que le reste du réseau.

Portugal

Le code de la route ne tient pas compte des vélos et indique même qu'ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la route (ce qui peut être contraire à la sécurité) ! Le vélo n'a pas la priorité dans les carrefours ! Une campagne des usagers est en cours pour tenter de faire changer la loi et reconnaître la présence et les besoins spécifiques liés aux cyclistes.

Pays-Bas

Les employeurs ont la possibilité de soutenir financièrement les employés se rendant au travail à vélo. La création de stationnement pour vélos dans les nouvelles constructions est inscrite dans la loi.

A suivi un débat sur l'intérêt d'un code européen. Plusieurs conférenciers estiment que les modifications de lois doivent faire l'objet d'un processus long, mené étape par étape et que les usagers doivent être prêts à ce changement qui ne sera pas le même pour chaque pays. Une uniformisation pourrait également faire perdre certains acquis alors que la diversité des lois nationales permet de s'inspirer des bons exemples d'autres pays. Il serait par exemple intéressant en Suisse de mettre sur la table la question de l'instauration systématique (au moins dans les zones 30 km/h) des contre-sens pour cyclistes.

Wechselbeziehung zwischen dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr

In diesem Zusammenhang ist die Geschichte von Brüssel interessant. Wie M. Didier Dumont, Vertreter der STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles), beschrieben hat, bot die STIB ab 1997 den Velofahrenden einen Velopass für den Transport ihres Velos an. Die vielen Bedingungen und Beschränkungen machten das Angebot recht unattraktiv und es wurde dementsprechend wenig benutzt. 2003 wurde der STIB bewusst, dass der ÖV sich nicht damit begnügen kann, Passagiere zu transportieren, und hat deshalb entschieden, ein breites Angebot an ergänzenden Services anzubieten. Dazu gehören das Carsharing, die Förderung der Intermodalität insbesondere zwischen von Velo und ÖV. Im 2004 hat deshalb der Velopass dem Veloabo Platz gemacht, das gratis und viel flexibler ist. Das Veloabo ist das Ergebnis der Gespräche zwischen der STIB und den Veloverbänden, dessen Modalitäten in einer Vereinbarung festgehalten sind. An den Metrostationen wurden die Rolltreppen für Velos geöffnet und die normalen Treppen wurden mit Schieberinnen ausgestattet.

Nicht weniger als 1000 Abstellplätze wurden an den durch die Agglomerationsbehörde finanzierten Stationen errichtet. Aktuell werden Veloboxen an bestimmten Stationen getestet. Im 2005 wurde zudem ein Videofilm gedreht, welcher die Situation zwischen Velofahrenden und Kondukteuren thematisiert und veranschaulicht. Er wird jetzt unter allen Chauffeuren in Ausbildung gezeigt.

In den Niederlanden bewirtschaftet die Bahngesellschaft NS OV-fiets, ein nationaler Service für Verleih und Parkierung von Velos an den meisten Bahnhöfen. 40% der Bahnkunden kommen mit dem Velo zum Bahnhof und 10% benutzen sogar ihr Velo, um vom Bahnhof ihr Ziel zu erreichen. Die NS haben ambitionöse Ziele. Im 2010 soll die Zahl der in der Bahn transportierten Velos pro Jahr 1'000'000 erreichen. Es soll an über 200 Mietstellen an den Bahnhöfen 100'000 Benutzern die Velomiete ermöglicht werden.

Klappvelos und transportierbare Velos

Die Firma DAHON hat ihr erstes zusammenklappbares Velo im Jahr 1983 gebaut. Damit soll das Velo egal mit welchem Transportmittel immer mitgenommen werden können. Die Firma prüft nun, einen Veloverleihservice anzubieten.

Interdépendance entre vélos et transports publics

Dans ce domaine, l'histoire de Bruxelles est très intéressante. Comme le décrit M. Didier Dumont, représentant de la STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles), dès 1997 la STIB offrait la possibilité aux cyclistes d'acquiescer un «Velopass» leur permettant de transporter leur vélo dans les véhicules mais avec beaucoup de conditions relativement contraignantes. Cette offre ne fut que peu concluante. En 2003, la STIB se rend compte que le transport public ne peut se contenter que de transporter des passagers et décide d'offrir une palette de services complémentaires tels que le carsharing, le développement de l'intermodalité et de la complémentarité entre le vélo et les transports publics. En 2004, le «Velopass» fait place au «Veloabo», devient gratuit et beaucoup plus souple que la formule précédente. Le «Veloabo» a fait l'objet de dialogues entre la STIB et les associations de cyclistes qui se sont mutuellement comprises et qui se sont mises d'accord sur un protocole. Dans les stations de métro, les escalators ont été ouverts aux vélos (ce qui n'était pas le cas précédemment) et les escaliers non mécaniques équipés de «goulottes».

Pas moins de 1000 places de stationnement vélo ont été créées aux abords des stations, ces dernières étant financées par la Région bruxelloise. Actuellement, un test est en cours avec des «Velobox» à certaines stations. En 2005, un film vidéo mettant en situation cyclistes et conducteurs a été réalisé. Il est maintenant projeté à tous les conducteurs en formation.

Aux Pays-Bas, la compagnie ferroviaire NS gère OV-fiets, service national de location et de stationnement de vélos en complémentarité du transport par rail. Elle offre ses services dans la plupart des gares. 40% des passagers arrivent à la gare en vélo et 10% utilisent encore le vélo pour atteindre leur destination finale depuis la gare. Les NS se sont fixés des objectifs ambitieux. En 2010, le nombre annuel de déplacements à vélo liés au transport en train devrait atteindre 1'000'000. Les points de locations aux gares devront être supérieurs à 200 permettant à au moins 100'000 usagers de louer un vélo.

Vélos pliables ou transportables

La compagnie DAHON a créé son premier vélo pliable en 1983. L'objectif est de pouvoir se déplacer par n'importe quel moyen de transport en emportant son vélo avec soi. Ils étudient actuellement la possibilité d'offrir un service de vélos en libre service (VLS).

Praxisbesuch - Sicherheitskurs auf dem Velo

Anlässlich einer Begehung der getroffenen Massnahmen in der Gemeinde Evere wurde ein interessanter Ansatz zur Veloerziehung, basierend auf dem Prinzip des Vita-Parcours, präsentiert. Verschiedene Posten entlang eines Rundparcours erklären, wie man sich als Velofahrer im Verkehr zu verhalten hat, z.B. in einem Kreisell, bei Velogegenverkehr, usw.

*Gemeinde Evere, erzieherischer Velo-Parcours
Commune d'Evere, parcours éducatif à vélo*

Schlussfolgerungen und Charta von Brüssel

Kosten und Nutzen

Der Bewegungsmangel verursacht enorme Kosten für die Gesellschaft. Die Ärzte müssten deswegen bewusster auf den Lebensstil ihrer Patienten achten. Auf nationaler Ebene sollten Förderungskampagnen lanciert werden, welche zur körperlichen Aktivität animieren, sei es zum Beispiel zum Velofahren oder zur Benutzung anderer mit Muskelkraft betriebener Verkehrsmittel (human powered mobility, HPM).

Charta von Brüssel

- Die Charta von Brüssel verlangt von den Regierungen
- Ziele in Bezug auf den Verkehr festzulegen und alles dafür zu tun, den Anteil des Veloverkehrs auf Minimum 15% bis 2020 zu erhöhen
 - sich das Ziel zu setzen, das Unfallrisiko für Velofahrende und die Luftverschmutzung um 50% zu verringern;
 - politische Strategien auszuarbeiten zur Veloabstellplatz-Situation und dem Velodiebstahl;
 - Projekte zur Velonutzung auf dem Schul- und Arbeitsweg anzuregen und umzusetzen;
 - zu einem nachhaltigeren Tourismus beizutragen indem Massnahmen zur Förderung des Velotourismus evaluiert werden;
 - direkt zu kooperieren mit Velorganisationen, Velohändlern und –herstellern wie auch mit der Polizei, mit Fachleuten, Architekten und Bauingenieuren, um die gesteckten Ziele zu erreichen und dies anderen europäischen Städten als gutes Beispiel vorzuleben.

In der Charta von Brüssel wird zudem festgehalten, dass die Stadt Brüssel wie auch alle anderen unterzeichnenden Städte die Europäische Kommission und das Europäische Parlament dazu aufrufen:

Visite pratique – cours de sécurité à vélo

Une présentation des aménagements réalisés dans la commune de EVERE a permis également de découvrir un parcours fixe de « vélo-éducation » basé sur le principe des parcours VITA. Plusieurs postes fixes le long d'un circuit expliquent comment se comporter dans le trafic, par exemple dans un giratoire, un contresens cyclable, etc...



Conclusions et charte de Bruxelles

Coûts et profits

La sédentarité inflige un coût énorme à la société. Pour le cerveau, c'est un signal annonçant la fin de vie ce qui est évidemment néfaste pour la santé. De ce fait, les médecins devraient être beaucoup plus attentifs à ce style de vie. Au niveau national des campagnes promotionnelles en faveur de l'activité physique par exemple en encourageant la pratique du vélo ou de véhicules à propulsion musculaire (human powered vehicles, HPV) devraient être organisées de manière pro active.

- Ziele in Bezug auf den Verkehr festzulegen und alles dafür zu tun, den Anteil des Veloverkehrs auf Minimum 15% bis 2020 zu erhöhen;
- einen Velobeauftragten in der EU-Verwaltung zu ernennen;
- eine „Arbeitsgruppe Velo“ im Europäischen Parlament zu gründen;
- angemessene finanzielle Mittel in den Europäischen Programmen bereitzustellen, um die Städte und NGO bei der Veloförderung zu unterstützen.

Des Weiteren rufen die Unterzeichnenden alle Behörden dieser Erde auf, die Veloförderung aktiv und auf allen Ebenen zu empfehlen und das Velo in allen Bereichen einzubeziehen (Gesundheit, Raumplanung, Stadtmanagement, Wirtschaft, Mobilität und Verkehr, Freizeit, Sport, Tourismus).

Charte de Bruxelles

La charte de Bruxelles demande aux gouvernements

- de fixer des objectifs en matière de trafic, de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour porter au minimum à 15% la part modale du vélo dans la circulation d'ici 2020;
- de se fixer l'objectif de diminuer de 50% le risque d'accident pour les cyclistes et de réduire la pollution atmosphérique;
- d'élaborer des politiques en matière de stationnement vélo et contre le vol de ces derniers;
- de s'impliquer et mettre en place des projets de vélo à l'école et vélo au travail;
- de contribuer à un tourisme plus durable en cherchant des mesures qui encourageraient le tourisme à vélo;
- de coopérer de manière étroite avec les associations d'usagers du vélo, les associations de commerçants du vélo, l'industrie du vélo et aussi avec la police, les consultants et centres d'expertises, architectes et constructeurs afin d'atteindre les objectifs et d'en appeler à toutes les autres villes d'Europe de suivre cet exemple.

La charte de Bruxelles précise que la ville de Bruxelles ainsi que toutes les villes signataires en appellent à la Commission et au Parlement Européen :

- de fixer des objectifs en matière de trafic, de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour porter au minimum à 15% la part modale du vélo dans la circulation d'ici 2020;
- de créer un poste de représentant vélo au sein de l'administration de Communauté Européenne
- de créer un groupe « vélo » au sein du Parlement Européen;
- de mettre en place les budgets adéquats aux programmes européens afin de pouvoir supporter financièrement les villes et ONG qui font la promotion du vélo en Europe.

De plus, les signataires de la charte en appellent à toutes les autorités de la planète, de recommander vivement et à tous les niveaux la promotion du vélo et d'impliquer le vélo dans tous les domaines (santé, planification de l'espace, city management, économie, mobilité et trafic, loisirs, sport, tourisme).



In den Gebäuden des europäischen Parlaments - Unterzeichnung der Charta von Brüssel

Dans les bâtiments du parlement européen – signature de la charte de Bruxelles

Le Code de la Rue – ein „Strassenraum-Gesetz“

Bericht von Aline Renard, Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne

Per 1. August 2008 trat in Frankreich der „Code de la Rue“, eine Reihe von rund 30 Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes, in Kraft. Damit soll im Strassenverkehrsgesetz den aktuellen mobilitätsrelevanten Herausforderungen besser Rechnung getragen werden. Dass diese Anpassungen zusammen eingeführt wurden und einen eigenen Namen erhalten haben, zeigt den Stellenwert des Paradigmenwechsels, der damit erzielt werden soll; bei Planungen und Projekten sollen bei Strassen („route“) und Strassenräumen („rue“) andere Ansätze angewendet werden. Bei Strassen steht der Verkehr im Vordergrund, bei Strassenräumen ist der Verkehr eine Nutzung unter vielen (Aufenthalt und Begegnung, Spiel, Teil des Wohnumfelds, ...). Das „Strassenraum-Gesetz“ ist somit eine Bestätigung des Ansatzes, der durch Planer und Experten verbreitet zur Anwendung kommt.

Der französische „Code de la Rue“ wurde in einem partizipativen Verfahren erarbeitet, an welchem Behörden, Verwaltungen und Verbände (Interessensvertreter des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und der Behinderten) teilgenommen haben. Grundlage für die Arbeiten bildeten einerseits der in Belgien seit April 2003 bereits geltende „Code de la Rue“ und andererseits die in anderen europäischen Ländern gemachten Erfahrungen (insbesondere in der Schweiz mit der Begegnungszone).

In Belgien postuliert der Code de la Rue vorallem die Rücksichtnahme des stärkeren Verkehrsteilnehmers gegenüber dem schwächeren. Trottoirüberfahrten und Velogegegenverkehr fanden damals auch Eingang in die Gesetzgebung. Interessant ist auch die Definition des „Strassenraumes“ (rue) im Artikel 2.38:

Le terme «rue» désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues¹.

In Frankreich wurde die grundsätzliche Rücksichtnahme ebenfalls postuliert. Zudem wurde die gesetzliche Grundlage für die Begegnungszone geschaffen. Im Vergleich zu anderen Ländern wird aber in zwei Punkten weiter gegangen:

- Tempo 30-Zonen dürfen nicht mehr nur signalisiert werden. Bauliche und/oder gestalterische Massnahmen müssen zwingend umgesetzt werden, damit das Strassenbild dem angestrebten Regime entspricht;

Le Code de la Rue français – une base légale pour la „rue espace de vie“

par Aline Renard, Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne

Le 1er août 2008, le décret 2008-754 portant sur diverses dispositions de sécurité routière, plus communément nommé „Code de la Rue“, est entré en vigueur en France. Ce décret regroupe une série de près de 30 modifications du Code de la Route (l'équivalent de notre Loi sur la circulation routière) afin de l'adapter aux nouveaux enjeux de la circulation en milieu urbain. Bien que ce décret ne soit pas un texte de loi indépendant, il a une portée symbolique forte: en un mot – route ou rue – différence est faite entre la voirie destinée avant à l'écoulement de flux de véhicules et la voirie espace de vie multifonctionnel, dans lequel circulent certes des véhicules, mais à vitesse modérée, et également lieu de rencontre, de jeu, extension de l'espace résidentiel privatif, ... Le décret consacre, et impose, une approche qui se généralise parmi les experts et techniciens.

Le Code de la Rue français est issu d'une réflexion partenariale consensuelle engagée en avril 2006, qui regroupait représentants de l'Etat, des services techniques et des associations de défense des usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). Les travaux se sont inspirés du Code de la Rue belge, un décret royal datant d'avril 2003 déjà, et des expériences faites dans les pays voisins (notamment en Suisse avec les zones de rencontre).

Le Code de la Rue belge postule l'obligation de prudence du plus fort à l'égard du plus faible et introduit les trottoirs traversants d'une part et d'autre part les contresens cyclables („sens uniques limités“). Il définit en outre la „rue“ (article 2.38):

Le Code de la Rue français, lui, postule également le principe de prudence et introduit la zone de rencontre. Il va cependant plus loin que les autres pays sur deux points:

- Les zones 30 ne pourront désormais plus se limiter à une signalisation en entrée et fin de zone sans traitement spécifique de la voirie; le Code de la Rue impose des aménagements cohérents avec les vitesses recherchées;

- Velogegegenverkehr ist in den verkehrsberuhigten Zonen (Begegnungszonen, Tempo 30-Zonen und „aires piétonnes²„) Standard. Nicht mehr der Velogegegenverkehr, sondern Ausnahmen müssen von der zuständigen Behörde bewilligt werden.

In der Schweiz bestehen einige Vorschriften aus den „Codes de la Rue“ bereits. Zudem sind Mischverkehrsfläche, Koexistenz oder nutzungsorientierte Strassen keine Fremdwörter im Land, in welchem die Begegnungszone oder das Berner Modell „erfunden“ wurden. Trotzdem werden diese viel versprechenden Ansätze noch nicht überall angewendet. Auch in der Schweiz könnte ein solches Strassenraum-Gesetz, in welchem Bestehendes übernommen und gezielt ergänzt würde, eine starke Signalwirkung haben.

¹ Mit dem Begriff „rue“ wird eine öffentliche Strasse mit angrenzenden Bauten und Nutzungen verstanden, die verschiedenen Ansprüchen genügen muss und auf welcher Koexistenz herrscht. Die Strassen in einer Tempo 30-Zone, einer Wohn- oder Begegnungszone, sind solche „rues“.

² Die „aires piétonnes“ sind Verkehrsflächen mit flächendeckendem Fussgängervortritt. Fahrzeuge sind im Schritttempo zugelassen.



Tempo 30-Zone: ab jetzt reicht die Signalisation nicht mehr; auch das Strassenbild muss stimmen

Zone à 30 km/h: des aménagements cohérents avec les vitesses recherchées seront désormais nécessaires, la seule signalisation ne suffit plus.

- Les contresens cyclables („double-sens cyclables“) seront la norme dans les zones modérées (zones de rencontre, zones 30, aires piétonnes), sauf avis contraire de l'autorité compétente.

En Suisse, certains aménagements ou régimes des Codes de la Rue français ou belge sont déjà ancrés dans la loi ou l'ordonnance correspondante, et l'idée de l'espace partagé n'est pas nouvelle dans un pays ayant „inventé“ la zone de rencontre ou le modèle bernois. Il reste cependant à faire, l'approche „rue“ n'étant pas encore établie partout. Un Code de la Rue, reprenant les éléments existants et les complétant, serait, en Suisse aussi, un signal fort à l'intention des collectivités publiques et des techniciens.



Der Velogegegenverkehr gilt neu grundsätzlich in jeder verkehrsberuhigten Zone, Ausnahmen müssen beantragt werden.

Les contresens cyclables seront désormais la norme dans les zones modérées, sauf avis contraire de l'autorité compétente.

