



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera



Überarbeitetes Veloroutennetz in Genf

Claude Morel, (CVS)
Service de la mobilité,
Ville de Genève



DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT,
DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE
SERVICE DE LA MOBILITÉ

VILLE DE
GENÈVE

20 Jahre aktive Velopolitik: Die Überarbeitung des Richtplanes drängt sich auf

Identifizieren und Berücksichtigen der Hindernisse bei der Planung

Physische Hindernisse



Psychologische Hindernisse



Eine Studie, durchgeführt vom Institut für Mobilität der Universität Genf*

Université de Genève, April 2002

3.1. Les obstacles à l'utilisation du vélo
Tableau 3 Le classement des obstacles à l'utilisation du vélo

Rang	Obstacle au vélo	Appréciation	Remarque
1	La sécurité perçue du vélo en ville	☹☹	Résult l'utile du n°15
2	La cohabitation avec le scooter	☹☹	Agit directement sur le n°1 En amont du n°15
3	La cohabitation avec la voiture / la densité du trafic	☹☹	Preuve réelle avec le n°15 (aménagement urbain) Dépend beaucoup du n°5.
4	Le vol et les déprédations	☹☹	
5	La distance à parcourir trop longue	☹☹	Un problème personnel lié au n°15
6	L'effort à fournir	☹☹	influe sur le point n°3.
7	Le changement d'habitudes	☹☹	
8	Les conditions météorologiques	☹☹	
9	La tenue vestimentaire	☹☹	Minimise le n°5 Dépend du n°5.
10	L'image populaire dévalorisante	☹☹	Minimise les n°1 et 3.
11	L'hégémonie automobile / La politique du tout-voitures	☹☹	
12	Les obstacles physiques (rails de tram)	☹☹	
13	La configuration de l'agglomération genevoise	☹☹	
14	La configuration avec les transports publics	☹☹	
15	La lenteur du vélo	☹☹	
16	Les aménagements cyclables	☹☹	
17	La pollution atmosphérique	☹☹	
18	Le bilan sanitaire global	☹☹	
19	L'image jeune dévalorisante	?	Dépend de l'évolution du n°11
20	Les régies de la circulation	?	

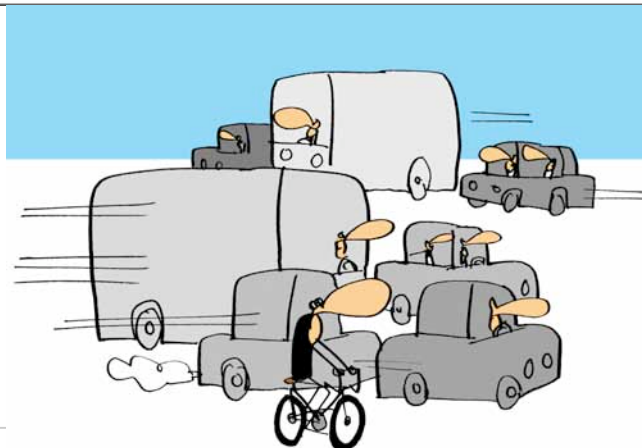
Légende :
 ☹☹ C'est un obstacle majeur
 ☹☹ Dans certains cas, il s'agit d'un obstacle
 ☹☹ Ce n'est pas un obstacle
 ☹☹ C'est même un atout !
 ? Il n'a pas été possible de répondre à la question



Die Verkehrssicherheit bleibt Hindernis Nr. 1

Der Richtplan, angenommen an der Volksabstimmung 1989

Rang	Hindernis für den Veloverkehr	Beurteilung
1	Die subjektive Sicherheit des Veloverkehrs in der Stadt	☹ ☹
2	Die Koexistenz mit Scootern und Motorrädern	☹ ☹
3	Die Koexistenz mit dem Autoverkehr / Verkehrsmenge	☹



- Genf verfügt über ein leistungsfähiges Veloroutennetz (das laufend verbessert und attraktiver werden muss)
- Die Anzahl Velounfälle bleibt gering
- Jedes Jahr werden Werbe- und Informationskampagnen durchgeführt

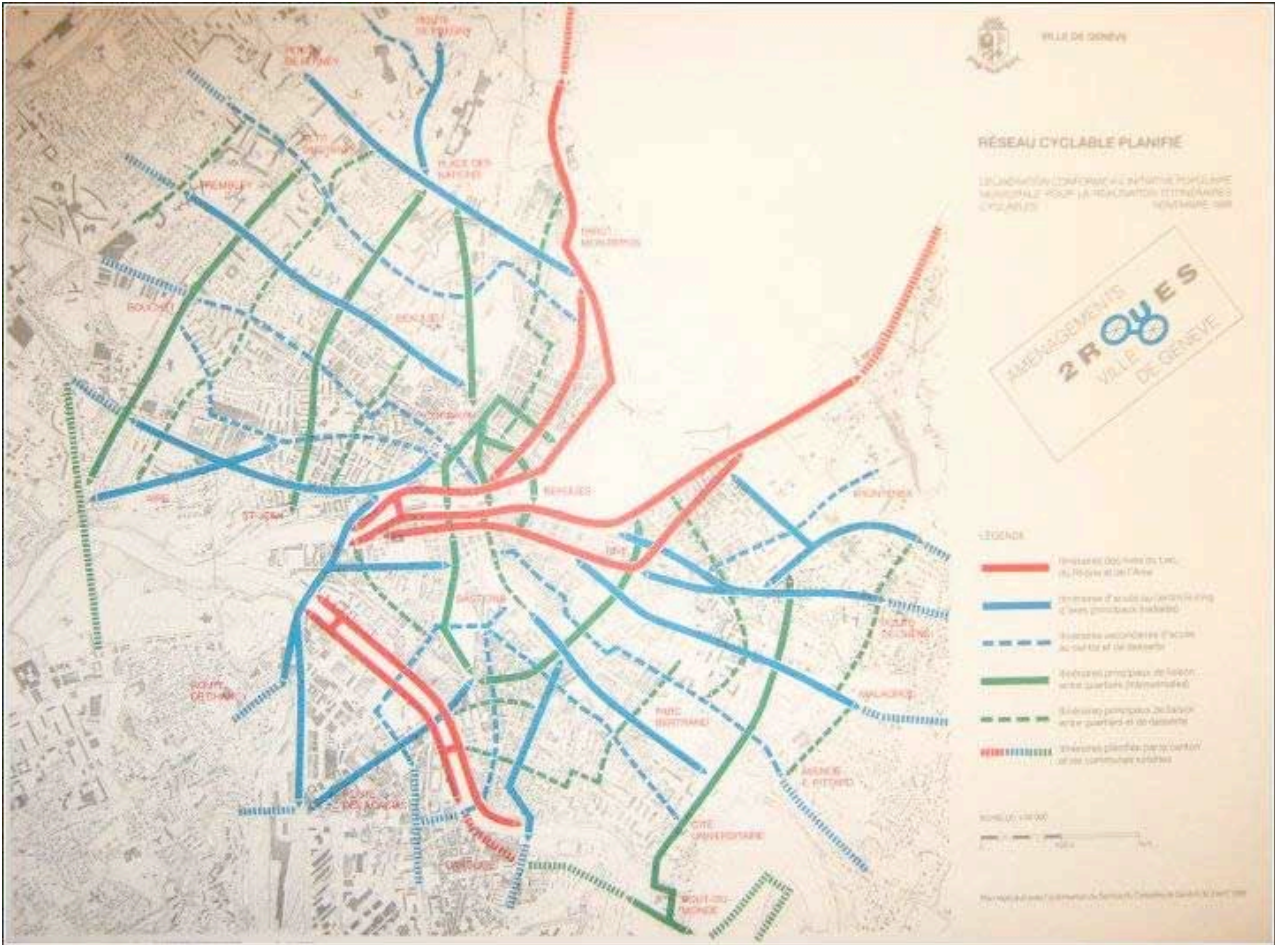
Was tun ???



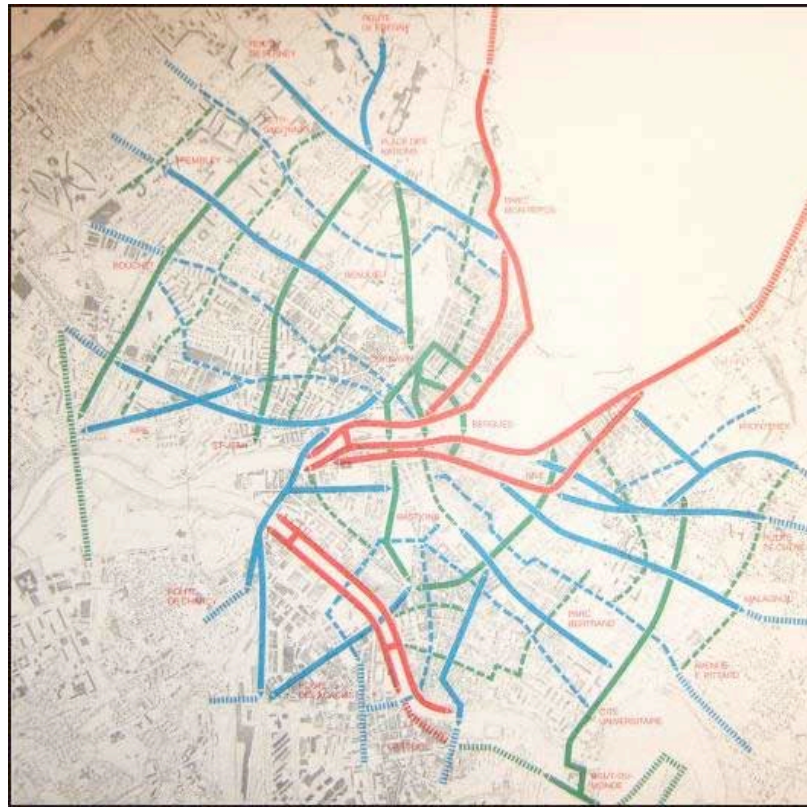
Ein neues Leitbild für Genf



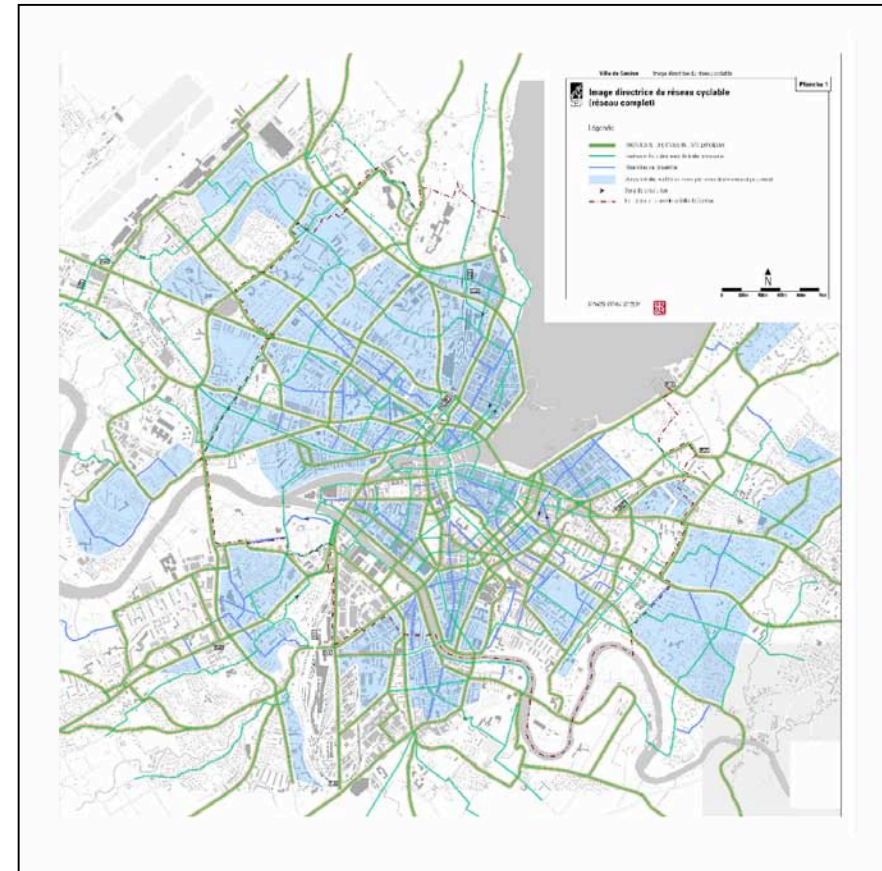
Der Richtplan, angenommen an der Volksabstimmung 1989



1989



2005



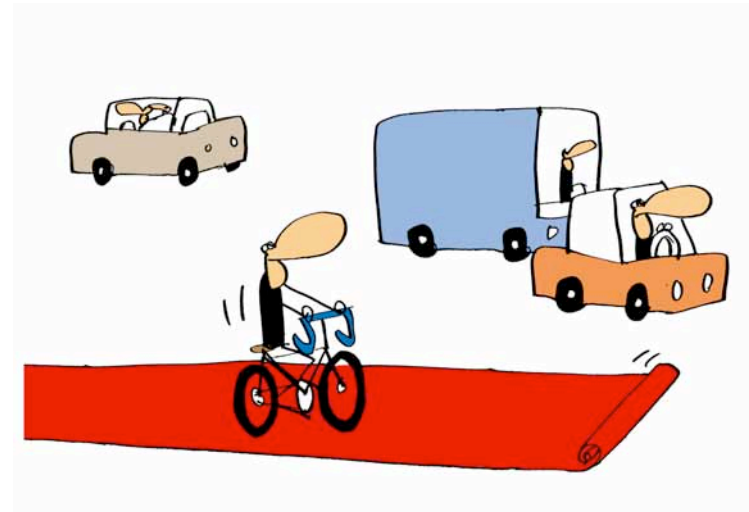
Leitbild : 4 Arten von Velorouten

1. auf den Hauptachsen
2. ausserhalb der Hauptachsen
3. Erschliessungsrouten
4. « Schaufenster- »
Routen

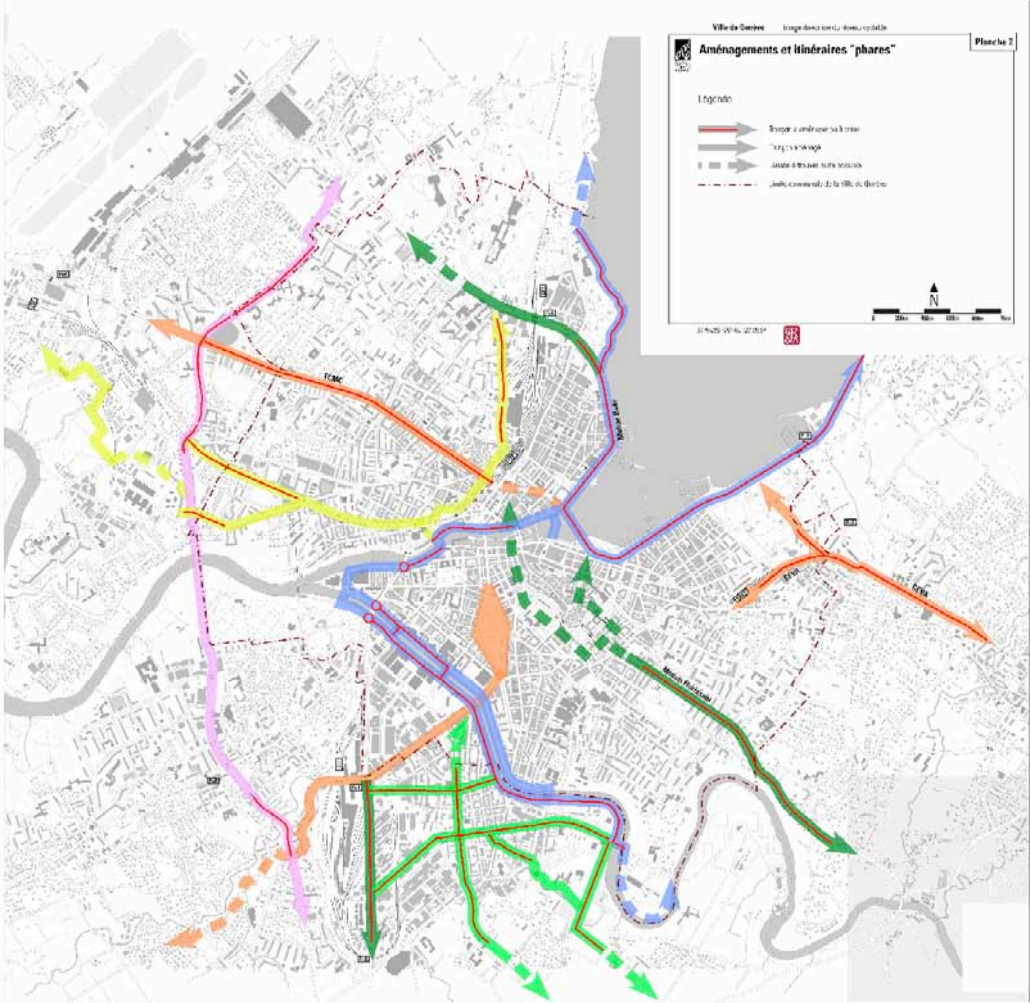


Die Anforderungen an die « Schaufenster- » Routen :

- **sicher**
(wenn möglich abseits vielbefahrener Strassen)
- **erkennbar**
- **leistungsfähig**
- **grosse Reichweite (Verbindung mit dem Agglomerationsnetz)**
- **BERUHIGEND**



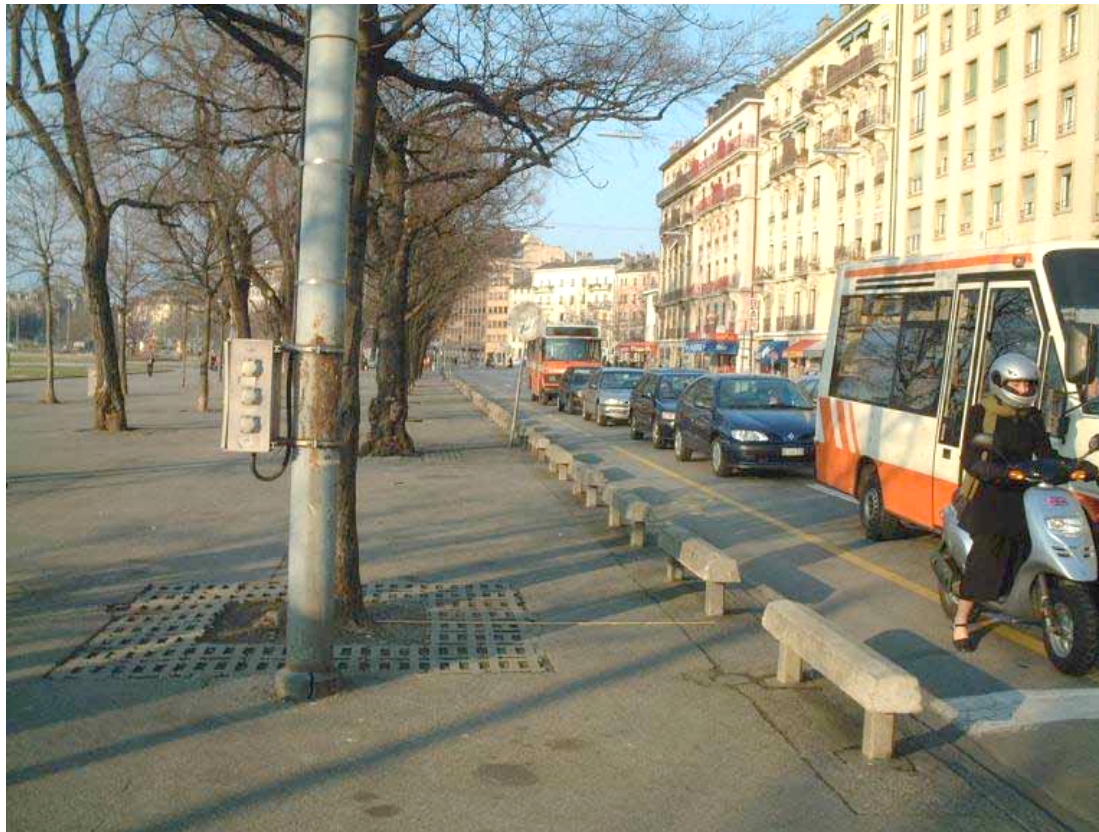
Gestaltung und Führung der « Schaufenster- » Routen



Velostreifen auf Hauptverkehrsstrassen: Leider nicht immer ohne Hindernisse befahrbar



Velostreifen auf Hauptverkehrsstrassen: Der Velostreifen wird von anderen Verkehrsmitteln missbraucht



Verkehrsberuhigte Gebiete (Tempo-30 Zonen): Spezielle Velomassnahmen sind selten nötig



Verkehrsberuhigte Gebiete (Begegnungszonen): Gehen und Velofahren sind die geeigneten Fortbewegungsarten



Veloweg entlang Hauptverkehrsstrassen: Physische Trennung vom übrigen Verkehr



Umgebaute Kreuzung auf Hauptverkehrsstrasse: Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sind berücksichtigt

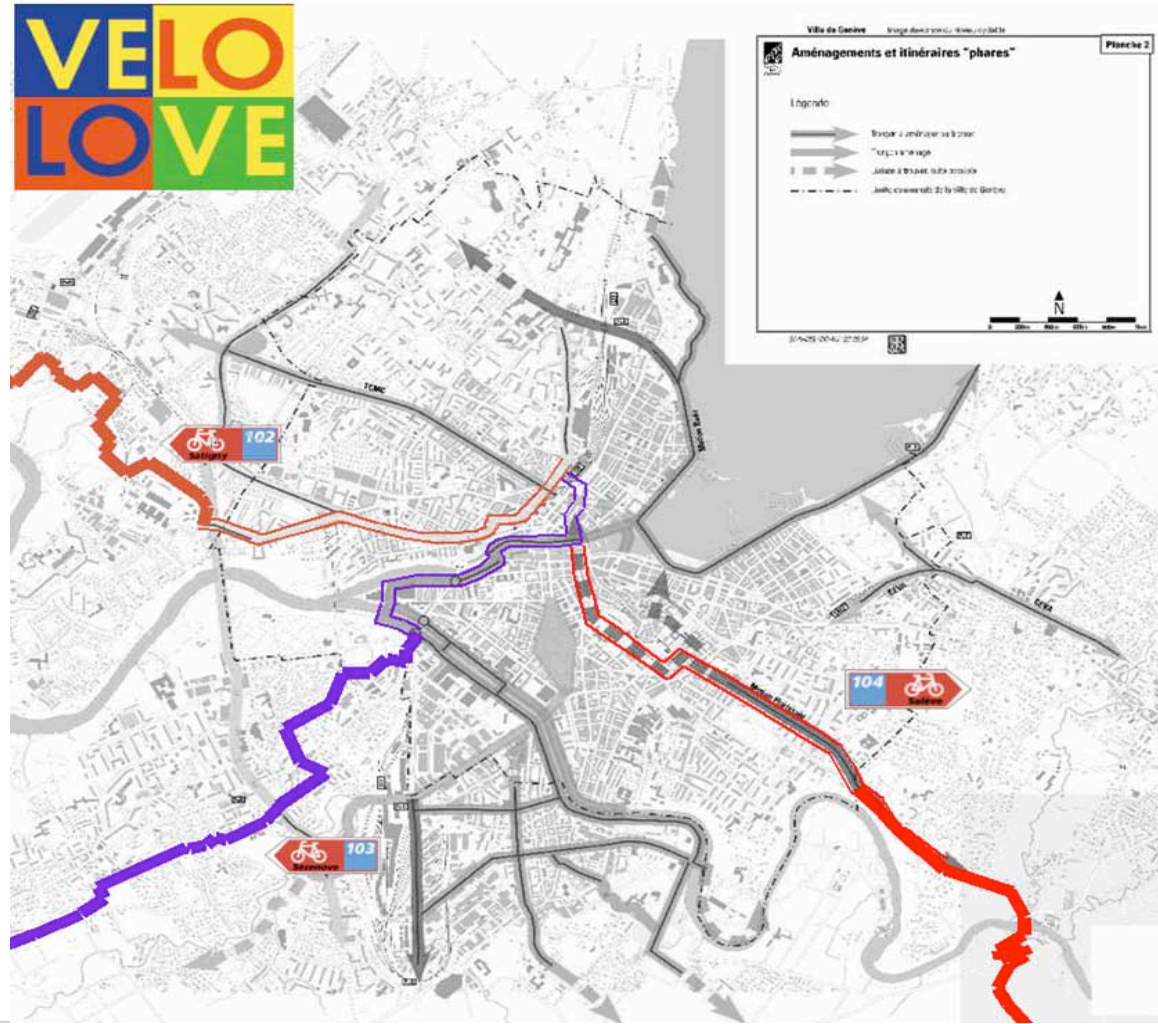


Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Der Veloverkehr wird integriert



Genf: Pionirin der lokalen Routensignalisation mit 3 Ziffern





Zusammenfassung

Dieses Referat will nicht den Eindruck vermitteln, dass **Velorouten** in städtischen Gebieten **abseits** der Strassen geplant werden müssen.

Trotz allem führen einige der empfohlenen Routen auf stark belasteten Strassen. Sie sind **unverzichtbar** - trotz komplexer Projekte und meist hoher Kosten. Denn sie **überzeugen** die Nicht-Velofahrer und **beruhigen** die geübten Velofahrer, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und Velofahren weniger gefährlich ist, als häufig angenommen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

