

INFO BULLETIN

1/2008



Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Inhalt

Editorial	3
Veranstaltungen	4
Informationen	4
Mitgliederversammlung 2008 in Chur	5
Flächiges Queren in Ortszentren (Teil 2)	6
Veloprojekte der Stadt Luzern	12
Veloparkierungshandbuch	16
MeetBike Konferenz in Dresden	18
SchweizMobil, Lancierung	22

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Sommaire

Editorial	3
Manifestations	4
Informations	4
Assemblée générale 2008 à Coire	5
Centres-villes en traversée libre pour les piétons (II)	6
Lucerne: réalisations cyclables en cours et à venir	12
Manuel Stationnement des vélos	16
Conférence MeetBike à Dresde	18
SuisseMobile: coup d'envoi	22

Redaktionskommission / Commission de rédaction

Redaktion und Gestaltung / Rédaction et graphisme

Barbara Auer

Hochbau- und Planungsamt Kanton BS

Rittergasse 4, 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, Übersetzung F>D / Rédaction, traduction F>A

Aline Renard

Transitec Ingénieurs-Conseils

av. 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/Délais pour l'envoi à la rédaction

für das Info-Bulletin 2/2008

9. Oktober 2008

pour l'Info-bulletin 2/2008

9 octobre 2008

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Mit der warmen Jahreszeit haben die Aktivitäten im Freien stark zugenommen – dementsprechend auch das Velofahren! Zeit und Grund genug, sich auch dem Erholungs- und Tourismuswert dieser Fortbewegungsart zu widmen.

Deshalb berichten wir von der Lancierung von SchweizMobil, dem nationalen Netzwerk für nachhaltige Mobilität in Freizeit, Tourismus und Alltag. Die schweizweit gleich signalisierten Angebote für das Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren sind weltweit einmalig! Nicht zu vergessen, dass das Veloland Schweiz Vorreiter von SchweizMobil war und somit der Veloverkehr viel zu dieser Erfolgsstory beigetragen hat.

Hoffentlich haben auch viele von Ihnen am 27. Mai an der Fachtagung der SVI zur neuen Verkehrskultur in Ortszentren Köniz einen Besuch abgestattet! Denn wir bringen in diesem Bulletin den zweiten Teil des Beitrags zu diesem Thema: es wird aufgezeigt, wie das in Köniz realisierte Projekt auf den Erfahrungen und Wirkungsanalysen der letzten 20 Jahre aufbaut.

In diesem Sinne wünsche ich im Namen des Vorstandes viele einzigartige und erlebnisreiche Touren!

Barbara Auer
Für die Redaktion

Editorial

Chers Amis lecteurs,

Avec le retour de la belle saison, le plein air reprend tous ses droits – le vélo aussi! Le moment est donc bien choisi pour reparler de la pratique du vélo dans le cadre des loisirs ou du tourisme.

C'est pourquoi nous rendons compte dans ce numéro du projet SuisseMobile, un réseau national dédié à la mobilité durable pratiquée à titre touristique, pour des loisirs ou au quotidien, que ce soit à pied, à vélo, à VTT, en rollers ou en canoë. Autant d'itinéraires uniformément balisés dans toute la Suisse, qui constituent une offre unique au monde! Rappelons que La Suisse à vélo a été le précurseur de SuisseMobile et que, à ce titre, le vélo a été un acteur important du nouveau projet.

Espérons que vous aurez été nombreux à Köniz, en mai, lors de la Journée technique de la SVI sur la nouvelle «culture des transports» dans les centres de localité. Car vous trouverez dans ce numéro la seconde partie de l'article consacré au projet de Köniz, qui s'appuie sur les expériences et les résultats analysés de ces vingt dernières années.

Au nom du Comité, je vous souhaite beaucoup de belles balades, originales et riches de découvertes!

Barbara Auer
Pour la Rédaction

Veranstaltungen

VkS-Fachtagung, 21. November 2008 in Lausanne

Die Velokonferenz Schweiz führt mit Unterstützung des ASTRA und unter dem Patronat der SVI am 21. November 2008 in Lausanne eine Fachtagung mit folgenden Themen durch:

- neue VSS-Normen und Forschungen zum Langsamverkehr
- neue Handbücher (Veloparkierung, Velorouten, Veloinfrastruktur)

Zudem wird eine Besichtigung der M2 (Metrolinie Süd-Nord, Eröffnung August 2008) und der flankierenden Velomassnahmen (Zugänge, Parkierung) angeboten.

Weitere Informationen finden Sie ab Juli 2008 unter www.velokonferenz.ch

Fachtagung des VSS und des Tiefbauamtes der Stadt Zürich, Langsamverkehr im urbanen Raum, 17. September 2008 in Zürich

Die Tagung beleuchtet den städtischen Langsamverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln und gibt einen Einblick in aktuelle Normen und Forschungsergebnisse. «Walkshops» lassen Sie unter kundiger Leitung die vielfältigen Facetten des Fuss- und Veloverkehrs erleben.

Informationen

Handbuch «Planung von Velorouten»

Anfangs 2008 wurde das Handbuch Planung von Velorouten als Vollzugshilfe Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen ASTRA herausgegeben. Die Erarbeitung erfolgte im Auftrag des ASTRA durch die Stiftung SchweizMobil. Ein Vertreter der Velokonferenz Schweiz war bei der Erarbeitung des Handbuches in der Begleitgruppe vertreten.

Das Handbuch stellt ein umfassendes Hilfsmittel für die Planung ganzer Velorouten dar. Es vermittelt Grundlagen und Methoden für die Planung neuer sowie für die Überprüfung und Verbesserung bestehender Velorouten.

Ein Download ist möglich unter:

www.astra.admin.ch > Dokumentation
www.langsamverkehr.ch > Vollzugshilfen
www.schweizmobil.info

Ankündigung Bulletin 2/2008

- Erfahrungen mit Radstreifen in Deutschland
- Veloausleihsysteme
- Langsamverkehr in den Aggloprogrammen, Zwischenbilanz

Manifestations

Journée technique VkS, le 21 novembre 2008

Avec le soutien de l'OFROU et sous le patronage de la SVI, la VkS organise le 21 novembre 2008 à Lausanne une Journée technique sur les thèmes suivants:

- nouvelles normes VSS et rapports de recherche récents
- nouveaux manuels (Stationnement des vélos, Conception d'itinéraires cyclables, Infrastructures cyclables).

Une visite du M2 (métro nord-sud, en service dès août 2008) est prévue, avec présentation des mesures parallèles pour le trafic cycliste (rabattements, stationnement).

Pour plus d'informations, notre site Internet www.velokonferenz.ch, dès juillet 2008.

Journée technique VSS et Travaux publics de la Ville de Zurich, le 17 septembre 2008, sur la mobilité douce dans le contexte urbain

Thème: la mobilité douce en ville sous différents aspects, dont celui des normes actuelles ainsi que des recherches et de leurs résultats. Des «walkshops» sous la conduite de guides chevronnés feront découvrir les multiples facettes des déplacements à pied et à vélo.

Informations

Manuel «Conception d'itinéraires cyclables»

Publié au début de 2008 par l'Office fédéral des routes OFROU comme un guide pratique, ce manuel a été rédigé par la Fondation SuisseMobile, sur mandat de l'OFROU. Un représentant de la Conférence Vélo Suisse a siégé dans le groupe de suivi.

Ce manuel offre une aide exhaustive pour la conception d'itinéraires cyclables complets. Il propose des bases et des méthodes pour créer des itinéraires nouveaux, mais aussi pour vérifier et améliorer des itinéraires existants.

A télécharger sous:

www.astra.admin.ch > Documentation
www.mobilite-douce.ch > Guide de recommandations
www.suissemobile.info

A paraître dans le Bulletin 2/2008

- Bandes cyclables en Allemagne: un bilan
- Systèmes de vélos en libre service
- La mobilité douce dans les projets d'agglomération: un premier bilan

Mitgliederversammlung in Chur, 9.5.2008

Das Tiefbauamt des Kantons Graubünden, seit 2007 mit Peter Stirnimann Mitglied der Velokonferenz Schweiz und im Vorstand aktiv, war Gastgeber der 19. Mitgliederversammlung vom 9. Mai 2008 in Chur.

Nach dem offiziellen Teil begrüßte der Oberingenieur des Kantons, Heinz Dicht, die Versammlung und wies auf die spezielle Bedeutung des Radverkehrs für Graubünden im Tourismus und in der Freizeit hin. Nach einer umfassenden Einführung zum Umbau des Bahnhofs Chur durch den Projektleiter Roland Arpagaus der Stadt Chur kamen die rund 25 Teilnehmenden bei strahlendem Sonnenschein in den Genuss einer sehr informativen und spannenden Führung rund um den Bahnhof, insbesondere zur Veloabstellplatz-Situation.



*Gestaltung der neuen Velostation Chur
La nouvelle vélostation de Coire*

Danach stellte Curdin Willi die neue Veloaufhängung für Postautos der Region Graubünden der PostAuto Schweiz AG anschaulich am Objekt vor. Diese wird in Graubünden in diesem Jahr flächendeckend eingeführt.

Besten Dank an alle Beteiligten für den eindrücklichen Tag in Chur!

Assemblée générale à Coire, le 9 mai 2008

C'est l'office des Travaux publics du canton des Grisons, représenté depuis 2007 au sein de la Conférence Vélo Suisse par Peter Stirnimann – également membre du Comité – qui recevait l'Assemblée générale du 9 mai dernier à Coire.

Après la partie officielle, l'ingénieur cantonal, Heinz Dicht, souhaite la bienvenue aux participants, avant d'évoquer le rôle important du vélo aux Grisons, pour le tourisme et pour les loisirs. Puis Roland Arpagaus, chef de projet pour la transformation de la gare de Coire, donna des explications très complètes sur les travaux effectués, avant d'emmenant les quelque 25 participants pour une visite guidée de la gare et de ses alentours, en particulier à la nouvelle vélostation.



*Démonstration der Benützung der Velotransport-Haken
Démonstration des supports à vélos fixés sur les cars*

Puis Curdin Willi présenta le nouveau dispositif de Car Postal Suisse, pour le transport des vélos dans les Grisons. Cette offre, limitée jusqu'à présent à quelques lignes, sera étendue à l'ensemble du réseau cette année.

Que soient ici vivement remerciés tous ceux qui ont fait de cette rencontre à Coire une belle et intéressante journée!

Flächiges Queren in Ortszentren (Teil 2)

**Beitrag von Fritz Kobi, Kreisoberingenieur,
Tiefbauamt des Kantons Bern**

Fotos von R. Steiner, verkehrsteiner, Bern

Teil 1 wurde im Bulletin 2/07 abgedruckt, der Gesamtbericht ist im Internet unter www.velokonferenz.ch herunterladbar.

Lernen aus der Erfahrung: Weiterentwicklung auf Grund von Wirkungsanalysen

Die Lösung auf der Schwarzenburgstrasse ist nicht von einem Tag auf den anderen in Köniz entstanden. „Köniz“ ist der derzeitige Stand einer jahrelangen Entwicklung im Umgang mit stark befahrenen Kantonsstrassen in der Region Bern. Sie begann in den 80er-Jahren mit der Umgestaltung der Bernstrasse in Zollikofen und führte über weitere Vorhaben wie Könizstrasse/Neuhausplatz, Seftigenstrasse Wabern und Dorfstrasse Neuenegg hin zu Köniz (4).

Umgestaltung Bernstrasse Zollikofen

Ende der 80er-Jahre erfolgte anlässlich der Erarbeitung des Projektes „Umgestaltung Bernstrasse Zollikofen“ eine Analyse der Fussgängerquerungen im Bereich eines Fussgängerstreifens ohne und mit Fussgängerschutzinsel. Ausgangshypothese war, dass ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel sich lufthygienisch positiv auswirkt. Das Resultat überraschte. Ohne Insel erfolgten viele Querungen diagonal unter Ausnutzung von zufällig auftretenden Lücken im Fahrzeugstrom. Die Montage einer provisorischen Schutzinsel führte sprichwörtlich über Nacht – die Insel wurde ohne Ankündigung nachts installiert – zu einer Verdoppelung der FussgängerInnen auf dem Fussgängerstreifen. Vorher die Strasse diagonal Querende verschoben das Queren zur Schutzinsel. Der separate Wartebereich in Strassenmitte versprach den zu Fuss Gehenden mehr Sicherheit. Die Folgen waren nicht weniger sondern eine Verdoppelung der Stops des Autoverkehrs. Lufthygienisch positiv ist dagegen ein verstärkter Verkehrsfluss mit wenig Stops. Also musste den FussgängerInnen das lufthygienisch positive Verhalten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Verkehrssicherheit ermöglicht werden. Fazit: als Novum wurde der Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte – wahrscheinlich der erste dieser Art in der Schweiz – in das Umgestaltungsprojekt integriert. Der Mehrzweckstreifen ermöglicht den FussgängerInnen das diagonale Queren unter Ausnutzen von Lücken im Fahrzeugstrom, erleich-

Centres-villes en traversée libre pour les piétons (II)

**par Fritz Kobi, ingénieur en chef d'arrondissement,
Office des ponts et chaussées du Canton de Berne**

Photos: R. Steiner, verkehrsteiner, Berne

La première partie a paru dans le Bulletin 2/07, l'article dans sa totalité peut être téléchargé sous www.velokonferenz.ch.

S'appuyer sur l'expérience

Le projet réalisé pour la Schwarzenburgstrasse à Köniz n'a pas pris corps du jour au lendemain. Il est le résultat d'une évolution sur près de deux décennies dans la façon d'aborder le (ré)aménagement des routes cantonales à forte circulation dans la région de Berne. Un premier jalon en a été, dans les années quatre-vingt, le réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen, suivi des projets Könizstrasse/Neuhausplatz, Seftigenstrasse Wabern et Dorfstrasse Neuenegg. Le dernier en date est Köniz (4).

Réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen

A la fin des années quatre-vingt, ce projet de réaménagement a amené à analyser les traversées des piétons à un passage protégé d'abord sans îlot de protection, puis avec. L'hypothèse de départ était qu'un passage avec îlot avait un impact positif sur la qualité de l'air. Le résultat a eu de quoi surprendre: sans îlot de protection, beaucoup de gens traversaient la chaussée en diagonale, profitant d'une «fenêtre» dans le flux des véhicules. Un îlot provisoire fut alors installé à l'improviste et, aussitôt, deux fois plus de personnes ont emprunté le passage piétons: la traversée en deux temps, avec pause au milieu, leur paraissait plus sûre. Mais le nombre des véhicules s'arrêtant avait, lui aussi, doublé. Or la qualité de l'air est directement proportionnelle à la fluidité du trafic. Il s'agissait donc de créer les conditions garantissant à la fois la sécurité des piétons et un comportement des automobilistes qui améliore la qualité de l'air ambiant. De cette idée est née la bande polyvalente en milieu de chaussée, du jamais-vu à cette époque, et probablement une première en Suisse. Ses avantages: elle permet aux piétons de traverser en diagonale en profitant d'une fenêtre dans le flux des véhicules; elle facilite, pour les cyclistes, le tourner-à-gauche; enfin, elle offre une grande souplesse dans l'usage qui en est fait au quotidien ainsi que pour la desserte de nouvelles affectations de part et d'autre. La Bernstrasse est soumise à la limite générale en localité, soit 50 km/h. La vitesse réelle pendant la journée, 35 voi-

tert dem Zweiradverkehr das Linksabbiegen und bietet eine hohe Flexibilität im täglichen Betrieb sowie bei der Erschliessung von Neubauvorhaben. Signalisiert ist „Tempo 50 generell“. Die gefahrenen Geschwindigkeiten tagsüber liegen mit 30 bis 35 km/h jedoch tiefer als vorher, was sich positiv auf das Miteinander mit dem Langsamverkehr längs der Strasse und beim Queren auswirkt. Klar festgestellt werden konnte einmal mehr, dass im zur Diskussion stehenden Belastungsbereich bis 20'000 - 25'000 Fahrzeuge pro Tag (Bernstrasse Zollikofen: 20'000 Fhz / Tag) bezüglich Dominanz des rollenden Motorfahrzeugverkehrs und Verträglichkeit in erster Linie das Geschwindigkeitsverhalten und nicht die Fahrzeugmenge ausschlaggebend ist.

re 30 km/h, est plus basse, ce qui rend pour les piétons et les cyclistes les déplacements ainsi que la traversée de la chaussée plus agréables. Une fois de plus se trouve ainsi confirmé le fait que, jusqu'à 20 - 25 000 véhicules-jour (pour la Bernstrasse à Zollikofen: 20 000), ce qui compte d'abord dans la problématique domination/cohabitation, c'est la vitesse des véhicules, pas leur nombre.

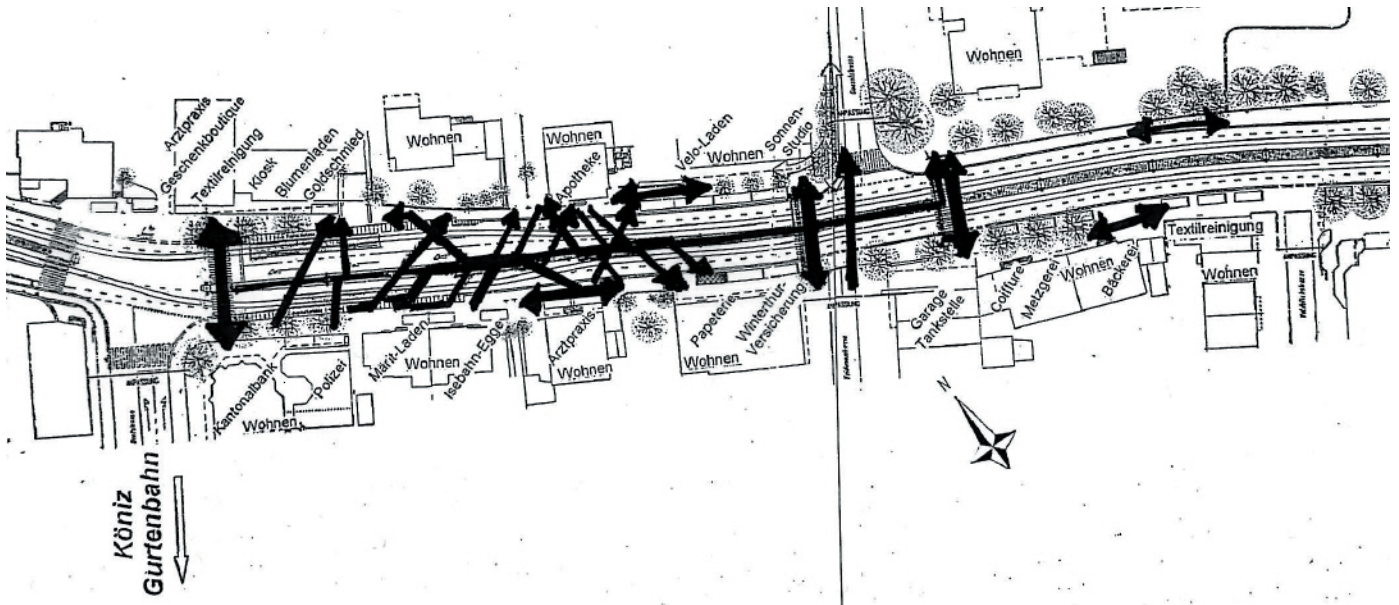
Seftigenstrasse Wabern

La Seftigenstrasse à Wabern



Nach der Inbetriebnahme der Seftigenstrasse in Wabern, Gemeinde Köniz, wurden im Rahmen einer Diplomarbeit (5) die Verteilung und die Wege der FussgängerInnen im Bereich der Tramhaltestelle Gurtenbahn bei vorhandenem Mehrzweckstreifen untersucht. Die Ergebnisse überraschten nicht mehr. Personen jeglichen Alters queren die Strasse direkt oder diagonal, ohne Umwege via die in Wabern vorhandenen Fussgängerstreifen. Das Beispiel Arztpraxis und Apotheke auf der gegenüberliegenden Seite spricht für sich. Bei dichtem Verkehr ohne ausreichende Zeitlücken wird der Mittelstreifen auch in Längsrichtung benützt.

Une fois terminé le réaménagement de la Seftigenstrasse à Wabern, un travail de diplôme (5) a étudié la répartition et le parcours des piétons à proximité de l'arrêt de tram «Gurtenbahn», où une bande polyvalente était en place. Les faits constatés n'ont maintenant plus de quoi étonner: les gens de tous âges traversent la rue en ligne droite ou en diagonale, sans faire le détour par les passages piétons, qui existent à Wabern – ainsi pour se rendre du cabinet médical d'un côté de la chaussée à la pharmacie de l'autre côté. Lorsque le trafic est dense, les piétons utilisent la bande polyvalente aussi sur sa longueur en attendant la prochaine «fenêtre» pour traverser.



Fussgängerzirkulation im Bereich Tramhaltestelle Gurtenbahn

Circulation des piétons à l'arrêt de tram Gurtenbahn à Wabern.

Dieses Querungsverhalten wird wiederum auch durch die tagsüber gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich von 30 bis 40 km/h erleichtert. Als Schlüsselkriterium für die Koexistenz und hohe Verträglichkeit kristallisiert sich auch in Wabern die Geschwindigkeit heraus.

Une fois encore, si les piétons peuvent se comporter ainsi, c'est parce que les véhicules roulent à 30 - 40 km/h. Pour la cohabitation et la bonne entente entre les usagers, c'est la vitesse qui est l'élément déterminant – à Wabern comme ailleurs.

Dorfstrasse Neueneegg

La Dorfstrasse à Neueneegg



Dorfstrasse Neueneegg: Flächiges Queren auf der Kantonsstrasse

La Dorfstrasse à Neueneegg: la route cantonale en traversée libre.

2001 wurde auf der Dorfstrasse im Zentrum in Neuenegg versuchsweise das flächige Queren eingeführt. Ausschlaggebend war der Bau eines rund 80 m langen Platzes vor dem neuen Coop-Gebäude. Statt auf eine oder zwei Stellen konzentriert zeichnete der Fussverkehr ein disperses Bild. Die Frage nach der richtigen Lage der Fussgängerstreifen konnte nicht beantwortet werden. Achselzucken verbunden mit einem „überall“ war stets die Antwort. Ergebnis: Auf der Dorfstrasse im Zentrum von Neuenegg wurde bei signalisiertem „Tempo 50 generell“ und täglich rund 6000 Fahrzeugen versuchsweise das flächige Queren eingeführt. Dank den Kreiseln an den beiden Enden der Strecke liegen die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer.

Ein wichtiger Schulweg kreuzt die Kantonsstrasse im Zentrumsgebiet. In Zusammenarbeit mit der Schule und dem Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei wurden die SchülerInnen auf die neue Situation vorbereitet. Nebst der normalen Öffentlichkeitsarbeit über die Medien und mit Veranstaltungen erfolgte gemeinsam die Durchführung der Aktion „Miteinander“ zum Motivieren der Autofahrenden zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Dank diesen begleitenden Massnahmen traten trotz anfänglich grosser Skepsis zu keinem Zeitpunkt Schwierigkeiten auf. Auch in Neuenegg konnte die Bevölkerung ihre Erfahrungen sammeln. Diese entsprachen glücklicherweise den aus den Erfahrungen in Zollikofen und Wabern abgeleiteten Erwartungen. Gemäss den vorgängig vereinbarten Regeln für den Entscheid nach Ablauf des Versuches beschloss der Gemeinderat 2003 die definitive Einführung des flächigen Querens. Seither wurde auf kürzeren Strecken mit derselben Frage nach der richtigen Lage der Fussgängerstreifen in zwei benachbarten Gemeinden auch das flächige Queren eingeführt.

Ortsdurchfahrt Münsingen

Für die Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Münsingen wurde ein Projekt erarbeitet und aufgelegt, das im Kernbereich bei Tempo 30 ebenfalls das bereits heute vorhandene flächige Queren ermöglichen soll. Auf Grund der Erkenntnisse in Zollikofen, Wabern und Neuenegg wollten wir mit einer positiven Hypothese bezüglich Verkehrsabwicklung, Koexistenz, Fussgängerkomfort, Sicherheit und Attraktivität des Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes „Zentrum in Münsingen“ die Weiterentwicklung bei signalisiertem Tempo 30 – in Münsingen integriert in die Tempo-30-Zonen auf umliegenden Gemeindestrassen – untersuchen. Gegen das mit der Plangenehmigung erlassene Geschwindigkeitsregime von Tempo 30 hat der TCS Beschwerde erhoben.

C'est en 2001 qu'a été introduite à titre d'essai à Neuenegg, sur la Dorfstrasse qui parcourt le centre de la localité, la traversée libre pour les piétons. L'occasion en était offerte par l'aménagement d'une place sur une longueur d'environ 80 m, devant le nouveau bâtiment de la Coop. Constat: au lieu de se concentrer sur un ou deux endroits, les piétons circulaient en ordre dispersé. Question: où positionner alors au mieux les passages qui leur seraient destinés? Réponse: unhaussement d'épaule – et: «Partout». C'est ainsi que fut décidée à l'essai la suppression des passages pour piétons dans le centre de Neuenegg sur la Dorfstrasse, avec quelque 6000 véhicules par jour et limite générale à 50 km/h. Grâce aux giratoires placés au début et à la fin de ce tronçon, la vitesse réelle est plus basse.

Beaucoup d'écoliers traversent la route cantonale dans le centre pour se rendre à l'école; un instructeur de la brigade routière a donc sensibilisé les enfants à la situation nouvelle. En plus des informations habituelles au public via la presse et lors de séances d'information, la campagne «Miteinander» prônait la coexistence et le respect mutuel entre usagers de la route. Ces mesures d'accompagnement ont fait que, en dépit du fort scepticisme initial, le projet n'a jamais connu de gros écueils. A Neuenegg aussi la population a pu dresser son propre bilan de l'expérience, dont les conclusions rejoignent celles des réaménagements précédents à Zollikofen et à Wabern. Suivant les règles qui avaient été convenues avec le Canton, l'Exécutif de la commune a décidé en 2003 que l'«essai» prendrait un caractère définitif. Depuis lors, les passages piétons ont été supprimés dans deux communes voisines confrontées à la même question sans réponse: «Mais où placer les passages piétons?».

La traversée de Münsingen



Das Zentrum von Münsingen

Le centre de Münsingen

Im Rahmen des SVI-Forschungsauftrages „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“ wurde in Absprache mit der Gemeinde und dem Kanton das Zentrum von Köniz mit in die Untersuchungen einbezogen. Köniz hat damit Münsingen als Fallbeispiel für die Weiterentwicklung inklusive Wirksamkeitsanalyse ersetzt. Die wesentlichsten Erkenntnisse und Ergebnisse sind erläutert.

Pour améliorer et réaménager la traversée de Münsingen, le projet élaboré et mis à l'enquête prévoit, dans le centre de la localité, une zone à 30 avec traversée libre pour les piétons. Sur la base de ce que nous avons appris à Zollikofen, à Wabern et à Neueneegg, nous avons voulu, à Münsingen, partir d'une hypothèse favorable à la fluidité de la circulation, à la cohabitation des usagers, à la commodité pour les piétons, à la sécurité et à l'attractivité du centre de la localité; en d'autres termes, nous avons franchi le pas supplémentaire des panneaux limitant la vitesse à 30 km/h sur ce tronçon de la route cantonale, qui se trouverait ainsi intégré dans la zone à 30 des artères communales avoisinantes. Le TCS a fait recours contre cette limitation de la vitesse approuvée par le canton lors de l'octroi du permis de construire.



Geplante Querungszonen mit flächigem Queren auf der Kantonsstrasse in Münsingen
Zones en traversée libre (rouge) pour les piétons sur la route cantonale à Münsingen (projet)

Fazit

Auf der stark befahrenen Kantonsstrasse im Zentrum von Köniz ist es gelungen, einen neuen zukunftsgerichteten Ansatz für eine hohe Aufenthalts-, Einkaufs- und Lebensqualität zu entwickeln. Die Lösung ist im täglichen

En accord avec la Commune et le Canton, c'est donc Köniz qui a remplacé Münsingen comme étude de cas pour la méthodologie et l'analyse des résultats dans le cadre du mandat de recherche SVI „Centres de localité sans passages pour piétons“ - résultats exposés dans la première partie de cet article.

Betrieb sehr erfolgreich. Sie unterstützt und verstärkt das Image von Köniz als fortschrittliche Gemeinde.

Schrittweise wurde der Umgang mit den Kantonsstrassen innerorts und speziell in den Ortszentren ausgehend von der Bernstrasse in Zollikofen weiter entwickelt. Basis für den nächsten Schritt bildeten dabei immer wieder die Ergebnisse der Vorher-/Nachher-Untersuchungen bei den vorangehenden Projekten. Dabei zeigte sich deutlich, dass der Schlüssel in erster Linie die Geschwindigkeit und nicht die Verkehrsmenge (im angesprochenen Belastungsbereich bis rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag) liegt. Dies bedingt selbstverständlich eine entsprechende Gestaltung des Strassenraumes. Tiefere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme und ersetzen eine hohe Regelungs- und Signaldichte. Wahr genommen wird eine höhere Selbstverantwortung, „man“ schaut wieder aufeinander, was einerseits zuversichtlich stimmt und andererseits Schlüssel zu einer höheren Verkehrssicherheit ist. Wie es in der Reklame steht: „Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen“.



Unterlagen

- (4) Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr – Das Berner Modell in Planung und Praxis, Sammelmappe, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II, Bern, 1997-2007
- (5) Fachhochschule beider Basel, Diplomarbeit von Alain Maradan, 1998
- (6) Das Berner Modell, Suzanne Michel / Stefanie Klemm / Rolf Steiner / Fritz Kobi, 9-Min-DVD, d/f/e, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II, Bern, 2007

Für die Unterlagen (4) und (6) sei auch auf die Homepage des Tiefbauamtes des Kantons Bern verwiesen (www.bve.be.ch >Tiefbauamt > Berner Modell).

En conclusion

Sur la route cantonale à forte circulation qui traverse Köniz, une approche différente et innovante a donné un regain d'attrait à un centre dans lequel les gens passent, font leurs achats, ou vivent. Elle fonctionne très bien au quotidien, et elle bénéficie à l'image de Köniz, commune moderne.

A partir de la Bernstrasse à Zollikofen, notre approche de la problématique des routes cantonales à l'intérieur des localités, en particulier dans les centres de localité, a fait son chemin, toujours en appuyant les étapes à venir sur celles qui avaient précédé, avec des résultats comparés avant/après. Dans chaque cas, il apparaît clairement que le facteur clé de la réussite n'est pas la charge de trafic (s'agissant de volumes jusqu'à environ 25 000 véhicules par jour), mais bien la vitesse, ce qui implique bien évidemment un aménagement ad hoc de la chaussée. Des vitesses réduites et une attention réciproque accrue des différents usagers se sont substituées au maillage serré des règles et des feux de signalisation. Chacun est appelé à se comporter de façon responsable, les gens réapprennent à se regarder les uns les autres: une attitude qui porte à l'optimisme, mais aussi le moyen d'être plus en sécurité sur la route.

„Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen“
(Werbung)

«Toutes les routes devraient être aussi sûres qu'un passage piétons»
(publicité)

Références

- (4) Trafic routier: oui à la cohabitation, non à la domination – Le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique, brochure, Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II, Berne, 1997-2007.
- (5) Fachhochschule beider Basel, travail de diplôme d'Alain Maradan, 1998.
- (6) Le modèle bernois, Suzanne Michel / Stefanie Klemm / Rolf Steiner / Fritz Kobi, DVD 9min, d/f/e, Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II, Berne, 2007.

En ce qui concerne les références (4) et (6), consulter également le site de l'Office des ponts et chaussées du Canton de Berne à l'adresse www.bve.be.ch -> Office des ponts et chaussées -> Modèle bernois.

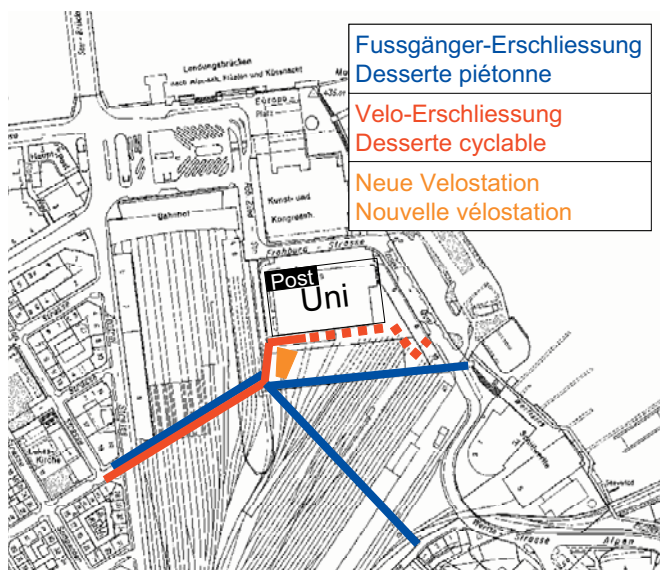
Veloplanung Luzern

Beitrag von Martin Urwyler, Tiefbauamt Stadt Luzern

Im Rahmen der letzten Mitgliederversammlung in Luzern am 1. Juni 2007 wurde über die Veloplanungen in Luzern und einige laufende Projekte informiert. Nachfolgend eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Vorhaben. Diese sind im Richtplan leichter Zweiradverkehr, der kurz vor der Genehmigung steht, enthalten.

Erschliessung der Universität

Im ehemaligen Postbetriebsgebäude neben dem Bahnhof Luzern entsteht die neue Universität. Durch den Wegzug der Post wird der Postbetriebstunnel beim Bahnhof Luzern für seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr gebraucht. Es besteht daher die Möglichkeit, den Postbetriebstunnel und die Personenunterführung mit Perronaufgang zur geplanten Universität umzunutzen, zu verlängern und mit neuen Aufgängen zu versehen. Für den leichten Zweiradverkehr (Gegenverkehr) soll eine Verbindung zwischen der Habsburgerstrasse (Neustadt-Quartier), der Uni Luzern und dem Inselquai realisiert werden.



Erschliessung der Uni beim Bahnhof Luzern
Desserte de l'université à la gare de Lucerne

Dadurch kann der stark befahrene Bahnhofplatz mit dem Fahrrad umfahren werden. Ebenfalls geprüft wird, ob die heutige Velostation auf der Ostseite auf den ehemaligen Postbetriebsgeleisen realisiert werden könnte. Diese würde ebenfalls durch den neuen Velotunnel erschlossen. Geplante Realisierung ab 2013.

Lucerne: réalisations cyclables en cours et à venir

par Martin Urwyler, Travaux publics, Ville de Lucerne

Lors de notre assemblée générale de Lucerne, le 1^{er} juin 2007, j'ai eu le plaisir de vous parler de quelques projets en cours dans ma ville, en faveur des cyclistes. Voici brièvement évoqués les principaux de ces projets, tels qu'ils figurent dans le plan directeur pour les deux-roues légers qui doit bientôt être approuvé.

Desserte de l'université

L'Université de Lucerne va prendre ses quartiers près de la gare, dans les locaux abritant les services de La Poste. Une fois celle-ci partie, le tunnel postal de la gare aura perdu sa fonction première: plus large que le passage inférieur qui lui est parallèle, ce tunnel permet les acheminements postaux jusqu'au quai 2. Il est prévu d'en faire une liaison piétonne, en le prolongeant et en le faisant passer sous la Zentralstrasse. Quant au passage inférieur, il serait destiné aux cyclistes (trafic bidirectionnel), avec un tracé reliant la Habsburgerstrasse (quartier Neustadt), l'Université de Lucerne et l'Inselquai.

Ce dispositif permettrait aux cyclistes d'éviter la place de la gare, à forte circulation. Pour l'actuelle vélostation côté est, une option envisagée est de la réaliser, à partir de 2013, sur les voies anciennement destinées au service postal, avec accès, là encore, par le nouveau tunnel cyclable.

Mise sous terre du Zentralbahn



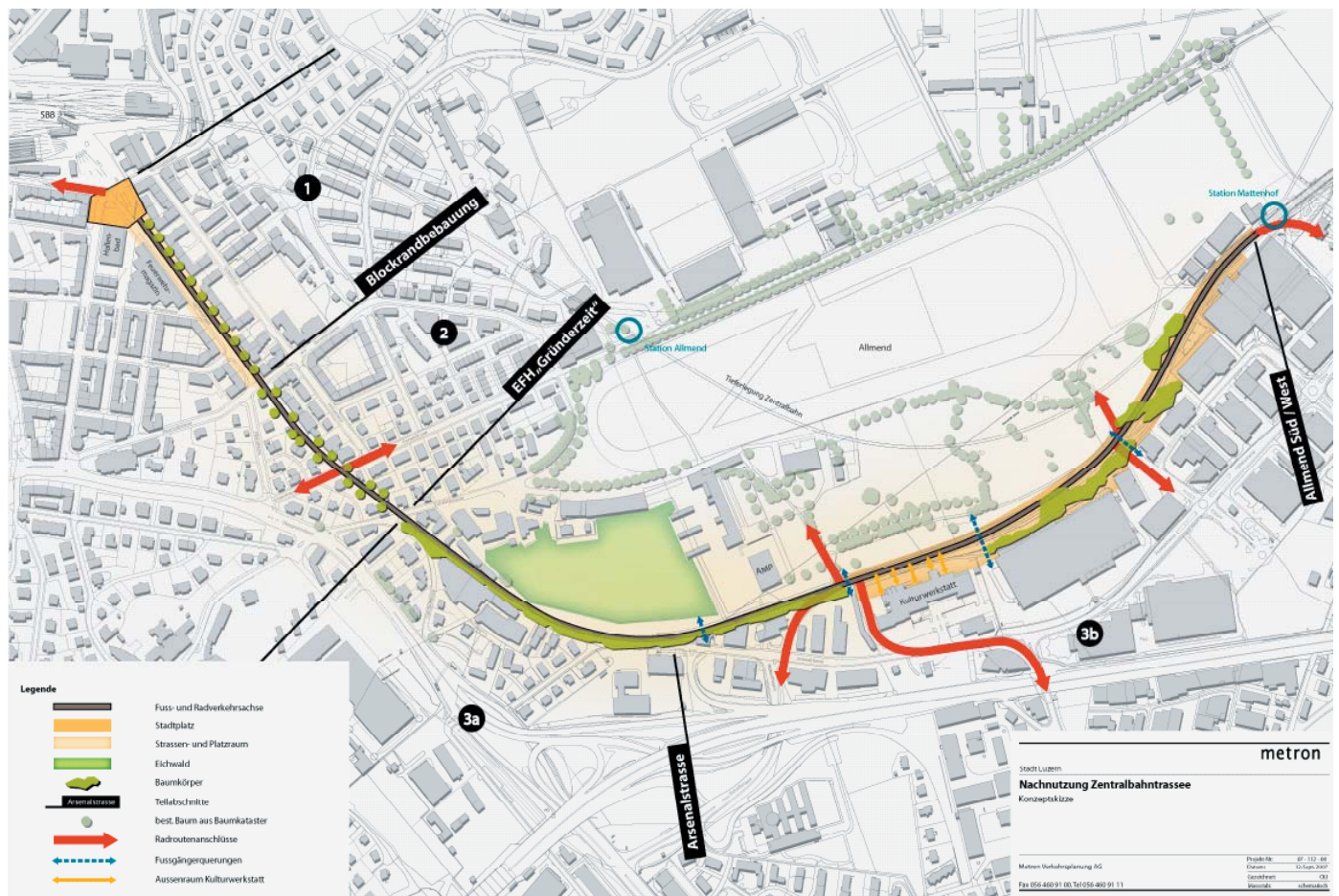
Trasse der Zentralbahn

Tracé du Zentralbahn

Tieferlegung Zentralbahn

Mit der im Aggloprogramm Luzern vorgesehenen Tieflegung der Zentralbahn, die im Rahmen des Dringlichkeitsfonds zurzeit realisiert wird, kann das oberirdische Bahntrasse der Zentralbahn zwischen Eichwald und Neustadtstrasse neu genutzt werden. Auf dieser Trasse soll ein in beiden Richtungen befahrbarer Rad- und Fussweg realisiert werden. Damit entsteht eine attraktive Verbindung Richtung Kriens und Horw. Bau der Langsamverkehrsachse nach Tieflegung der Zentralbahn ab 2013.

Financée par le Fonds d'urgence, la mise sous terre du Zentralbahn, qui figure dans le projet d'agglomération de Lucerne, est en cours de réalisation. D'où la possibilité de réaffecter l'ancien tracé en surface et d'en faire un nouvel axe destiné à la mobilité douce entre Eichwald et Neustadtstrasse, en direction de Kriens et Horw. Cet axe verrait le jour à partir de 2013, une fois le Zentralbahn mis sous terre.



Konzeptskizze

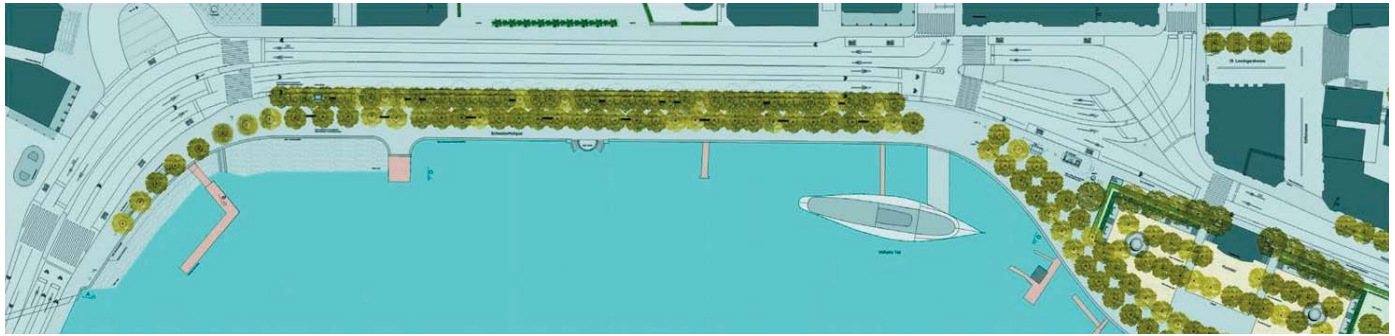
Croquis du projet

Umgestaltung Schweizerhofquai

Der Strassenabschnitt zwischen Bahnhof und Luzernerhof ist einer der am stärksten belasteten Abschnitte des Strassennetzes der Stadt Luzern. Täglich verkehren dort zirka 42'000 Motorfahrzeuge, zirka 800 Busse und viele Velofahrende. Daneben ist der Schweizerhofquai auch aus städtebaulicher Sicht eine ausserordentliche Anlage. Er ist eine der meistbegangenen Naherholungsanlagen in der Stadt und ist auch für den Tourismus von grosser Bedeutung.

Réaménagement du Schweizerhofquai

La portion de route entre la gare et le Luzernerhof est parmi les plus chargées du réseau routier en ville de Lucerne, avec quotidiennement quelque 42 000 véhicules à moteur, près de 800 bus et de nombreux cyclistes. Urbanistiquement parlant, il s'agit d'un lieu tout à fait particulier; c'est d'autre part l'un des plus fréquentés par ceux qui flânent en ville et par les touristes.



Umgestaltungsprojekt Schweizerhofquai

Im Bereich des Schwanenplatzes soll als wesentlichstes Element der Neugestaltung ein zweiter Fussgängerstreifen, von der Credit Suisse zur seeseitigen Quaianlage, erstellt werden. Dieser Fussgängerstreifen wird mit einer Lichtsignalanlage und einer Mittelinsel versehen. Die dadurch entstehende Aufweitung des Strassenraumes wird für die Velofahrenden genutzt: sie erhalten in Fahrtrichtung Seebrücke einen Radstreifen zwischen den beiden Fahrspuren und in der Gegenrichtung kann eine Abbiegespur in Richtung Grendel/Altstadt realisiert werden. Die Baumreihe wird beim neuen Fussgängerstreifen unterbrochen. Baubeginn 2008.

Réaménagement du Schweizerhofquai

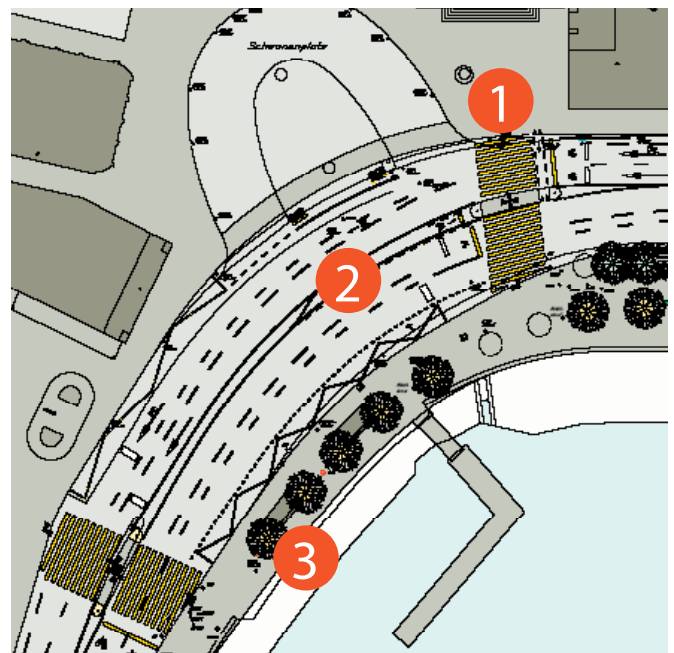
Le principal élément du réaménagement consiste en un second passage pour piétons, muni de feux et avec un îlot central, entre le Crédit Suisse et le quai côté lac. Pour cela, un élargissement de la chaussée est nécessaire, qui profitera également aux cyclistes: en direction du Seebrücke, ils auront une bande cyclable entre les deux voies de circulation et, dans le sens contraire, une voie de présélection vers Grendel/Altstadt. L'alignement des arbres sera interrompu par le nouveau passage pour piétons. Début des travaux: 2008.

1
Neuer Fussgängerstreifen
Nouveau passage piétons

2
Abbiegemöglichkeit für Velofahrende zum Grendel,
zusätzlicher Radstreifen

Possibilité de tourner-à-gauche pour les cyclistes en direction de
Grendel, une nouvelle bande cyclable

3
Neue Busunterstände
Nouveaux abribus



Neugestaltung Schwanenplatz

Réaménagement de la Schwanenplatz

Neubau Langensandbrücke

Die Langensandbrücke ist eine der wichtigsten Brücken der Stadt. Sie verbindet die grossen Wohn- und Arbeitsgebiete „ennet der Geleise“ mit dem Zentrum. Die alte bestehende Brücke ist in einem baulich äusserst schlechten Zustand, konstruktiv ungenügend und erfüllt die Sicherheitsvorschriften sowie die verkehrlichen Anforderungen der heutigen Zeit nicht mehr. So war es nicht möglich, die Brückenplatte so zu ergänzen, dass die dringend notwendigen Verbreiterungen für die Radverkehrsanlagen und die seit langem geforderte Busspur stadteinwärts realisiert werden konnten.

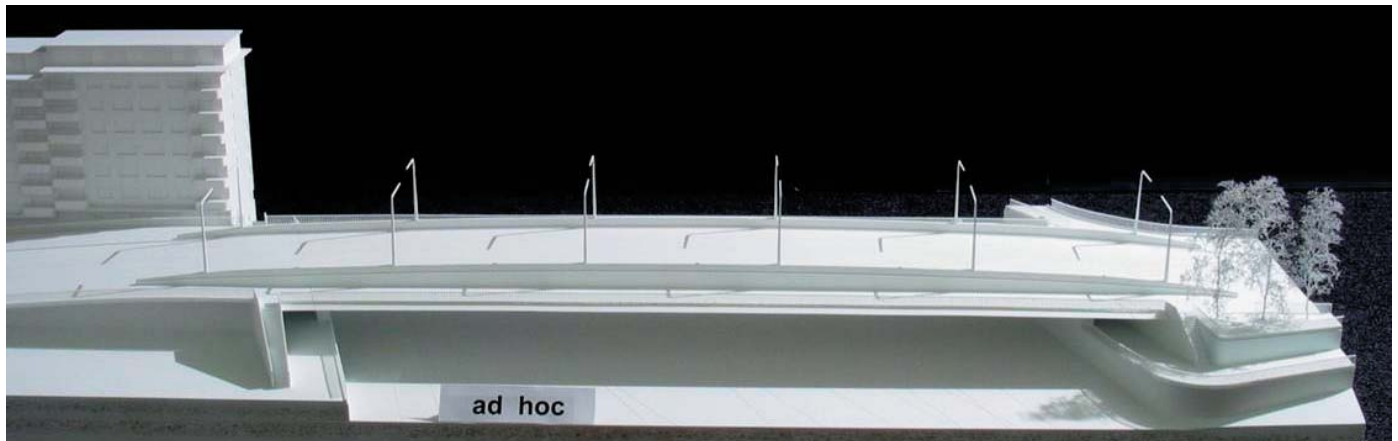
Reconstruction du Langensandbrücke

Le Langensandbrücke est l'un des principaux ponts de la ville. Il relie au centre-ville les grands quartiers d'habitation et de travail «ennet der Geleise». Le pont actuel, ancien et en très mauvais état, ne suffit plus aux exigences actuelles en matière de circulation, ni aux normes de sécurité. Pas question, dans ces conditions, d'élargir son

Die Stadt Luzern und die SBB haben zusammen 2004 und 2005 einen zweistufigen Wettbewerb für die Planung und Ausführung der neuen Langensandbrücke durchgeführt.

tablier pour y aménager des infrastructures cyclables, ou y satisfaire une demande de longue date: un couloir à bus en direction du centre-ville.

En 2004 et 2005, la Ville de Lucerne et les CFF ont lancé conjointement un concours en deux étapes pour le projet et pour la réalisation d'un nouveau pont.



Siegerprojekt aus dem Wettbewerb

Projet retenu

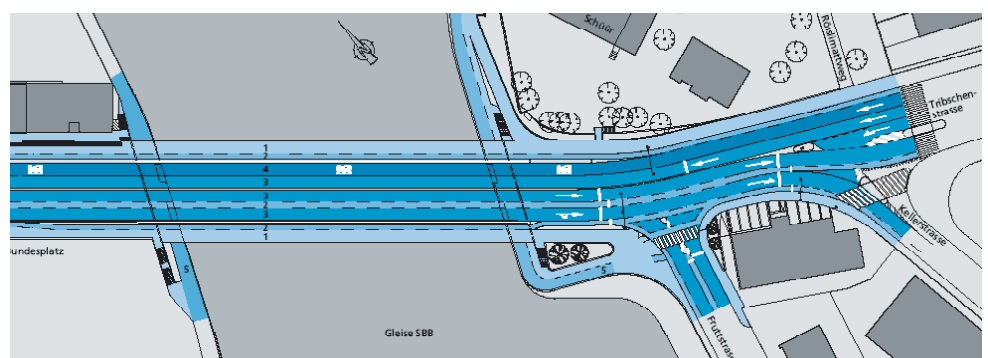
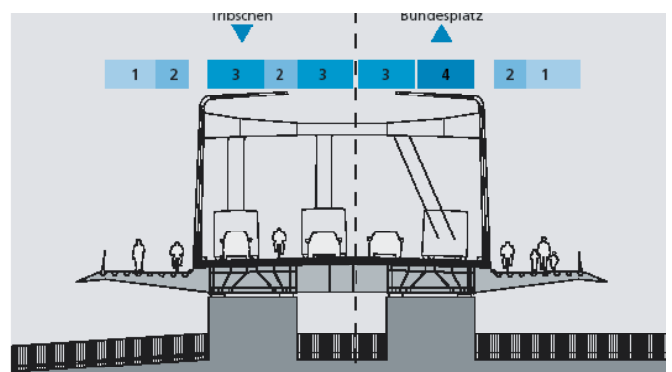
Der Radverkehr wird mit Ausnahme eines Radstreifens in Mittellage separat seitlich der Brücke geführt. Das hat den Vorteil, dass für den Radverkehr das Längsgefälle gegenüber den eigentlichen Fahrspuren optimiert werden kann.

Exception faite d'une bande cyclable en section, les cyclistes rouleront en site propre sur le côté, avec un tracé moins pentu que sur le pont proprement dit.

Die Brücke ist zurzeit im Bau. Während der ganzen Bauzeit wird der Verkehr mit zirka 20'000 Fahrzeugen pro Tag, davon über 1'200 Bussen der vbl, sowie auch der Bahnverkehr mit über 400 Zugsbewegungen pro Tag, ständig aufrechterhalten.

Le pont est actuellement en construction. Pendant toute la durée du chantier, la circulation est maintenue, avec quelque 20 000 véhicules par jour, dont plus de 1200 bus, de même que le trafic ferroviaire, qui représente plus de 400 mouvements quotidiens.

<i>Fussweg / chemin piétons</i>	2.75m	1
<i>Radweg / piste cyclable</i>	1.50m	2
<i>Fahrspur / voie de circulation</i>	3.00m	3
<i>Busspur / voie bus</i>	3.00m	4
<i>Rad-/Fussweg / chemin pour piétons et cyclistes</i>	5.00m	5



Veloparkierung: Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb

Beitrag von Daniel Sigrist, planum biel ag

Fotos und Darstellungen: arge planum / co.dex Biel

Das Bundesamt für Strassen ASTRA und die Velokonferenz Schweiz Vks geben das neue Handbuch zur Veloparkierung heraus. Es wird an der Fachtagung vom 21. November 2008 in Lausanne vorgestellt und ist abschliessend auf deutsch, französisch und italienisch bei der Velokonferenz Schweiz erhältlich.



Das Handbuch ist in 6 Hauptkapitel gegliedert:

1. Einführung

Die wichtigsten Aspekte zu Planung, Bau und Betrieb von Veloparkierungen werden ergänzt mit einem „Crash-Kurs“ in Veloparkierung.

2. Nutzung

In diesem Kapitel finden sich, nach den wichtigsten Nutzungsbereichen geordnet, Antworten auf wichtige Fragen der Veloparkierung wie Anforderungen, Bedarf, geeignete Anlagentypen und Parkiersysteme. Die beschriebenen Nutzungsbereiche sind: Wohnen, Einkaufs-

Manuel Stationnement des vélos: recommandations pour les études, la réalisation et l'exploitation

par Daniel Sigrist, planum bienne sa

Photos et autres illustrations: groupement planum / co.dex Bienne

Le nouveau manuel Stationnement des vélos est édité par l'Office fédéral des routes OFROU et par la Conférence Vélo Suisse CVS. Il sera présenté lors de la Journée technique du 21 novembre 2008 qui aura lieu à Lausanne; il sera ensuite disponible en allemand, en français ou en italien auprès de la Conférence Vélo Suisse.

Le manuel comprend six grands chapitres:

1. Introduction

Cette première partie passe en revue les principaux points à prendre en compte pour les études, la réalisation et l'exploitation de stationnements destinés aux vélos. S'y ajoute un «crash course» sur ce thème.

2. Utilisation pratique

Dans ce chapitre sont évoquées les questions fondamentales relatives au stationnement des vélos: les exigences requises, l'offre nécessaire, les types d'aménagement et les systèmes de parcage les plus adéquats. Ces sujets sont traités séparément selon le type d'affectation: habitat, centres commerciaux, entreprises de service, industries et artisanat, écoles, gares et arrêts des transports publics, restaurants et hôtels, installations sportives ou de loisirs et établissements culturels.

3. Etude

La réalisation et l'exploitation de stationnements pour vélos sont des tâches de longue haleine, qui nécessitent des études minutieuses. Les maîtres d'ouvrage, qu'il s'agisse de collectivités publiques ou de particuliers, trouveront dans ce chapitre des indications utiles quant à la manière de procéder.

4. Dimensionnement et projet de détail

Ce chapitre est la «boîte à outils» avec laquelle construire des places de stationnement pour les vélos: dimensions de base, types d'aménagement, systèmes de parcage, mais aussi éclairage, configuration générale et esthétique y sont abordés.

fen, Dienstleistungsbetriebe, Gewerbe und Industrie, Schulen, Bahnhöfe und Haltestellen, Restaurants und Hotels, Freizeit, Sport und Kultur.

3. Konzepte

Bau und Betrieb von Veloparkieranlagen sind langfristige Aufgaben und bedürfen einer umsichtigen Planung. Das Kapitel enthält Hinweise für Gemeinden und private Bauträger für Wohnsiedlungen oder Betriebe.

4. Projektierung

Dieses Kapitel ist der „Werkzeugkasten“ zum Bau von Veloparkplätzen mit Grundabmessungen, Anlagentypen, Parkiersystemen aber auch Hinweisen zu Beleuchtung sowie Gestaltung und Ästhetik.



Parkiersysteme Anlagentypen	Skizze	Vorderradhalter	Anlehnbögel	Schieberinne höhenverstellbare Anordnung	Doppelparker
Skizze					
offene Anlagen	Parkierfelder im Aussenraum ohne Überdachung	○	●	●	○
	Parkierfelder im Aussenraum mit Überdachung	○	●	●	●
abschlussbare Anlagen	Innenräume, Einzäumungen	●	●	●	●
	Tiefgaragen (Kombination mit PKW)	●	●	●	●
	Velostationen	●	○	●	●

● = geeignet ● = bedingt geeignet ○ = nicht geeignet

Anlagentypen und Eignung der Parkiersysteme (ausgewählte Systeme)

5. Betrieb

Veloparkplätze müssen regelmässig kontrolliert und instand gehalten werden. Sie müssen auch vor missbräuchlicher Belegung, beispielsweise durch unrechtmässig parkierte Motorräder, geschützt werden.

6. Anhang

Checklisten, Beispiele aus den Bereichen Betrieb und Recht sowie Begriffserklärungen vervollständigen das Handbuch.

5. Exploitation

Les places de stationnement vélo demandent une maintenance et des contrôles réguliers. Il faut aussi y prévenir les abus par exemple le stationnement illégal de motos.

6. Annexes

Aides-mémoire, exemples pratiques et juridiques, enfin une terminologie complètent cet ouvrage.

Systeme de parage, types d'aménagement	Croquis	Etrier pour roues avant	Arceau pour roues avant	Glossière de guidage - En surélévation alternée	Système bilatéral
Croquis					
lieux ouverts	Stationnements extérieurs non couverts	○	●	●	○
	Stationnements extérieurs couverts	○	●	●	●
lieux pouvant se fermer	Stationnements intérieurs, enclos	●	●	●	●
	Garages souterrains (av voitures)	●	●	●	●
	Velostations	●	○	●	●

● = convient ● = convient à certaines conditions ○ = ne convient pas

Pertinence des systèmes de parage (parmi ceux retenus) selon le type d'aménagement

MeetBike Conference in Dresden, Europäische Fahrradkonferenz zur Vernetzung fahrradfreundlicher Städte

Zusammenfassung von Barbara Auer, Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Basel-Stadt

Die europäische Konferenz MeetBike, eine gemeinsame Veranstaltung der Europäischen Union, Intelligent Energy Europe Programm, und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 3. und 4. April 2008 in Dresden stattgefunden.

Die Konferenz hatte am ersten Tag den Erfahrungsaustausch und die Kooperation zwischen Städten in Europa auf dem Gebiet des Radverkehrs zum Ziel. Spezielle Beachtung fanden dabei die Belange der neuen EU-Mitgliedsländer. Deshalb wurden besonders lokale und regionale Strategien zur besseren Einbindung des Radverkehrs als Beitrag zur nachhaltigen Stadtmobilität in den Mittelpunkt gestellt. MeetBike bildete auch die Plattform, bei der fahrradfreundliche Städte sowie Fahrrad- und Umweltfachverbände in Europa miteinander in Kontakt kamen, gemeinsame Wege in die Zukunft und mögliche kooperative EU-Projekte diskutieren konnten.

Den ersten Tag mitgestaltet haben auch Vertreter der Velokonferenz Schweiz: Ursula Lehner-Lierz, *velo:consult* hat an der Poster Session BYPAD vorgestellt, während Barbara Auer vormittags die Basler Velopolitik und nachmittags - ebenfalls an der Poster Session - die Velokonferenz Schweiz präsentiert hat.



*BYPAD-Präsentation
Présentation de BYPAD*

MeetBike, Conférence européenne pour les déplacements à vélo et la mise en réseau des villes cyclables, Dresde

Compte rendu de Barbara Auer, Mobilité douce, canton de Bâle-Ville



La Conférence européenne MeetBike, organisée conjointement par l'Union européenne et son programme Intelligent Energy Europe (IEE), d'une part, et le ministère allemand des transports, des constructions et du développement urbain, d'autre part, a eu lieu à Dresde, les 3 et 4 avril 2008.

Pour son premier jour, la conférence devait traiter des échanges d'expérience et de la coopération entre villes européennes dans le domaine du trafic cycliste, en mettant plus particulièrement l'accent sur les préoccupations des nouveaux Etats membres de l'UE. C'est pourquoi le débat s'est centré principalement sur les politiques locales et régionales d'intégration et de promotion du vélo comme un facteur essentiel d'une mobilité urbaine durable. MeetBike a également permis aux villes particulièrement favorables aux cycles, aux associations de promotion du vélo ainsi qu'à celles de défense de l'environnement, de nouer des contacts sur un plan européen et de discuter ensemble sur une approche commune de l'avenir et sur de possibles projets de coopération. Ont aussi activement participé à cette première journée des représentantes de la Conférence Vélo Suisse, avec Ursula Lehner-Lierz, qui a exposé le projet BYPAD lors de la Poster Session, et Barbara Auer qui a, le matin, évoqué la politique bâloise pour les deux-roues et, l'après-midi, présenté la Conférence Vélo Suisse dans cette même Poster Session.

Le second jour était consacré à des aspects particuliers de la coordination entre trafic cycliste et transports publics dans les villes. Le débat a fait apparaître différentes approches pour une meilleure conjonction de ces modes de déplacement – de la phase des études à la mise en œuvre.

Cette conférence s'adressait aux représentants de villes, aux entreprises et aux associations du monde des trans-

Der zweite Tag stellte besondere Fragen zur Koordination von Fahrrad- und Öffentlichem Verkehr in Städten. Dabei wurden unterschiedliche Ansätze zur besseren Verknüpfung dieser Verkehrsarten - von der Planung bis zur Umsetzung – vorgestellt.

Das Rahmenprogramm ermöglichte viele Kontakte zu Vertretern anderer Städte und Verbände.

Die Veranstaltung richtete sich an Städtevertreter, Verkehrsunternehmen- und verbände, Planer, Interessensvertreter und Forschungsinstitute. Es kamen rund 200 Teilnehmer aus ganz Europa. Die Konferenz kann als voller Erfolg bezeichnet werden. Die Resultate der Konferenz können ab Juni 2008 auf dem Internet unter www.meetbike.org (Proceedings) heruntergeladen werden.

Veloverkehr und öffentlicher Verkehr in der Stadt: zusammen oder gegeneinander?

Bericht von Claude Morel, Fachstelle Mobilität der Stadt Genf

Auf den ersten Blick handelt es sich beim Veloverkehr und beim öffentlichen Verkehr um zwei völlig unterschiedliche Transportmittel. Das eine ist kollektiv, das andere individuell, weiter setzt eines grössere Infrastrukturen voraus, während das andere deutlich weniger benötigt. Dennoch haben sie ihren geringen Platzanspruch und ihre Umweltfreundlichkeit gemeinsam.

Sicherlich ist das Auto komfortabler für seinen Lenker und in gewissen Fällen oder auf gewissen Distanzen schneller als andere Verkehrsmittel. In der Stadt gilt letzterer Vorteil aber nicht mehr und dann muss noch ein Parkplatz gefunden werden. Schliesslich würde eine Kosten-Nutzen-Analyse unmittelbar aufzeigen, wie die Autonutzung in der Stadt den öffentlichen Haushalt unverhältnismässig belastet.

Aufgrund dieser Feststellungen scheint es klar, dass eine kombinierte Mobilität mit Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Stadt sinnvoller ist. Dass sich Velo- und öffentlicher Verkehr ergänzen erscheint selbstverständlich: Eine Wegetappe erfolgt mit dem öffentlichen Verkehr und das Teilstück zwischen der Haltestelle und dem Zuhause oder dem Arbeitsort wird mit dem Velo zurückgelegt. Allerdings können diese beiden Verkehrsmittel in der Stadt auch einander konkurrieren. Jeder möchte so rasch wie möglich sein Ziel erreichen.

ports, aux concepteurs de projets, aux groupements d'intérêts et aux instituts de recherche. Elle a réuni quelque 200 participants venus de toute l'Europe. Les résultats en seront accessibles à partir de l'été 2008 sur le site www.meetbike.org.



Peut-on envisager des synergies entre transports publics et cyclistes?

par Claude Morel, Service de la mobilité de la Ville de Genève

A première vue, il s'agit de deux modes de transport radicalement différents. L'un est un moyen collectif, l'autre individuel, l'un implique des infrastructures importantes, l'autre nettement moins. Ils ont pourtant un point commun, ils présentent tous deux des avantages indéniables du point de vue environnemental et en matière d'occupation de l'espace public.

Certes, la voiture est plus confortable pour celui qui s'inscrit, et dans certains cas, ou pour certaines distances, plus rapide que les autres modes de déplacement. Pourtant, en milieu urbain, elle perd en rapidité et de surcroît, devient relativement encombrante lorsqu'il s'agit de la stationner. Une analyse «coûts - bénéfices» ferait immédiatement apparaître la disproportion que représente l'usage de la voiture en milieu urbain en matière de dépenses publiques.

Ces constatations étant établies, il apparaît évident qu'en ville une mobilité combinée utilisant la marche à pied, le vélo et le transport public est plus judicieuse. La complémentarité semble aller de soi; une partie du trajet s'effectue en transports publics et le tronçon entre l'arrêt et le domicile privé ou professionnel se fait à vélo.

Wenn die Platzverhältnisse eine getrennte Führung des öffentlichen bzw. des Veloverkehrs nicht ermöglichen, muss die Verkehrsfläche mit den Autos geteilt werden und der Reisezeitgewinn gegenüber dem individuellen motorisierten Verkehr verschwindet. Busspuren und Radstreifen oder –wege schaffen diesem Misstand Abhilfe. Aber nicht immer haben beide Platz. In Genf wird zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit dem ÖV, also den Busspuren gegenüber Radstreifen oder -wegen, Priorität gegeben. Wenn Velofahrende keine eigene Spur haben oder sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, weichen sie illegal auf die Busspur aus.

Natürlich kann ein Velofahrer auf der Busspur als Hindernis für den ÖV betrachtet werden. Allerdings darf nicht vergessen gehen, dass nicht der Veloverkehr, sondern der Jahr für Jahr steigende Autoverkehr das Strassennetz in der Stadt überlastet. Der öffentliche und der Veloverkehr müssen daher vermehrt Allianzen eingehen, da sie den gleichen Platzproblemen gegenüber stehen. Zahlreiche europäische Städte arbeiten bereits in diesem Sinne, wie nachfolgende Beispiele zeigen:

Berlin und Bremen

Die Betreiber des öffentlichen Verkehrs betrachten den Radverkehr als ihren engsten Verbündeten. Deswegen bieten sie den Transport von Velos kostenlos an und stattdessen die Haltestellen mit Veloabstellplätzen aus. Diese Massnahmen verursachten bisher keine Probleme. Erhebungen haben gezeigt, dass 8% der Velostrecken mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert wurden nur aber 2% der Velofahrer ihr Velo mit dem öffentlichen Verkehr transportiert haben.

Paris und Lyon

Nicht die ÖV-Betriebe haben die Veloverleihsysteme lanciert, und doch begrüßen sie diese Entwicklung, welche eine Teillösung zur Entlastung des öV in den Spitzenstunden darstellt.



Toutefois, sur les parcours urbains, les deux modes peuvent être concurrentiels. Chacun a pour objectif de rallier de manière la plus rapide possible sa destination.

Lorsque l'espace résiduel laissé par la voiture est trop faible, ou qu'il est partagé avec elle, les transports publics et les cyclistes sont ralentis et ne peuvent plus atteindre leur objectif, à savoir, gagner du temps. Les voies BUS et bandes ou pistes cyclables permettent de pallier à cet inconvénient mais leur aménagement en parallèle n'est pas toujours possible en raison des largeurs requises. A Genève, la priorité étant donnée à l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, la voie BUS l'emportera sur la piste ou bande cyclable. Le cycliste, ne trouvant pas sa place ou jugeant que sa sécurité est mise en jeu en empruntant la voie de circulation, se rabattra illégalement sur la voie BUS.

Il est évident qu'un cycliste circulant dans une voie BUS peut être pénalisant pour ce dernier. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que la congestion en ville n'est pas due aux cyclistes mais bien à la surabondance de véhicules automobiles dont le nombre ne fait qu'augmenter d'année en année. Les transports publics et les cyclistes devraient donc plutôt chercher des alliances puisqu'ils font face au même problème d'espace.

Plusieurs villes européennes œuvrent déjà dans ce sens comme on peut le constater dans les exemples ci-dessous:

Berlin et Brême

Les opérateurs de transports publics considèrent que le vélo est leur meilleur «allié» et de ce fait, leur transport à bord des véhicules est gratuit et les arrêts sont équipés de parkings vélos permettant de sécuriser ces derniers. Ces mesures ne posent pas de problème. Il a été observé que 8% des trajets en vélo sont combinés avec un transport public mais que seulement 2% de cyclistes transportent leur vélo dans le transport public.

Paris et Lyon

Bien que les opérateurs de transports publics ne soient pas à l'origine des systèmes de vélos en libre service, ils saluent cette démarche qui leur permet de résoudre partiellement le problème du surnombre de passagers aux heures de pointe.

A Paris, les vélos sont autorisés dans les sites BUS sauf quelques exceptions. La RATP loue des vélos en divers points de la ville.

Busspur mit Velozulassung in Paris

Vélos autorisés sur les voies BUS à Paris

In Paris sind die Velos mit wenigen Ausnahmen auf Busspuren zugelassen. Die RATP vermietet zudem an verschiedenen Standorten in der Stadt Velos.

Region Rhein-Main (Deutschland)

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe der Region Rhein-Main haben Richtlinien eingeführt, um die Kombination von öffentlichem und Velo-Verkehr zu fördern.

- Alle Haltestellen sind mit Veloabstellplätzen mit Fallschutzbügeln ausgestattet;
- Veloabstellplätze sind möglichst nah an den meisten Bahnsteigen angeordnet;
- Der Zugang von den Veloabstellplätzen zu den Bahnsteigen ist direkt (ohne Strassenquerung);
- Die Veloabstellanlagen sind gut sichtbar;
- Die Zufahrt aus den Quartieren wird für Velofahrende attraktiv und sicher gestaltet.

Integration des Veloverkehrs bei der ÖV-Planung

Eine Untersuchung des Büros Thiemann-Linden zur Integration des Veloverkehrs bei der ÖV-Planung hat gezeigt, dass die Transportunternehmungen trotz Kostendruck das Potential des Veloverkehrs auch zu Gunsten des ÖV vermehrt wahrnehmen. Das Umsteigen auf das Velo kann nämlich einen Beitrag zur Reduktion der ÖV-Überlastung während der Spitzenstunden leisten. Aber auch die Förderung des Velos für den Schulweg oder die Einrichtung von B+R-Anlagen sozusagen zur multimodalen Verlängerung des öffentlichen Verkehrs sind weitere Beispiele möglicher Kooperationen.

Als Fazit werden drei Grundeinstellungen unterschieden, welche die Mobilitätsstrategien prägen und als sich abfolgende Entwicklungsschritte angesehen werden können:

1. Keine Berücksichtigung des Veloverkehrs:
Der Veloverkehr wird nicht als eigenständige Mobilitätsform, sondern als Tourismus- oder Freizeitaktivität wahrgenommen.
2. Wahrnehmung des Veloverkehrs und teilweise seines Potenzials:
Der Veloverkehr wird in seinem Dasein anerkannt, wird aber meistens als Konkurrent und nicht als möglicher Partner betrachtet.
3. Integrierte Verkehrsplanung mit Einbezug des Veloverkehrs:
Der Langsamverkehr, insbesondere der Veloverkehr, wird als integrierender Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie betrachtet und dementsprechend berücksichtigt.

Région Rhein Main (Allemagne)

Les opérateurs des transports publics de la région de Rhein Main ont établi des directives afin de favoriser la complémentarité transports publics - vélos.

- toutes les stations sont équipées d'arceaux pour stationner les vélos;
- le stationnement est disponible au plus près des quais;
- l'accès aux quais est direct (sans traversées de rues);
- les lieux de stationnement sont bien visibles;
- les accès cyclables depuis les centres de quartiers sont facilités.

Intégration des besoins des cyclistes dans la planification des transports publics

Le bureau allemand Thiemann-Linden a été chargé de faire un inventaire des différentes politiques régionales adoptées en matière de prise en compte des besoins des cyclistes dans la planification des transports publics. Il est apparu que, malgré la pression économique, les transports publics sont de plus en plus sensibilisés aux potentialités qu'offre une politique intégrant les vélos dans leur planification. Le report d'un certain nombre d'usagers des transports collectifs sur le vélo aux heures de pointe, l'incitation à utiliser le vélo pour se rendre à l'école, le prolongement de la desserte des transports publics en organisant des parcs de stationnement pour les vélos utilisés dans des déplacements multimodaux, sont quelques exemples de partenariats possibles.

L'inventaire a montré que l'on peut observer différents stades d'évolution en matière de politiques de transports selon les régions examinées:

1. Pas de prise en compte du vélo:
Le vélo n'est pas considéré comme un mode de déplacement mais plutôt comme un sport ou une activité ludique.
2. Perception de l'existence d'une possibilité de collaboration:
L'existence du vélo est reconnue mais ce mode de déplacement est considéré comme concurrent et non comme partenaire possible.
3. Planification des transports publics intégrant le vélo:
Le vélo et plus largement la mobilité douce sont clairement considérés comme des partenaires indispensables à une politique durable des transports.

SchweizMobil, Lancierung vom 25. und 26. April 2008

Bericht von Barbara Auer, Fachstelle Langsamverkehr Kanton Basel-Stadt und Peter Stirnimann, Fachstelle Langsamverkehr Graubünden

Der Langsamverkehr spielt in der Freizeitgestaltung und im Tourismus eine zunehmend wichtigere Rolle. Das Projekt SchweizMobil hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die verschiedenen Angebote für Wanderer, Radfahrer, Mountainbiker, Skater und auch Kanu- und Raftingsportler schweizweit mit einer einheitlichen Signalisation besser zu verknüpfen und auch zu kommunizieren. 20'000 Kilometer neu signalisierte Langsamverkehrsrouten sind in den letzten 5 Jahren geplant und realisiert worden. Am 25. April 2008 wurde das weltweit einzigartige Angebot im Bereich Freizeitgestaltung und Tourismus in Murten offiziell eröffnet.

SchweizMobil ist das nationale Netzwerk für nachhaltige Mobilität in Freizeit, Tourismus und Alltag. Es umfasst schweizweit gleich signalisierte Angebote für das Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben die Kantone, verschiedene Bundesämter sowie private Organisationen aus Tourismus, Verkehr und Sport im Projekt SchweizMobil infrastrukturelle und kommunikative Top-Angebote entwickelt. Von der prognostizierten Wertschöpfung werden ganz besonders die Kantone mit einer starken Tourismusindustrie profitieren. Die von den Erfahrungen mit Veloland Schweiz hochgerechneten Zahlen lassen erwarten, dass gesamtschweizerisch mindestens 350 Millionen Franken generiert werden dürften.

Die Schweiz erhält mit den fünf „Ländern“ (Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren) fünf weltweit einmalige Argumente für den Langsamverkehr:

- ein einheitliches Corporate Design,
- ein umfassendes Routennetz,
- eine einheitliche Signalisation,
- eine ausgezeichnete Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr,
- eine Einheitlichkeit und hohe Qualität in der Kommunikation und Vermarktung der Angebote.

*Die fünf „Länder“ von SchweizMobil
Les «cinq Suisses» de SuisseMobile*

SuisseMobile: coup d'envoi les 25 et 26 avril 2008

par Barbara Auer, Mobilité douce, canton de Bâle-Ville, et Peter Stirnimann, Mobilité douce, canton des Grisons

La mobilité douce occupe une place grandissante, tant dans les loisirs que dans le tourisme. Le projet SuisseMobile s'est donc donné pour objectif de mieux coordonner sur l'ensemble de la Suisse, avec une signalisation unifiée, les différentes offres destinées aux marcheurs, aux cyclistes, aux adeptes du VTT et des rollers, ou encore aux amateurs de canoë et de rafting, et de mieux les faire connaître. Au cours de ces cinq dernières années, 20 000 kilomètres d'itinéraires pour la mobilité douce ont ainsi été balisés et réalisés. Le 25 avril 2008 à Morat, cette vaste palette d'offres pour les loisirs et le tourisme, unique au monde, a été officiellement inaugurée.

SuisseMobile est le réseau national destiné à la mobilité douce pour les loisirs et le tourisme, mais aussi au quotidien. Il regroupe des itinéraires au balisage uniforme dans l'ensemble de la Suisse: à pied, à vélo, à VTT, en rollers ou en canoë.

Ce projet a amené les cantons, différents offices fédéraux, ainsi que des organismes privés œuvrant pour le tourisme, les transports et le sport, à concevoir des offres haut de gamme, au niveau tant de leur infrastructure que de leur promotion. Ce sont les cantons avec une économie fortement orientée sur le tourisme qui seront les premiers bénéficiaires de la valeur ajoutée ainsi réalisée – une valeur estimée, à l'échelon national et selon les extrapolations réalisées sur la base des expériences faites avec La Suisse à vélo, à au moins 350 millions de francs.



SchweizMobil umfasst 22 nationale Routen, davon gehören 9 zum Veloland. Mit 8'500 km Velorouten ist auch der Anteil an den Gesamtkilometern von SchweizMobil (20'000 km) gross. Für die Signalisierung aller Schweizmobil-Routen wurden ca. 100'000 Wegweiser verwendet. Rund 550 InfoPoints geben über das Angebot Auskunft und etwa 500 Service-/Etappenorte laden zum Verweilen ein. Zudem sind alle Routen von SchweizMobil und zusätzlich alle signalisierten Wanderwege auf den hochwertigen Karten von swisstopo bis zum Massstab 1:50'000 dargestellt und können kostenlos aus dem Internet unter www.schweizmobil.ch ausgedruckt werden.



InfoPoint in Murten

Point Info à Morat

www.schweizmobil.ch betreibt einen Webshop in Kooperation mit www.books.ch mit allen offiziellen Routenführern zu SchweizMobil. Im Shop sind auch Produkte von Partnern wie namentlich Karten erhältlich. Die Integration der SchweizMobil-Routen in die Kartenwerke dieser Partner wird im Rahmen der generellen Erneuerungen der Karten vorgenommen. Die nationalen und regionalen Routen sind in den offiziellen Routenführern von SchweizMobil in deutscher und französischer, einzelne auch in englischer Sprache beschrieben. Sie zeichnen sich durch einheitlich gestaltete Titelseiten, dem Logo von SchweizMobil und dem jeweiligen „Länder“-Logo aus. Die insgesamt 57 Routenführer sind in drei Verlagen erschienen, die in einzelnen Bereichen zusammenarbeiten. Ergänzt werden die Routenführer von SchweizMobil mit einem Führer „Übernachten“.

La mobilité douce en Suisse acquiert avec ses «cinq Suisses» (à pied, à vélo, à VTT, en rollers et en canoë) cinq qualités uniques au monde:

- une identité visuelle inconfondable,
- un réseau étendu d'itinéraires,
- une signalisation unifiée,
- une excellente conjonction avec les transports publics,
- une promotion homogène et de qualité des offres.

SuisseMobile comprend 22 itinéraires nationaux, dont neuf font partie de La Suisse à vélo. Le vélo, avec 8500 km d'itinéraires balisés sur un total de 20 000 km, y occupe une place importante. Sur l'ensemble des itinéraires SuisseMobile, quelque 100 000 poteaux indicateurs ont été placés, environ 550 Points Info renseignent sur l'offre proposée, enfin près de 500 lieux de services ou d'étape ponctuent les parcours. Tous les itinéraires de SuisseMobile et, en plus, tous les chemins pédestres balisés sont tracés sur les cartes de swisstopo (jusqu'à 1:50 000), à imprimer gratuitement sur le site www.suissemobile.ch.

Le site www.suissemobile.ch propose, en coopération avec www.books.ch, une boutique en ligne où se procurer les guides et cartes officiels de SuisseMobile. Les éditions cartographiques partenaires intégreront les itinéraires SuisseMobile au fur et à mesure de la réédition de leurs cartes. Les 57 guides officiels de SuisseMobile, dont les pages de couverture présentent toutes le même graphisme et portent le logo SuisseMobile, ainsi que celui de «La Suisse à...» (par exemple «...à VTT»), donnent le descriptif des itinéraires nationaux et régionaux en allemand ou en français, certains en anglais aussi. Ils sont parus chez trois éditeurs, chacun dans son créneau. S'y ajoute un guide pour l'hébergement, qui recense tous les hôtels, les campings, les chambres chez l'habitant, les auberges de jeunesse et les accueils à la ferme portant le label de qualité SuisseMobile.

Outre la qualité des parcours proposés, la clarté de la signalisation est un atout primordial. A cet effet, l'Association suisse des professionnels de la route VSS a édité la norme 640 829a, «Signalisation du trafic lent», qui fixe les principes applicables à un balisage uniforme des itinéraires à pied, à vélo, à VTT et en rollers. Il s'agit notamment de faire figurer à chaque fois le logo caractéristique de la forme de mobilité concernée. Cette homogénéité de la présentation pour la mobilité douce, à l'échelle cantonale ou nationale, permet au touriste, ou au sportif amateur de mieux repérer «son» itinéraire. Elle peut aussi désamorcer, voire éviter, d'éventuels conflits entre marcheurs et sportifs à vélo ou à VTT.

Er enthält alle Hotels, Campingplätze, Privatzimmer, Jugendherbergen und Bauernhöfe, die das Qualitätslabel der Stiftung SchweizMobil erhalten haben.

Neben der Wegqualität ist die eindeutige Signalisation der Routen von entscheidender Bedeutung. Die Vereinigung der Schweizer Strassenfachleute (VSS) hat dazu die Norm 640 829a, „Signalisation von Routen für den Langsamverkehr“ geschaffen, welche neu die Vorgaben für die einheitliche Wegweisung für Wandern, Velofahren, Biken und Skaten beinhaltet. Entscheidend ist dabei die Verwendung von Routensignetten entsprechend der Mobilitätsform. Die kantons- bzw. schweizweit einheitliche Erscheinungsform der Wegweisung im Langsamverkehr erleichtert dem Gast und Freizeitsportler das Erkennen „seiner“ Route. Sie trägt damit zur Entschärfung bzw. zur Vermeidung von allfälligen Konflikten zwischen Wanderern und Radfahrern bzw. Mountainbikern bei.



Dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit aller Partner konnte SchweizMobil im Frühling 2008 durch die Stiftung SchweizMobil (Nachfolgerin der Stiftung Veloland Schweiz) und Schweiz Tourismus nach nur gut dreijähriger Umsetzungszeit termingerecht lanciert werden. Die Lancierung fand am 25. und 26. April 2008 verbunden mit dem slowUp Murtensee vom 27. April statt.

Für den offiziellen Eröffnungsakt wurden die Projektträger und –partner mit einem Schiff und unter feiner Verpflegung von Murten nach Praz gefahren. Rund 60 Medienschaffende aus dem In- und Ausland wurden über das innovative Projekt informiert. Auf einem grossen Festplatz wurde jeder Bereich einzeln lanciert, umrahmt von den offiziellen Ansprachen von Georges Ganz, Präsident der Stiftung SchweizMobil und Dr. Rudolf Dieterle, Direktor des ASTRA. Am Samstag konnten einzelne Routen der verschiedenen Mobilitätsländer befahren, erwandert oder errudert werden.

L'excelente collaboration entre tous les partenaires a permis d'aboutir, comme prévu au printemps 2008, au lancement de SuisseMobile, par la Fondation SuisseMobile (qui a succédé à La Suisse à vélo) et Suisse Tourisme, au terme de trois années de mise en place. Le coup d'envoi du projet a été donné les 25 et 26 avril 2008 à Morat, à l'occasion du slowUp autour du lac de Morat.

Lors de la cérémonie officielle d'inauguration, les initiateurs et les partenaires du projet ont navigué en bateau de Morat à Praz autour d'un agréable repas. Une soixantaine de représentants de la presse nationale et internationale avaient été conviés. L'une après l'autre, les «cinq Suisses» ont été inaugurées lors de la cérémonie officielle, entre le discours de Georges Ganz, président de la Fondation SuisseMobile, et celui de Rudolf Dieterle, directeur de l'OFROU. Le samedi, cyclistes, marcheurs ou canoïstes ont pu découvrir certains des nouveaux itinéraires proposés.

links / à gauche:

SchweizMobil in GR, eine Riesenchance für den Sommertourismus
SuisseMobile aux GR, un atout de taille pour le tourisme estival



Eröffnungsakt in Praz

Inauguration à Praz