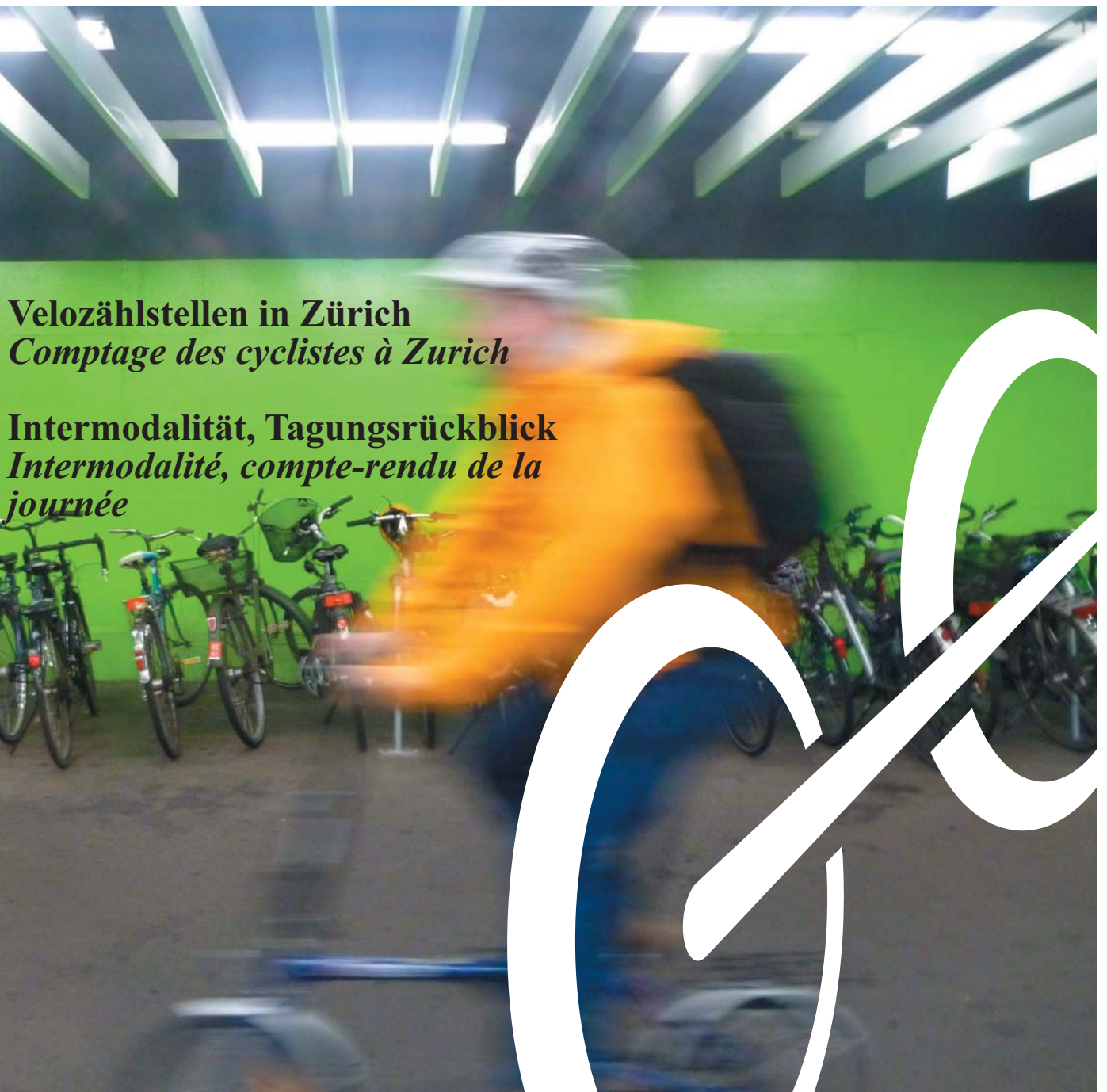




INFO BULLETIN

2/2010



Velozählstellen in Zürich
Comptage des cyclistes à Zurich

Intermodalität, Tagungsrückblick
Intermodalité, compte-rendu de la journée

Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Inhalt

Editorial	3
Permanente Erfassung des Veloverkehrs in Zürich	4
Sicherung der Tramgeleisequerungen für den Veloverkehr	9
Fachtagung Intermodalität	14
Velo-City Conference in Kopenhagen	24
Veloverkehrsplanung in Oldenburg (D)	30
Nextbike – Luzern, ein Erfahrungsbericht	34
Informationen	38
Veranstaltungen	40

Sommaire

Editorial	3
Comptages permanents des cyclistes à Zurich	4
Sécurisation du franchissement des voies de tram pour les cyclistes	9
Journée technique itinérante	14
Conférence Vélo-city global à Copenhague	24
Planification du trafic cycliste à Oldenburg (D)	30
Nextbike – L'expérience lucernoise	34
Informations	38
Manifestations	40

**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

**Redaktionskommission / Comité 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 64 81
Email: barbara.auer@bs.ch

**Redaktionsschluss
Délai pour l'envoi à la rédaction**

**Für das Info-Bulletin 1/2011
9. Mai 2011**

**Pour l'Info-bulletin 1/2011
9 mai 2011**

Lektorat / Relecture

Aline Renard
Transitec Ingénieurs-Conseils SA
Auguste-Tossit 4, 1006 Lausanne
Tel 021/652 55 55, Fax 021/652 32 22
Email: aline.renard@transitec.net

Übersetzung D > F / Traduction A > F
Delphine Renard, Lausanne

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder

Die vorliegende Ausgabe des Info-Bulletins berichtet über die „rollende“ Fachtagung der Velokonferenz zur Kombinierten Mobilität, welche mit der Unterstützung des ASTRA am 10. November 2010 durchgeführt werden konnte. Das Konzept der Tagung im Zug fand bei den Teilnehmern grossen Anklang.

Zum Thema der Fachtagung passt ebenfalls der Beitrag aus der Stadt Luzern, welche mit nextbike erfolgreich ein Veloverleihsystem eingerichtet hat. Die weiteren Beiträge berichten über das Wichtigste der Velo-city-Konferenz in Kopenhagen, über die Erfahrungen des Tiefbauamts der Stadt Zürich mit der Einrichtung permanenter Velozählstellen an strategischen Punkten im Routennetz und über das neu lancierte System „Strail“ in Genf, mit dem Gleisübergänge für Velos sicher befahrbar werden sollen. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob das Produkt den hohen Anforderungen der Praxis gerecht wird. Zu hoffen ist es.

Die Velokonferenz wünscht ihnen ein sturzfreies und erfolgreiches Winterhalbjahr.

Für den Vorstand

Christof Bähler

Editorial

Chers et chères collègues, ami(e)s lecteurs et lectrices,

Cette nouvelle édition d'Info Bulletin est consacrée à la journée technique itinérante de la Conférence Vélo qui a eu lieu le 10 novembre 2010 avec le soutien de l'OFROU sur le thème de la mobilité combinée. Cette approche ferroviaire de notre journée technique a été très appréciée.

L'article sur l'expérience lucernoise s'inscrit dans ce même cadre, avec un système de vélos en libre-service, nextbike, qui a pu être mis en place avec succès à Lucerne. Les autres articles font la synthèse de la conférence Vélo-city à Copenhague, décrivent les expériences du Service des ponts et chaussées de la ville de Zurich avec l'installation de stations fixes de comptage des cyclistes à des points stratégiques du réseau routier et parlent du tout nouveau système «Strail» à Genève qui doit permettre de sécuriser le franchissement des voies de tram. L'avenir nous dira si ce produit est à la hauteur des exigences élevées de la pratique – espérons-le.

La Conférence Vélo vous souhaite un agréable hiver à l'abri des accidents!

Pour le comité

Christof Bähler



Permanente Erfassung des Veloverkehrs in Zürich

Zählstellen als wichtige Planungs-, Kontroll- und Kommunikationsinstrumente im Veloverkehr

Beitrag von Mathias Camenzind, Tiefbauamt Stadt Zürich, Mobilitätsmanagement

Automatische und kontinuierliche Erhebungen sind beim motorisierten Verkehr schon lange Standard, beim Veloverkehr fristen sie dagegen ein Mauerblümchendasein. Um die Bemühungen bei der Veloverkehrsförderung mit geeignetem Datenmaterial zu unterstützen, setzt das Tiefbauamt der Stadt Zürich an strategischen Punkten im Routennetz auf permanente Velozählstellen.

Defizite der aktuellen Erhebungen

Heute basieren die Angaben zum Veloverkehrsaufkommen entweder auf Auswertungen aus dem Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten¹ oder auf unterschiedlich langen, punktuellen Erhebungen. Langfristige Veränderungen im Mobilitätsverhalten – und damit auch im Veloverkehr – lassen sich durch die im 5-Jahresturnus erhobenen Daten des Mikrozensus‘ relativ präzise abbilden, kurz- bzw. mittelfristige Veränderungen oder Trends sind hingegen kaum erkennbar. Der Mikrozensus zeigt letztlich immer eine Momentaufnahme eines bestimmten Jahres. Ortsbezogene Erhebungen ermöglichen präzise Aussagen zum beobachteten Zeitraum, ihnen haftet jedoch der Makel der beschränkten Übertragbarkeit in andere Zeitperioden an. Oft fehlt zudem die Sicherheit, ob das Zeitfenster der Erhebung repräsentativ war.

Verlässliche Daten statt Erfahrungswerte

Erfahrungswerte über spezifische Verhaltensmuster des Veloverkehrs bezüglich Wetter, Jahreszeiten, Tageszeiten und Wochentage liegen viele vor, viel besser wäre jedoch gesichertes Wissen. Braucht es an einem bestimmten Ort wirklich ein Angebot für ungeübte Velofahrer oder sind sowieso nur geübte Alltagsvelofahrer betroffen? Braucht es gedeckte Abstellplätze? Lohnt sich die Schneeräumung auf Velowegen? Muss bei Bauarbeiten auf über den ganzen Tag verteilte Velofahrende so viel Rücksicht genommen werden?

Comptage permanent du trafic cycliste à Zurich

Les comptages: un instrument crucial dans la planification et le suivi du trafic cycliste ainsi que pour la communication

par Mathias Camenzind, Service des ponts et chaussées, gestion des la mobilité, Ville de Zurich

Des comptages automatiques permanents du trafic motorisé sont la règle de longue date, alors qu’ils sont les grands oubliés du trafic cycliste. Le Service des ponts et chaussées de la Ville de Zurich a donc décidé d’installer des compteurs permanents à des endroits stratégiques du réseau routier afin de fournir des données objectives adéquates aux programmes de promotion du vélo.

Les manques des données actuelles

Le trafic cycliste est actuellement documenté par des données provenant soit d’estimations extrapolées à partir du «microrecensement transports»¹, soit de comptages ponctuels de durée variable. Le microrecensement transports, qui a lieu tous les 5 ans, permet de suivre assez précisément les modifications à long terme des comportements en matière de mobilité – et donc notamment du trafic cycliste – mais des changements à court-moyen terme ou de simples tendances seront presque impossibles à détecter par cette méthode. Par ailleurs, le microrecensement transports est au final toujours le reflet d’une situation ponctuelle une année donnée. Les relevés effectués localement permettent de se prononcer précisément sur ce qui se passe durant la période d’enregistrement considérée, mais pas d’extrapoler quant à d’autres moments dans le temps; ils sont également souvent grevés d’incertitude quant à la représentativité du créneau choisi.

Données fiables versus connaissances empiriques

Nous disposons de nombreuses connaissances empiriques quant au profil comportemental spécifique des cyclistes en fonction de la météo, de la saison, des moments de la journée et des jours de la semaine, mais il serait nettement préférable de s’appuyer sur des données consolidées pour répondre de manière simple et fiable à des questions relevant de la planification des transports ou de la politique, par exemple: A tel endroit, a-t-on vraiment besoin d’infrastructures destinées aux cyclistes débutants ou cet endroit n’est-il fréquenté que par des

Verkehrsplanerische und politische Fragen wie diese wären auf der Basis verlässlicher Daten einfacher und aussagekräftiger zu beantworten.

Mit dem Ziel, die Veloförderung datenseitig adäquat zu begleiten, beschloss das Tiefbauamt der Stadt Zürich, permanente Velozählstellen einzurichten.

Wahl des Zählgeräts

Ein Blick auf die derzeit in der Schweiz und im Ausland eingesetzten Velozählgeräte zeigte, dass es fast nur Erfahrungen mit Zählungen auf reinen Veloverkehrsinfrastrukturen gibt. In Zürich sind die Verkehrsflächen von Autos, Bussen und Velos aber oft nicht baulich getrennt, was höhere Ansprüche an die Erfassungsgeräte stellt. In diesem Bereich der Messungen, also im Mischverkehr Auto/Velo, sind die Erfahrungen sehr gering.

Es galt daher, nach geeigneten Lösungen zu suchen. Eine Marktanalyse ergab, dass nur wenige Produkte erhältlich sind, welche den spezifischen Ansprüchen in Zürich genügen. Das Tiefbauamt testete daher zusammen mit einem externen Planungsbüro zwei verschiedene Produkte in einem rund sechsmonatigen Evaluationsverfahren². Dabei wurden sowohl technische (z.B. Zählgenauigkeit, Einsatzspektrum) wie praktische (z.B. Softwarehandhabung, Datenexport) Parameter untersucht.

cyclistes chevronnés qui font du vélo tous les jours? Des places de stationnement couvertes sont-elles indispensables? Vaut-il la peine de déblayer les pistes cyclables lorsqu'il neige? En cas de chantiers, le nombre de cyclistes passant tout au long de la journée justifie-t-il vraiment de prendre des mesures pour assurer leur sécurité? La décision du Service des ponts et chaussées de la Ville de Zurich d'installer des compteurs permanents a donc pour but de fournir des données pertinentes et solides aux programmes de promotion du vélo.

Choix de l'instrument de comptage

Nous avons pu constater qu'à l'heure actuelle, tant en Suisse qu'à l'étranger, les expériences en matière de comptage du trafic cycliste ont presque toutes eu lieu sur des infrastructures exclusivement destinées au vélo, alors qu'à Zurich les voies de circulation des voitures, des bus et des vélos ne sont souvent pas séparées, ce qui impose de pouvoir disposer d'instruments de comptage plus sophistiqués. Dans ce domaine (comptage de trafic mixte voiture-vélo), l'expérience est malheureusement fort restreinte.



Im Strassenbelag eingelassener Induktionsschleife

Boucle d'induction magnétique dans le revêtement routier

Auf Grund der Evaluation entschied sich das Tiefbauamt für ein Produkt der Firma Eco-Counter (F). Das Zählprinzip dieses Produkts basiert auf einer im Strassenbelag eingelassenen Induktionsschleife, die eine Zählung des Veloverkehrs getrennt vom restlichen Verkehr erlaubt. Die Velos werden je nach Anordnung der Schleifen in eine oder in beide Richtungen erfasst. Als minimale Auflösung sind 15-Minuten Werte möglich. Die Daten werden in Zürich direkt per Modem auf einen Server des Herstellers übertragen und lassen sich an jedem PC darstellen und auswerten. Die Stromversorgung erfolgt via Batterien, sodass keine aufwändigen Tiefbauarbeiten nötig sind.



Geräteschacht

Puits du matériel

Zehn Zählstellen an ausgewählten Standorten

Parallel zur Suche nach einem geeigneten Zählgerät musste auch der Frage nachgegangen werden, an wie vielen Stellen und wo genau Zählstellen eingerichtet werden sollen. Das Konzept sieht derzeit zehn permanente Zählstellen auf dem Stadtgebiet vor. Die Positionen sind so ausgewählt, dass sie nicht nur geografisch verschiedene Stadtgebiete abdecken, sondern beispielsweise auch Hinweise zu verschiedenen Netzelementen (Veloweg, Hauptachse, Quartierstrasse,...) oder Fahrzwecken (Pendler, Freizeit) liefern. Das Tiefbauamt ist überzeugt, auf diese Weise verschiedenste Aussagen über den Veloverkehr machen zu können, ohne jedoch den Anspruch zu erheben, den Gesamt-Veloverkehr simulieren zu können.

Erste aufschlussreiche Resultate

Die erste fix montierte Zählstelle ist seit Dezember 2009 am Lux Guyer-Weg in Betrieb. Der Lux Guyer-Weg ist eine bedeutende Zufahrtsroute ins Zentrum von Zürich und verläuft als Rad-/Fussweg abseits des Verkehrs der Limmat entlang zum Platzspitz. Inzwischen liegen Daten aus den Wintermonaten, den Velomonaten ab Mai und den ersten Herbstwochen vor und zeigen erste in-

Il fallait donc chercher des solutions. Une analyse du marché a montré qu'il n'existait que peu d'instruments à la hauteur des exigences spécifiques à Zurich. Finalement, ce sont deux instruments différents qui ont été testés par le Service des ponts et chaussées avec le soutien d'un bureau d'études externe au cours d'un processus d'évaluation de près de six mois. L'attention s'est portée aussi bien sur des paramètres techniques (exactitude du comptage, possibilités d'utilisation) que pratiques (manipulation du logiciel, exportation des données).

Au terme de l'évaluation, le Service des ponts et chaussées a choisi un produit de l'entreprise française Eco-Counter. Le principe de ce produit repose sur l'insertion dans le revêtement routier d'une boucle d'induction magnétique qui permet de compter les vélos séparément du reste du trafic. Selon la manière dont la boucle est disposée, on peut compter les vélos passant dans un sens donné ou dans les deux sens. La durée minimale d'un intervalle de comptage est de 15 minutes. Les données sont transmises par modem depuis Zurich sur le serveur du fabricant et sont ensuite disponibles pour visualisation et traitement sur n'importe quel PC. L'alimentation électrique est assurée par des piles, ce qui dispense d'aménagements coûteux au site de comptage.

Dix compteurs à des endroits choisis

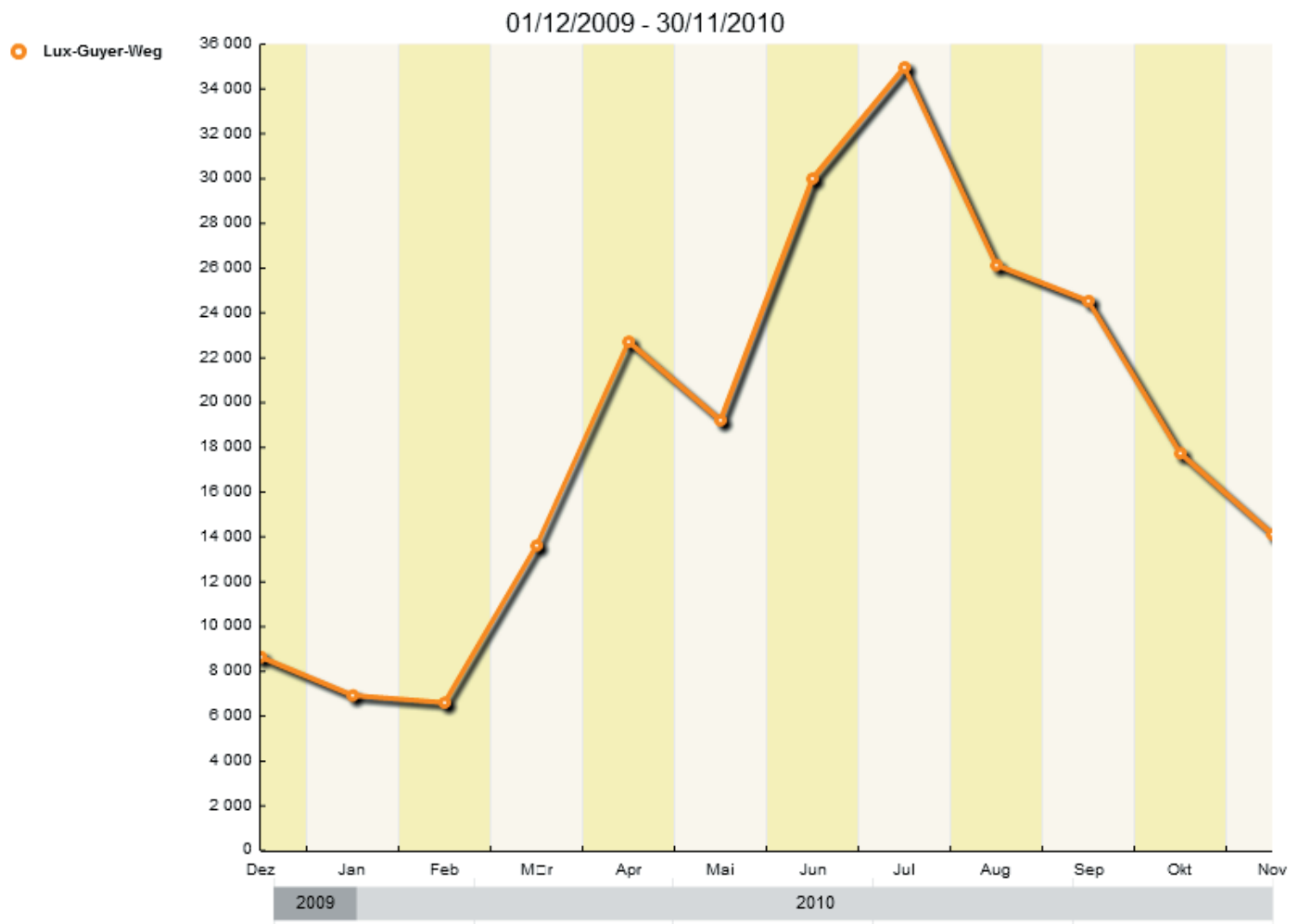
Parallèlement à la recherche de l'instrument de mesure, nous avons exploré la question de savoir combien de compteurs nous voulions installer et à quel endroit exactement. Le projet actuel prévoit la mise en place de dix compteurs répartis dans la ville. Les lieux exacts ont été sélectionnés de manière non seulement à couvrir différentes zones géographiques, mais aussi à fournir des données spécifiques à la hiérarchie du réseau (piste cyclable, axe principal, rue de quartier, etc.) ou aux motifs de déplacement (utilitaire, loisirs). Le Service des ponts et chaussées est convaincu que cette approche permettra donc de se prononcer sur des aspects très différents du trafic cycliste sans cependant prétendre à l'exhaustivité.

Premiers résultats

Le premier compteur fixe fonctionne depuis décembre 2009 sur le Lux Guyer-Weg, l'une des principales voies d'accès au centre de Zurich pour les piétons et les cyclistes aménagée le long de la Limmat à l'écart de la circulation et aboutissant au Platzspitz. Dans l'intervalle, nous disposons donc de premières données intéressantes concernant les mois d'hiver, les mois particulièrement

interessante Resultate. So hat sich die Anzahl Velofahrten zwischen den Wintermonaten bis zum warmen April verdreifacht. Der Tagesspitzenwert im Januar lag bei rund 400 Velos, im März bei knapp 900, im April bei über 1200 und als Jahreshöchstwert im Juni bei knapp 1700 Velos. 35'000 Velos haben die Zählstelle im Juli überquert.

favorables à la pratique du vélo (à partir de mai) et les premières semaines d'automne. Ces données montrent par exemple que le nombre de cyclistes a triplé entre la saison d'hiver et le mois d'avril (qui fut particulièrement chaud cette année). Le pic de fréquentation journalière était de 400 vélos en janvier, près de 900 en mars, plus de 1'200 en avril; le pic pour l'année a été atteint en juin avec près de 1'700 vélos. En juillet, 35'000 vélos ont été enregistrés.



Auswertung Monatsmittel am Lux Guyer-Weg

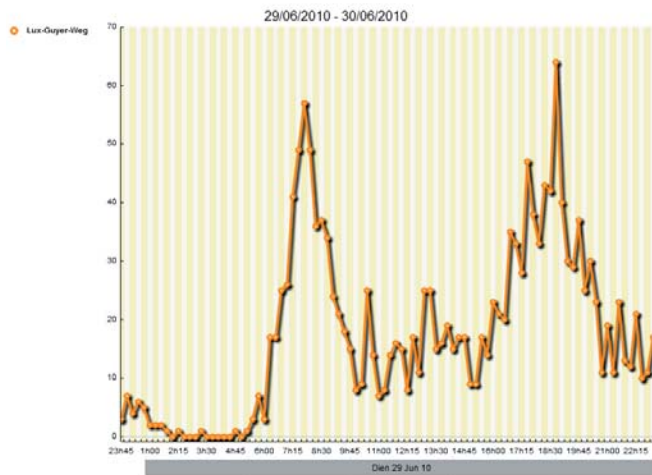
Courbe annuelle au Lux Guyer-Weg

Vertiefte Analysen mit mehr Daten

Die mit jeder weiteren Zählstelle und jedem vergehenden Tag steigende Datenmenge lässt vertiefte Analysen zu. Insbesondere eine bessere Untersuchung der Abhängigkeit von Temperatur und Wetter ist vorgesehen. Auch allfällige Abweichungen des Veloverkehrs in Ferienzeiten oder bei Änderungen im Routennetz (Sperrungen durch Baustellen oder Neubauten von Veloinfrastrukturen) sollen untersucht werden.

Analyses plus détaillées

La base de données dont nous disposons augmente avec chaque nouveau compteur et avec chaque jour qui passe, ce qui nous permet de faire des analyses toujours plus détaillées. Nous prévoyons en particulier d'examiner de plus près la relation entre la pratique du vélo et la température et la météo. Nous nous intéresserons également à d'éventuels écarts des valeurs moyennes, par exemple durant les vacances ou lors de changements dans le ré-



seau routier (routes barrées par des chantiers, nouvelles infrastructures spécifiques).

Les compteurs permanents constitueront également une aide importante lorsqu'il s'agira d'évaluer la pertinence de relevés ponctuels; il sera désormais possible de calibrer un pointage sur les compteurs permanents.

Auswertung Tagesganglinie am Lux Guyer-Weg
Courbe journalière au Lux Guyer-Weg

Ein wichtiges Hilfsmittel werden die fixen Zählstellen zudem dann sein, wenn es gilt, die Relevanz von punktuellen Erhebungen zu überprüfen. Interessierte Stellen haben zukünftig die Möglichkeit, Kurzzeiterhebungen mit den permanenten Zählstellen zu eichen.

Sollten schweizweit weitere permanente Zählstellen eingerichtet werden, könnten bald grosse Datenmengen zum Wissensgewinn und für die Stärkung der Anliegen des Veloverkehrs genutzt werden. Die Stadt Zürich ist gerne bereit, ihre Daten zum Veloverkehr interessierten Kreisen zur Verfügung zu stellen.

Si l'on imagine que d'autres compteurs permanents puissent être installés dans le reste du pays, nous pourrions bientôt disposer d'une grande quantité de données qui vont non seulement enrichir nos connaissances, mais aussi faire avancer la cause du vélo en Suisse. La ville de Zurich met volontiers ses données à disposition des personnes intéressées.

¹ Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007)

¹ Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial (2007)

² Den technischen Bericht „Automatische Erhebungen Veloverkehr - Analyse der Messergebnisse“, finden Sie als Download auf der Internetseite www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt > Mobilität > Veloverkehr.

² Le rapport technique «Comptages automatiques des cyclistes - Analyse des résultats» («Automatische Erhebungen Veloverkehr - Analyse der Messergebnisse») peut être téléchargé sur le site internet www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt > Mobilität > Veloverkehr.

Die Stiftung SchweizMobil führt im Auftrag des ASTRA seit Jahren an 15 Messstellen auf den Routen von Veloland Schweiz Dauerzählungen in vergleichbarer Qualität durch. Diese Zahlen können kombiniert mit den neuen Zürcher Zahlen für interessante Grundlagenforschungen verwendet werden.

Die entsprechenden Dokumente und Auswertungen sind zu finden unter www.schweizmobil.org > Downloads > Erfolgskontrolle > Zählanlagen

Il est à relever que la fondation SuisseMobile effectue depuis 2004, sur mandat de l'OFROU, des comptages permanents d'une qualité comparable sur les itinéraires de Veloland Suisse, plus précisément à 15 endroits. Les résultats de ces comptages peuvent ainsi être utilisés en combinaison avec les données zurichoises pour des travaux de recherche.

Plus d'informations et toute la documentation se trouvent sur le site Internet www.suissemobile.org > Téléchargements > Contrôle et suivi > Compteurs

Sicherung der Tramgeleisequerungen für den Veloverkehr

Beitrag von Claude Morel, Amt für Stadtgestaltung und Mobilität, Stadt Genf

Zu Beginn der Neunzigerjahre hat Genf mit dem Bau eines neuen Tramnetzes begonnen. Dadurch haben sich Strecken mit Schienen auf der Fahrbahn vervielfacht. Dies brachte logischerweise Probleme für die Velofahrenden mit sich. Nicht selten bleiben diese in den Schienen hängen und stürzen, was zu mehr oder weniger schweren Verletzungen führt.

Sécurisation du franchissement des voies de tram pour les cyclistes

par Claude Morel, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève

Au début des années 1990, Genève a entrepris la construction d'un nouveau réseau de trams ce qui a pour effet de multiplier les rails sur la chaussée. Cela ne va pas sans poser des problèmes pour les cyclistes et il n'est pas rare qu'ils se prennent les roues dans le rail (effet d'ornière) et chutent, ce qui peut résulter en des blessures plus ou moins graves.



Einleitung

Die meisten Velofahrenden wissen, dass sie die Schienen möglichst senkrecht queren müssen um Probleme zu vermeiden, aber – eingeklemmt zwischen anderen Fahrzeugen – können sie nicht immer ihre Fahrspur anpassen.

Die Stadt Genf musste sich dieses Problems annehmen. Unter den verschiedenen Lösungsansätzen, die Sicherheit des Gleise querenden Veloverkehrs zu erhöhen, hat sich ein Versuch, einfach die Geleiserille z.B. mit Kautschuk aufzufüllen, als unwirksam erwiesen. Denn aufgrund der hohen Tramfrequenzen hatte das System mehr oder weniger kurze Lebensdauer.



Im 2007 ist die Stadt Genf auf die Firma STRAIL zugegangen, welche auf Bahnübergänge spezialisiert ist. Die Firma STRAIL hatte kein System für Tramschienen im Angebot, hat sicher aber sehr schnell anboten, neue Lösungen zu suchen.

Im März 2009 wurde ein neu entwickeltes System auf einer Versuchsstrecke eingerichtet und Mitarbeitenden der Kantonsverwaltung, welche für den Aufbau des Tramnetzes federführend ist, sowie Vertretern der öffentlichen Verkehrsbetriebe von Genf (TPG) präsentiert.

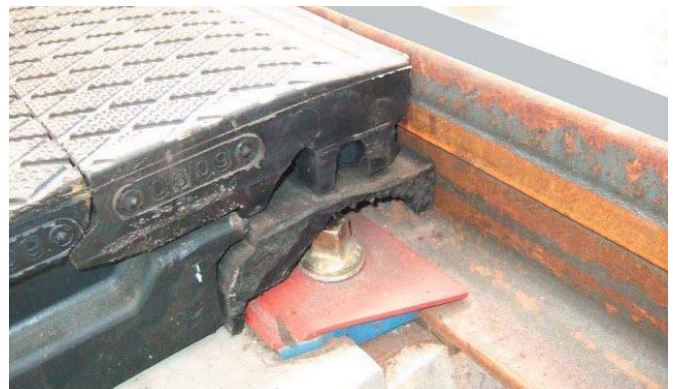
Introduction

La plupart des cyclistes savent qu'il faut franchir les rails le plus perpendiculairement possible pour éviter que les roues se prennent dedans mais, pris entre les autres véhicules, ils ne peuvent pas toujours adapter leur trajectoire.

La Ville de Genève ne pouvait pas rester indifférente à ce problème. Parmi les solutions pour améliorer la sécurité des cyclistes franchissant les voies, une tentative consistant à simplement remplir la gorge du rail, avec par exemple du caoutchouc, s'est avérée inefficace. En raison de la forte fréquence de passage des trams, le système s'arrachait à plus ou moins brève échéance.

En 2007, la Ville de Genève a approché la société STRAIL, spécialisée dans les systèmes de franchissement de rails principalement pour les passages à niveau route – voie ferrée. La société STRAIL ne disposait pas d'un système adapté aux rails à gorges mais a très rapidement accepté de chercher des solutions.

En mars 2009, un nouveau système a été monté sur un banc d'essai et présenté à des collaborateurs de l'Etat de Genève (pilote dans le cadre des chantiers de construction de nouvelles lignes de tram) et aux exploitants qui sont les TPG. (Transports Publics Genevois).



Im Oktober 2009 wurde dasselbe System diesmal auf einer bestehenden Tramstrecke installiert. Die Velofahrenden und die TPG konnten damit das System unter Betrieb testen.

Der TPG stellt sich grundsätzlich das Problem der Reinigung und der Schneeräumung im Winter. Zusammen mit STRAIL sucht die TPG nach Lösungen.

En octobre 2009, le même système a été installé cette fois sur un site tram. Les cyclistes et le TPG ont ainsi pu tester le système en vraie grandeur.

Pour les TPG se pose principalement le problème du nettoyage et du déneigement en hiver. Ensemble les TPG et STRAIL recherchent des solutions.



Einrichtung des Systems auf bestehender Tram-Strecke

Installation du système sur un site tram existant

Technische Details und Umsetzung

Das System STRAIL ist für Schienen des Typs Vignole konzipiert, aber das Tram verkehrt auf Schienen des Typs Broca (mit Rille, sogenannte „à gorge“).

Détails techniques et mise en œuvre

Le système STRAIL est conçu à la base pour franchir des rails de type Vignole, mais le tram roule sur des rails de type Broca ou «à gorge».



Abb.: Typ Vignole

Ill.: type Vignole

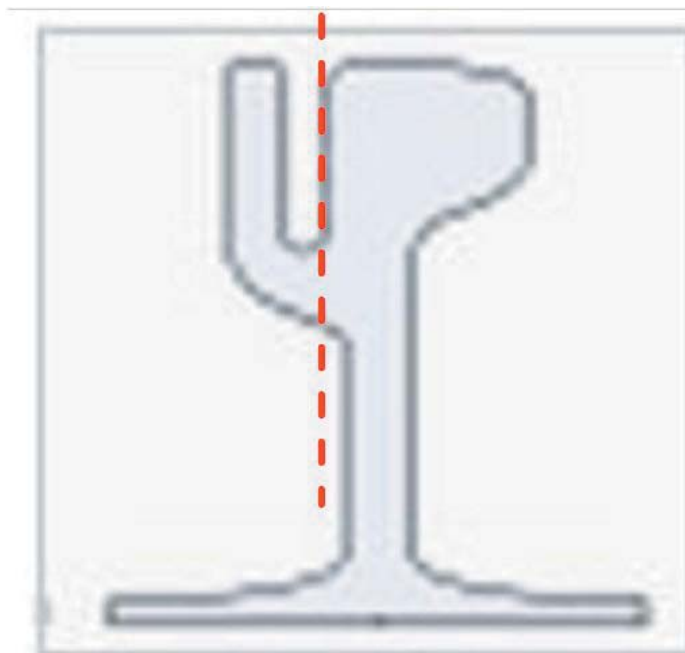


Abb.: Typ Broca

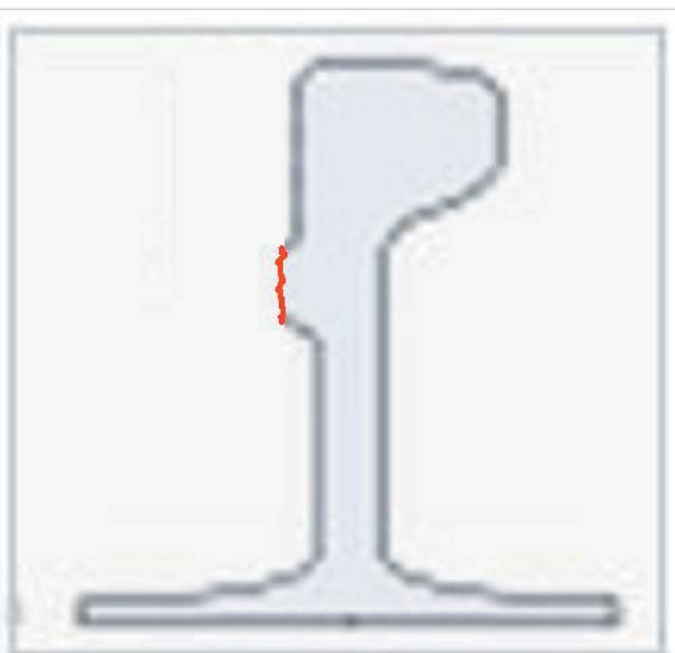
Ill.: type Broca

Schliesslich wurde entschieden, dass anstelle des Systems STRAIL die Schienen angepasst würden, indem die Rille der Schienen entlang der kritischen Abschnitte abgeschliffen wird.

Finalement, au lieu de modifier le système STRAIL, il a été décidé de modifier les rails sur les sections conflictuelles en sciant la gorge du rail sur la longueur du tronçon.



Anpassung der Schienen



Modification des rails

Weiteres Vorgehen

Auf den bestehenden Gleisabschnitten ist der Eingriff relativ schwierig durchzuführen, denn man muss zuerst die Schienen vollständig freilegen. Dann erst werden sie geschliffen, das System STRAIL eingesetzt und schliess-

La suite de la démarche

Sur les tronçons existants, l'intervention est relativement lourde puisqu'il faut d'abord dégager complètement les rails, ensuite les scier, poser les système STRAIL et finalement remettre en place le revêtement, tout cela bien

lich wieder der Deckbelag eingebaut. All dies muss nicht selten ohne Beeinträchtigung des Trambetriebes erfolgen. Die Arbeit kann deshalb nur in der kurzen Zeitspanne nachts zwischen 1.00 Uhr und 5.00 Uhr gemacht werden, was eine hervorragende Vorbereitung und eine optimale Durchführung der Arbeiten bedingt. Dagegen erweisen sich die Arbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung neuer Schienen als wesentlich leichter.

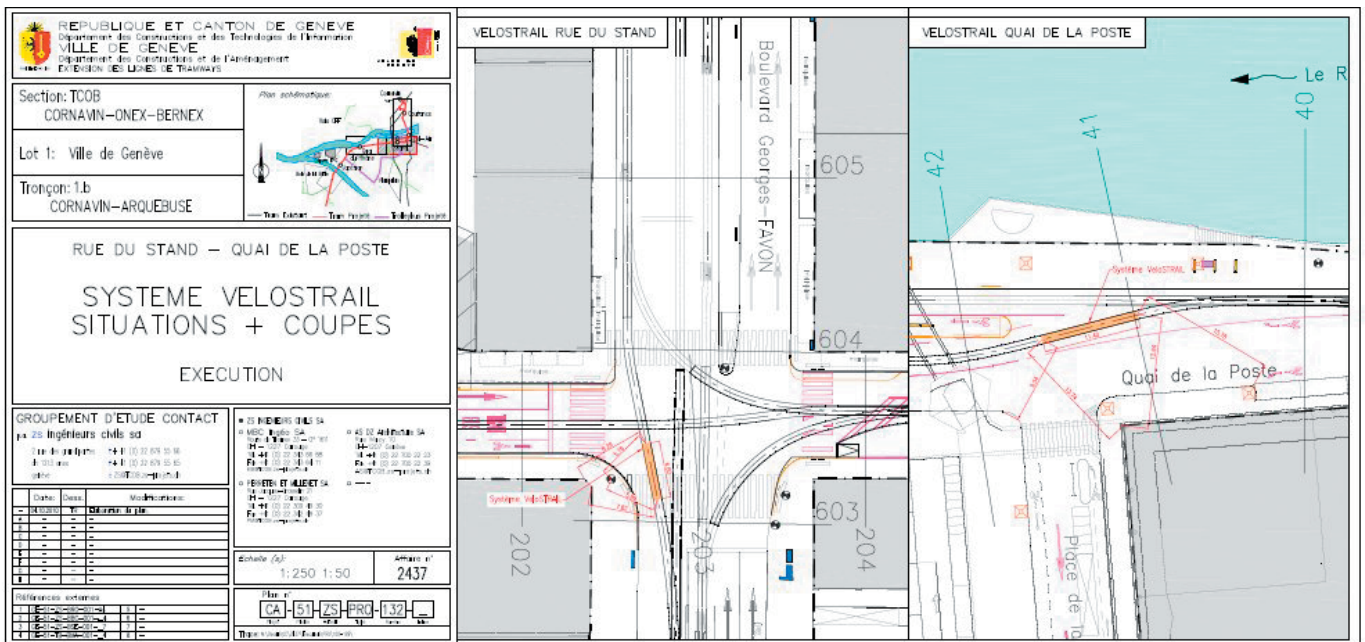
Für den Augenblick wurde in Genf entschieden, nur bei im Bau befindlichen oder geplanten Neubaustrecken diese Arbeiten vorzunehmen. Für die künftige Linie „Cornavin – Onex – Bernex“, welche Ende 2011 in Betrieb genommen wird, wurden alle kritischen Geleise-Querungen von Velostrecken in den Plänen festgehalten. Sie sollen mit dem System STRAIL ausgestattet werden.

Anfangs 2011 werden zudem ein Abschnitt des Quai de la Poste und ein Abschnitt des Boulevard Georges Favon (der zurzeit gefährlichste) damit ausgestattet.

souvent en tenant compte de l'exploitation des lignes. Le travail ne peut donc en principe se faire que de nuit, entre 01h00 et 05h00 le matin, ce qui est relativement court et nécessite au préalable une parfaite préparation et lors des travaux une maîtrise parfaite des opérations. Par contre, lors de la mise en place de nouveaux rails, l'intervention s'avère plus aisée.

Pour l'instant, à Genève il a été décidé de n'intervenir que dans le cadre des lignes de tram en construction ou à construire. Pour la future ligne «Cornavin – Onex – Bernex», qui sera en service fin 2011, tous les croisements itinéraire cyclistes / rails de trams conflictuels ont été inscrits sur les plans et devraient être équipés du système STRAIL.

Début 2011, un tronçon du quai de la Poste et un tronçon du boulevard Georges-Favon (le plus dangereux à ce jour) seront équipés.



Internetseite mit Beschreibung des Vorgehens in Genf (nur in Deutsch): www.strail.de

Site décrivant la démarche à Genève (en allemand seulement): www.strail.de

Mit Zug zum Velo - rollende Fachtagung zur Intermodalität, 10. November 2010

Du vélo au train et du train au vélo – journée technique itinérante, 10 novembre 2010

Konkrete Beispiele der Gestaltung von Umsteigepunkten am Bahnhof

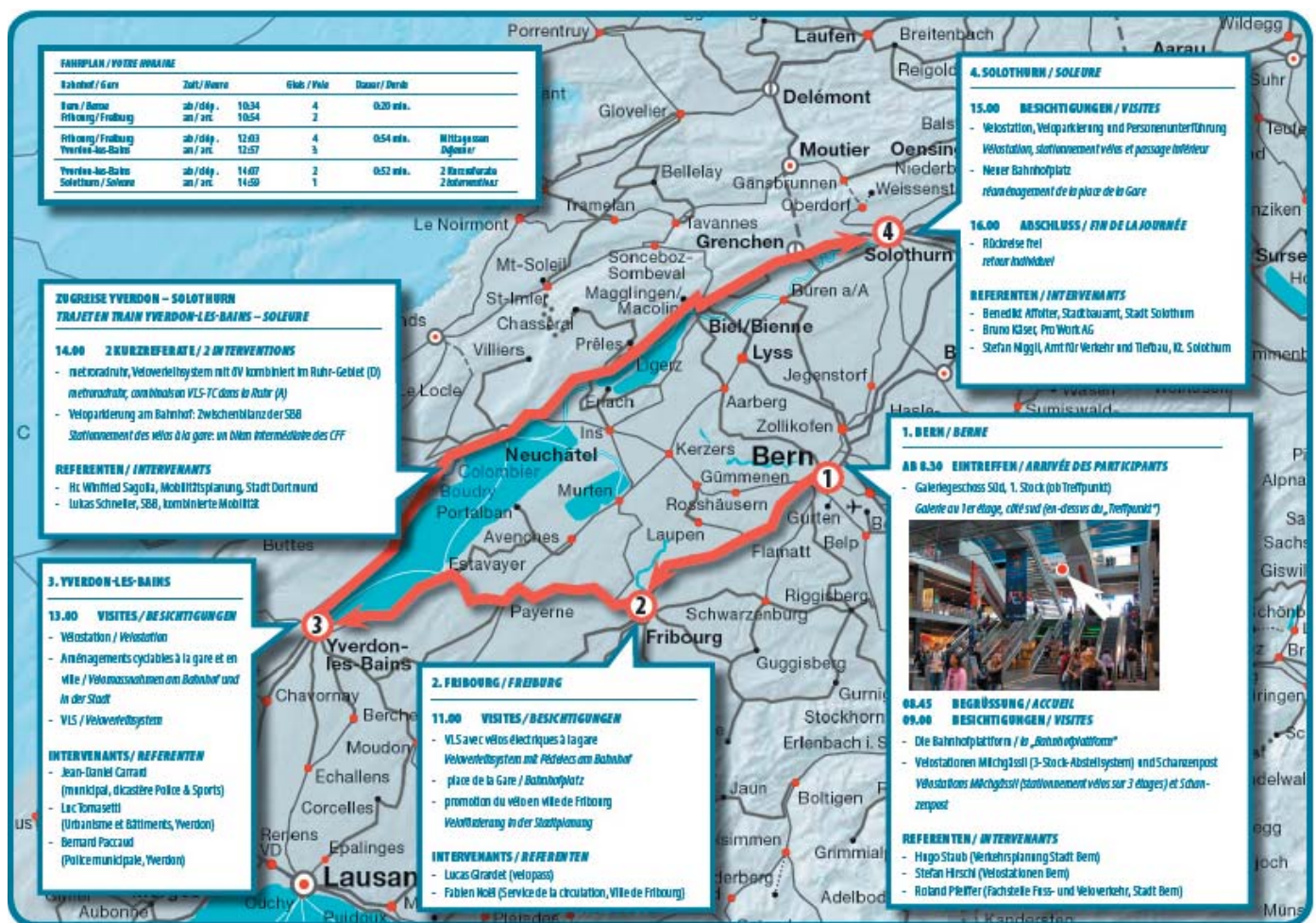
Exemples concrets de l'intermodalité à la gare

Bericht des Organisationsteams (Aline Renard, Vorstandsmitglied, und Daniel Sigrist, Geschäftsstelle)

Compte-rendu des organisateurs (Aline Renard, membre du comité, Daniel Sigrist, secrétariat)

Mit rund 60 Teilnehmenden, viel Wetterglück und et- was Improvisation ist die erste rollende Fachtagung der Schweiz gut über die Bühne gegangen.

Une soixantaine de participants, une météo favorable et une touche d'improvisation ont contribué à la réussite de la première „journée technique itinérante“ de Suisse.



Umsteigepunkte, namentlich Bahnhöfe, sind ein wesentliches Element der Mobilitätskette. Das Velo spielt dabei eine wichtige Rolle, als Zu- und Wegbringer zum und vom Zug. Doch die Velos sind nicht alleine, zahlreiche Ansprüche an den (meist) knappen Raum am Bahnhof treffen aufeinander. Die resultierenden Lösungen wollten wir dieses Jahr nicht mit Referaten in geschlossenen Räumen behandeln, sondern möglichst konkret erleben. Deshalb ist die Velokonferenz Schweiz mit dem Zug zwischen Bern und Solothurn von Bahnhof zu Bahnhof gereist und hat sich durch Fachkundige vor Ort Velostationen, Veloparkierung, Veloverleih und allgemein Bahnhofplatzgestaltungen zeigen und erläutern lassen.

Tagungskonzept

Das Konzept der „rollenden Fachtagung“ bestand darin, die Intermodalität Zug <-> Velo beim Besichtigen von konkreten Beispielen zu erleben (und nicht anhand Referate in einem geschlossenen Raum darzustellen). Mit dem Zug reisten wir von Bahnhof zu Bahnhof, so dass im Zug auch genügend Zeit für Erfahrungsaustausch, persönliche Kontakte, Mittagessen und gar Referate vorhanden war.

Zugegeben: es war ziemlich gewagt, dies an einem November-Tag zu veranstalten. Und doch: das Wetter blieb trocken und die Sonne zeigte sich hier und da.

Bern

Die offizielle Begrüssung und Eröffnung der Tagung fand auf dem Galeriegeschoss im Bahnhof Bern statt, was sich zur ersten akustischen Herausforderung des Tages herausstellte.

Begrüssung durch Niklaus Schranz, ASTRA im Bahnhof in Bern

Accueil des participants par Niklaus Schranz, OFROU, à la gare de Berne



Idée de la journée

L'idée de cette „journée technique itinérante“ était de voir concrètement sur le terrain comment est organisée l'intermodalité – notamment entre train et vélo – à la gare, plutôt que d'en parler à l'intérieur d'une salle. C'est en train que nous avons passé d'une étape à l'autre, ce qui nous offrait ainsi du temps et de l'espace pour les échanges et les contacts entre participants, le repas de midi et même des exposés!

Il fallait un optimisme certain pour organiser un tel programme en novembre... mais la chance sourit aux bienheureux: le soleil nous accompagna ici ou là, et la pluie ne commença à tomber qu'une fois la manifestation officiellement close.

Berne

Le premier défi acoustique de la journée fut l'accueil des participants à l'étage „Galerie“ de la gare de Berne, défi qui fut relevé par les différents orateurs avec élégance et cordes vocales... debouts sur une chaise!

Déjà, c'était l'heure des premières visites. Un groupe se rendit à la vélostation Milchgässli afin de découvrir le concept de stationnement deux-roues dans le périmètre de la gare ainsi que la nouvelle installation de parcage des vélos à 3 étages, qui augmente la capacité de 120 places mais est pour l'instant réservée à l'usage „interne“. On dénombre 3 vélostations (760 places au total) autour de la gare de Berne, qui sont toutes pratiquement pleines. Une quatrième vélostation de 1000 places est prévue du côté ouest, dans le nouveau bâtiment de la poste principale, qui devrait être réalisé en 2013 ou 2014. D'autre part, il s'avère que le „service d'ordre“ effectué par le personnel des vélostations dans le stationnement deux-roues en surface est indispensable et efficace. Du côté ouest cependant, vers la „Welle“, de gros problèmes persistent avec de nombreux vélos parqués sur les trottoirs.

Les gares sont un élément essentiel dans la chaîne des déplacements et la complémentarité entre train et vélo séduit de plus en plus de pendulaires. Mais la place autour des gares est comptée, et le vélo n'est qu'un élément à prendre en compte parmi bien d'autres. Quelles solutions sont-elles alors possibles?

En lieu et place d'exposés dans une salle de conférence, la Conférence Vélo Suisse est partie cette année en voyage d'études pour aller voir dans différentes gares du Plateau des exemples concrets de vélostations, de stationnement deux-roues, de vélos en libre-service et d'aménagement de places de gares.

Dann ging es zu den ersten Besichtigungen; eine Gruppe ging in die Velostation Milchgässli, um Näheres zum Veloparkierungskonzept rund um den Bahnhof Bern zu erfahren und das 3-Stock-Abstellsystem anzuschauen bzw. auszuprobieren. Die 3 bestehenden Velostationen mit 760 Abstellplätzen sind praktisch ausgelastet, mit dem neuen Schanzenpost-Gebäude auf der Westseite des Bahnhofs soll eine vierte Velostation mit 1000 Plätzen 2013/2104 realisiert werden. Damit soll dem Grundsatz aus dem Parkraumkonzept vom Jahr 2001 (50% kostenlose und 50% kostenpflichtige Velo-Abstellplätze) entsprochen werden. Der unerlässliche Ordnungsdienst bei den oberirdischen kostenlosen Abstellplätzen zeigt Wirkung, auf der Westseite jedoch ist weiterhin grosser Handlungsbedarf vorhanden – die Velos werden auf dem Trottoir abgestellt.

L'autre groupe se rendit sur la terrasse de la „Grosse Schanze“ qui offre un coup d'œil plongeant sur la „plateforme“, la deuxième place de la gare de Berne. De nombreuses villes connaissent la problématique des deux côtés de la gare, aux utilisations, aménagements et ambiances différents. La situation bernoise est de ce point de vue exemplaire; il faut espérer que les mesures de valorisation, qui devraient être réalisées en même temps que le nouveau bâtiment de la poste, le seront aussi! Il s'agit là principalement d'améliorer – en qualité et en densité – le réseau des cheminements piétonniers, entre la „plateforme“ et les quartiers alentour mais également entre la „plateforme“ et les quais de la gare.



Velostation Milchgässli, Bern

Vélostation Milchgässli à Berne

Die andere Gruppe begab sich auf die Grosse Schanze, welche einen guten Überblick über die sogenannte „Bahnhofplattform“ – Berns „hinterer Bahnhofplatz“ – bietet. In fast jeder Stadt hat der Bahnhof zwei Bahnhofseiten, welche unterschiedlich genutzt, gestaltet und wahrgenommen werden. Die diesbezüglich exemplari-

Après cette première série de visites, une petite pause café-croissants fut la bienvenue, et les discussions allèrent déjà bon train. Entre temps, le repas de midi – des „lunch-boxes“ – était arrivé, et chacun put se servir avant de prendre le train qui nous emmena à Fribourg.

sche Situation in Bern sowie die (hoffentlich auch künftig exemplarischen) geplanten Aufwertungsmassnahmen wurden erläutert. Im Vordergrund steht die funktionale und gestalterische Verbesserung der Fusswegverbindungen zwischen Stadt und Bahnhofplattform sowie zwischen Bahnhofplattform und Bahnanlagen (Perrons, Unterführungen).

Kaffee und Gipfeli erwarteten die Teilnehmenden auf dem Galeriegeschoss nach dieser ersten Runde, welche bereits Anlass zu regen Gesprächen gab. In der Zwischenzeit war auch das Mittagessen angekommen; Lunchpakete, welche auf dem Weg zum Perron für die Fahrt nach Freiburg mitgenommen wurden.

Freiburg

In Freiburg wurden die Veloförderungsstrategie der Stadt und das Veloverleihsystem am Bahnhof erläutert.

Aufgrund der relativ ungünstigen topografischen Verhältnisse werden in der Stadt Freiburg Elektrovelos gefördert. Seit mehreren Jahren nimmt Freiburg am nationalen Programm „NewRide“ teil und unterstützt die Elektromobilität mit verschiedenen Massnahmen: finanzielle Unterstützung beim Kauf eines Elektro-Velos oder -Rollers, Einsatz von Elektrofahrzeugen für Dienstfahrten der Polizei und der Verwaltung (künftig), Veloverleihsystem mit Elektrovelos, Hauslieferdienst per Elektrowelo (künftig).

Zu den infrastrukturellen Massnahmen zählt zum Beispiel der neue Einbahnverkehr auf der Rue St-Pierre, welcher Platz für einen grosszügigen Velo- und Bus-Gegenverkehr bietet. In diesem Zusammenhang stellen die durch die Realisierung der Poya-Brücke bedingten flankierenden Massnahmen eine grosse Chance dar, die Verkehrsinfrastrukturen an die Bedürfnisse des Veloverkehrs anzupassen. Somit wird Veloverkehr auch auf politischer Ebene ein Thema, welches bis jetzt zu sehr nur im Amt für Mobilität ernst genommen wird.

Auch das Veloverleihsystem wird in den nächsten Jahren ausgebaut. Im April 2010 wurden 3 Stationen mit rund 30 Velos, davon ein Drittel Elektrovelos, eröffnet. In einem halben Jahr wurden über 6000 Bewegungen registriert. Eindeutig entspricht das Veloverleihsystem einem Bedürfnis. Bis 2014, und auch im Zusammenhang mit der Poya-Brücke, soll ein dichteres Netz bis in die Agglomeration hinaus mit weiteren 11 Stationen entstehen. Parallel dazu wird die Technologie weiter entwickelt, um den Verleih von Elektrovelos zuverlässiger zu machen, insbesondere bezüglich des Aufladens des Akkus.

François Rebetez, Directeur du Service des travaux publics / Urbanisme / Environnement, Ville de Porrentruy:

„C'était intéressant d'observer comment les infrastructures de stationnement de cycles s'intègrent dans le périmètre de la gare et l'articulation de l'offre intermodale autour du rail (P+R, vélo, taxi, VLS, Mobility, bus, tram). Mieux qu'une présentation Powerpoint, la visite sur place permet d'expérimenter soi-même la gare et ses alentours, et de les apprécier en confrontant les diverses expériences vécues la même journée.“

Fribourg

A Fribourg, deux sujets furent abordés: la politique de promotion du vélo en ville ainsi que les spécificités du système de vélos en libre-service avec des vélos électriques.

En raison de la topographie relativement accidentée, la ville de Fribourg mise sur les vélos électriques. Elle a engagé diverses actions de promotion dans le cadre du programme national NewRide: soutien financier à l'achat d'un vélo ou d'un scooter électrique, utilisation de vélos électriques pour les déplacements professionnels dans les services de police ou de l'administration (à venir), vélos en libre-service ou encore service de livraison à domicile par vélo électrique (à venir). Au niveau des infrastructures, on peut mentionner la mise à sens unique de la rue St-Pierre, menant directement à la gare, qui a libéré l'espace nécessaire à un couloir bus et à une large bande cyclable à contresens. Les mesures d'accompagnement liées au pont de la Poya sont cependant attendues avec impatience, car elles rendront incontournables des mesures fortes en faveur des modes doux. Le vélo sera alors à l'agenda politique, alors que pour l'instant il n'est un véritable sujet que pour le service de la mobilité.

Une extension du réseau de vélos en libre-service (VLS) est également en préparation pour les prochaines années. En avril 2010, ce sont 3 stations avec une trentaine de vélos, dont un tiers à assistance électrique, qui ont été inaugurées. Six mois plus tard, ce sont plus de 6000 mouvements de vélos qui ont été enregistrés – la confirmation que le VLS répond à une demande. Il est donc logique de penser à une extension du réseau qui sera réalisée d'ici 2014, notamment en lien avec le pont de la Poya, avec 11 nouvelles stations allant jusque dans l'agglomération. En parallèle, des développements tech-



nologiques sont en cours afin de rendre le VLS avec des vélos électriques plus fiable, notamment en ce qui concerne le rechargement de la batterie.

*Veloverleihsystem "Velopass" in Freiburg
VLS "Velopass" à Fribourg*



Freiburg - Yverdon

Kurz nach Mittag ging es mit dem Regionalzug nach Yverdon über Payerne und Estavayer-le-Lac weiter. Die anderen Fahrgäste staunten über den Ansturm der VelokonferenzlerInnen, welche sich ausbreiteten, das Mittagessen auspackten und dabei viel diskutierten.

Fribourg - Yverdon

Quelques minutes après midi, nous prîmes d'assaut le train régional Fribourg – Payerne – Estavayer – Yverdon-les-Bains, nous attirant des regards plutôt étonnés des autres passagers, pour y déployer le pic-nic et faire marcher les langues.

Yverdon-les-Bains

In Yverdon wurde die Versammlung durch einen Gemeinderat vor den Türen der Velostation begrüsst. Die Spannung war gross, die erste Velostation in der Westschweiz zu entdecken. Entsprechend gross war die Enttäuschung ob der noch nicht fertigen Anlage in den ehemaligen SBB- und Post-Velokellern: enge Zufahrtsrampe, tief und dunkel wirkende Räume, noch kein Abstellsystem... Dass bestehende Räume an einem günstigen Standort umgenutzt werden, liegt nahe und macht Sinn. Weitergehende Anpassungen wären jedoch notwendig, um als Vorbild für die ganze Westschweiz zu gelten. Wir sind gespannt ob dem Endzustand!

*Eingang zur Velostation in Yverdon
Entrée de la vélostation à Yverdon*





(noch) leere Velostation in Yverdon
Vélostation (encore) vide à Yverdon

Yverdon-les-Bains

C'est un conseiller communal qui nous fit l'honneur de nous accueillir à Yverdon, devant les portes de la vélostation. Grande était l'impatience de voir – enfin – la première vélostation de Suisse romande! Grande fut aussi notre déception; pas encore finie, la „vélostation“ se trouve dans les anciens locaux à vélos des CFF et de la Poste, la rampe d'accès paraît bien étroite et les crochets à vélos de l'époque pendent encore au plafond... Si nous saluons la valorisation de locaux existants et donc l'optimisation des investissements, nous espérons cependant des aménagements plus ambitieux qui permettrait à Yverdon d'être un modèle pour le reste de la Suisse romande. Reste à voir l'état final.

Kathrin Schweizer, Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt:

„Ich konnte mir einen guten Überblick verschaffen über verschiedene Strategien und Methoden den Veloverkehr zu fördern.“



Veloparkierung auf dem Bahnhofplatz in Yverdon

Stationnement vélo sur la place de la gare à Yverdon



Neugestalteter Bahnhofplatz in Yverdon

Réaménagement de la place de la Gare à Yverdon

Bei der Veloverleihsystemstation am Bahnhof wurden die Veloparkierungsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm erläutert.

Un peu plus loin, à côté de la station VLS de la gare, ce sont les perspectives de développement du stationnement vélo à Yverdon et dans l'agglomération qui nous furent présentées.



Il était temps de faire une petite pause café avant de monter dans le prochain train... sous la forme de 3 thermos bleues sur la terrasse du Café Segafredo de la gare!

*Veloverleihsystemstation am Bahnhof von Yverdon
La station VLS de la gare à Yverdon*

Vor dem Einsteigen in den nächsten Zug war eine kleine Kaffeepause vorgesehen, worauf sich alle freuten, welche aus vorzüglichem Espresso auf der Gartenterrasse des Café Segafredo am Bahnhof bestand.

Yverdon – Solothurn

Folgte die akrobatischste Etappe der Reise: die Referate im (Neige-)Zug, zum einem über die Veloparkierung am Bahnhof aus Sicht der SBB, zum anderen über das Veloverleihsystem „metroradruhr“. Sehr schnell stellte sich heraus, dass die Referenten ohne Mikrofon nicht laut genug für den ganzen Wagen reden könnten. Ad hoc wurde umdisponiert, so dass jedes Referat zwei Mal, also einmal für jede Hälfte des Wagens, vorgetragen wurde.

Seitens der SBB wurde eine Zwischenbilanz der Veloparkierungsmassnahmen der letzten Jahre präsentiert. „RV 05 – Facelifting“ und „Ihr Zweirad-Platz am Bahnhof“ sind die zwei Programme, welche – neben anderen Massnahmen an den Bahnhöfen – die Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen ermöglichten. Rund 20'000 sollten es mit RV05 sein, rund 10'000 mit „Ihr Zweirad-Platz...“. Von den letzteren sind bis heute knapp 6'000 realisiert, zur Zielerreichung bis 2012 muss ein Effort noch geleistet werden.

Metroradruhr ist das grösste Fahrradverleihsystem Deutschlands und ein Projekt des bundesweiten Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“. Spannend ist das Konzept des regionalen und im öV-System integrierten Netzes. Zwischen 2010 und 2012 wird das Netz mit 3'000 Fahrrädern an 300 Stationen in drei „Wellen“ aufgebaut. Es liegen deshalb noch keine konsolidierten Erfahrungswerte zur Akzeptanz und Benutzung vor. Betreiber des Systems ist nextbike; in einer ersten Phase erfolgt der Zutritt über Handy, ab 2011 sollte eine Kommunikationseinheit an der Station den Zugang auch über (ÖPNV-Abo-)Karte ermöglichen. Von dieser technologischen Weiterentwicklung könnte auch die Schweiz profitieren; somit könnte nextbike der Empfehlung des Bundes, einen Zutritt zu Veloverleihsystemen über RFID anzubieten, nachkommen.

Lukas Schneller, Produktmanager Kombinierte Mobilität, SBB:

„Die Idee einer rollenden Tagung fand ich sehr gut. Ein dickes Lob für die Organisation!“

Yverdon – Soleure

Le trajet Yverdon – Soleure (dans un ICN) fut le plus gros défi de la journée et demanda des dons d'acrobate aux orateurs qui nous parlèrent d'une part du stationnement deux-roues dans les gares du point de vue des CFF et d'autre part du système de vélos en libre-service metroradruhr, en Allemagne.

Pour des raisons acoustiques alors évidentes il fallut improviser: au lieu d'un exposé pour toute la voiture, chaque présentation fut faite deux fois, en parallèle, pour une moitié de l'assemblée.

Les CFF présentèrent un bilan intermédiaire des mesures prises en faveur du stationnement deux-roues ces dernières années. Les programmes „RV05 – Facelifting“ et „Votre place deux-roues à la gare“ ont permis en effet de créer de nombreuses places supplémentaires; ce devait être près de 20'000 avec Facelifting, ce devrait être environ 10'000 avec „Votre place deux-roues...“ dont seules 6000 ont été réalisées à ce jour. Les deux dernières années du programme devront être sous le signe du stationnement deux-roues afin d'être dans la cible en 2012.



Informationen
auf der Zugfahrt
Exposés dans le train

Metroradruhr est à ce jour le plus grand réseau de VLS d'Allemagne et participe au programme national de soutien à des projets de VLS novateurs. Dès le début, et c'est ce qui fait son intérêt, ce réseau a été conçu à l'échelle régionale et a été intégré au réseau des transports publics urbains. Entre 2010 et 2012, ce sont 3000 vélos et 300 stations qui seront mis en place en trois étapes. Des chiffres relatifs à l'utilisation et au taux de pénétration du VLS ne sont donc pas encore disponibles.

Solothurn

Solothurn war die letzte Etappe des Tages, wo einerseits die Velostation in der sanierten Unterführung und andererseits der umgestaltete Bahnhofplatz auf dem Besichtigungsprogramm standen.



L'exploitation du système est assurée par nextbike. Dans un premier temps, l'accès au VLS se fait de façon „classique“ par téléphone portable; à partir de 2011, l'accès devrait être possible par une borne interactive reconnaissant également les abonnements TC. Ce développement technologique profitera également à la Suisse: nextbike sera ainsi en mesure de suivre la recommandation de la Confédération de proposer au moins un accès aux systèmes de VLS par RFID afin d'assurer la compatibilité des différents réseaux.

Soleure

La dernière étape de la journée se déroula à Soleure, avec d'une part la présentation de la nouvelle vélostation, située dans le passage souterrain refait à neuf, et d'autre part le nouvel aménagement de la place de la Gare.

Bahnhofplatz in Solothurn

Place de la Gare à Soleure



Velostation in Solothurn

Vélostation à Soleure

Die Velostation mit den frisch-grünen Wänden wirkt hell und freundlich, liegt in der Personenunterführung optimal und wird rege benutzt. Dieser Erfolg ist das Ergebnis einer sorgfältigen Planung, welche insbesondere auf den regelmässigen Zählungen der abgestellten Velos in der Umgebung des Bahnhofs sowie auf dem Betrieb der provisorischen Velostation vor und während der Umgestaltung des Bahnhofplatzes basierte. Schlüsselfaktor war die Sonderbauvorschrift im neuen Gestaltungsplan des Bahnhofs, welche die Anordnung eines „Veloparkings“ in der Unterführung vorsah. Die Kombination von kostenlosen und -pflichtigen Abstellplätzen funktioniert und ermöglichte einen Beitrag der SBB im Rahmen des Programms „Ihr Zweirad-Platz am Bahnhof“.

Auf dem Bahnhofplatz konnte Platz für die Fussgänger zurück gewonnen werden. Neu ist es möglich, den Platz oberirdisch zu queren, und die Orientierung ist einfacher. Dazu trägt insbesondere das grosse Dach über den Hauptausgang bei. Trotz dem Ausräumen und den gestalterischen Massnahmen wirkt der Bahnhofplatz nicht als einheitlicher Platz. Dies dürfte an dem immer noch dominierenden motorisierten Verkehr und seinen Anlagen liegen.

Abschluss

Kurz vor 16 Uhr wurde die Tagung offiziell abgeschlossen, rechtzeitig auf die nach Westen und Osten fahrenden Züge.

Allen an der Organisation beteiligten Personen für ihren Einsatz und allen Teilnehmenden für ihre Flexibilität sei hier ganz herzlich gedankt! Hoffentlich konnten alle Teilnehmenden lehrreiche Eindrücke aus diesem intensiven Tag nach Hause mitnehmen.

Der Vorstand der Velokonferenz Schweiz sieht sich durch diesen Erfolg in ihrer Suche nach neuen Tagungsformen bestätigt und wird voraussichtlich in zwei Jahren die Herausforderung einer Fachtagung – in welcher Form auch immer - erneut annehmen!

Patrice Blanc, Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel:

„La formule en train était novatrice et plaisante, mais les conférences à l'intérieur du train ne sont pas à renouveler; il y a trop d'interférences pour que l'on puisse suivre correctement les exposés.“

La vélostation aux murs vert pomme est agréablement lumineuse, idéalement située, et donc très utilisée. Cette réussite est le résultat d'une planification minutieuse qui a pu se baser d'une part sur des comptages réguliers du nombre de vélos stationnés autour de la gare et d'autre part sur les expériences de la vélostation provisoire qui avait été mise en place sur la place de la Gare avant le chantier déjà. C'est l'inscription au masterplan de la gare d'une clause particulière fixant l'installation d'un „parking à vélos“ dans le passage souterrain qui permet de garantir cet emplacement idéal. L'expérience de Soleure montre également que la mise côte à côte de places surveillées et sécurisées dans la véritable vélostation d'une part, et de places gratuites non sécurisées d'autre part, ne pose pas de problème; les deux offres ont leur public, et se complètent. Il est à relever que c'est grâce à cette combinaison des deux offres que les CFF peuvent apporter une contribution financière dans le cadre du programme „Votre place deux-roues à la gare“.

Le réaménagement de la place de la Gare a permis de libérer de l'espace au profit des piétons et d'offrir des traversées en surface. L'orientation est également devenue plus facile, notamment grâce au toit qui abrite la sortie principale de la gare et à la signalétique des arrêts de transports publics. Cependant, le trafic motorisé reste important et domine l'espace, pénalisant ainsi l'effet d'ensemble d'une place qui n'en est ainsi pas tout à fait une.

Clôture de la journée

La journée se finit peu avant 16 heures – un horaire parfaitement coordonné avec les départs des trains.

Que toutes les personnes ayant participé à l'organisation soient ici vivement remerciées pour leur engagement, ainsi que tous les participants sans qui la journée n'aurait pas été aussi vivante. Nous espérons que chacun est bien rentré, des impressions, idées et images plein la tête.

Pour le comité de la Conférence Vélo Suisse, le succès de cette journée est un encouragement à poursuivre la recherche de nouvelles formules pour les journées techniques. Rendez-vous (vraisemblablement) dans deux ans – sous une forme encore à définir.

Velo-city Global 2010, 22. bis 25. Juni 2010 in Kopenhagen

Beitrag von Jean-Christophe Boillat, ehemaliges Vorstandsmitglied der Velokonferenz Schweiz

Unter dem Motto „unterschiedlich schnell unterwegs zum gleichen Ziel“ haben sich die rund 1000 Teilnehmenden aus 59 Ländern an der Velo-city Global 2010 über die Bedeutung des Velos als städtisches Fortbewegungsmittel ausgetauscht. Die Gast-Stadt Kopenhagen war dafür prädestiniert, beträgt dort der Veloanteil am Gesamtverkehr stolze 37%.

In Kopenhagen - einer grossmasstäblichen Praxisversuchsstadt in Sachen Veloförderung - kann das enorme Potenzial des Velos in der Stadt alltäglich erlebt werden. Der Alltag wird um das Velo organisiert, vom Einkaufen bis zum Kindertransport in die Schule. Es sind ja rund 15'000 sogenannte „Cargo-Bikes“, welche Platz für bis zu 4 Kinder bieten, in der Stadt unterwegs, und auch sonst ist eine ganze Palette an Liefervelos auf den Strassen zu sehen.



*Cargo-Bike für Kindertransport
Cargobike pour le transport des enfants*

Vélo-city global 2010, 22 au 25 juin 2010 à Copenhague

par Jean-Christophe Boillat, ancien membre du comité de la Conférence Vélo Suisse

Sous le thème «différentes vitesses, mêmes destinations», la Conférence mondiale Vélo-city a réuni plus de 1000 participants de 59 pays différents pour parler du vélo en tant que mode de déplacement urbain. Difficile de choisir un lieu plus approprié lorsque l'on sait qu'à Copenhague, 37% de tous les déplacements se font à vélo.

Copenhague, c'est une véritable ville-laboratoire permettant d'apprécier le potentiel énorme de déplacement à vélo en milieu urbain. Nombre de ses habitants se sont organisés en conséquence, que ce soit pour les achats ou le transport des enfants à l'école. En effet, la ville compte plus de 15'000 Cargobikes permettant de transporter jusqu'à 4 enfants selon les modèles. On y trouve également des vélos de livraison pour tous types d'usages.



*Strassenreinigungsvelo der Gemeinde Kopenhagen
Véhicule de voirie de la commune de Copenhague*

Die Velo-city Conference in Kopenhagen war vielmehr als nur ein Forum für Erfahrungsaustausch unter Velo-begeisterten und –fachleuten, sondern auch, und vor allem!, ein (Aha-)Erlebnis der intensiven Velonutzung in einer Stadt. Die Konferenz beinhaltete so auch ein Modul mit verschiedenen Ständen, welche Einblick in die vielfältigen Massnahmen zu Gunsten des Velos gaben, die in Kopenhagen umgesetzt werden (velofreundliche Querschnittaufteilung und Strassenraumgestaltung, Unterstand für Cargo-Bikes, Velozählstellen, Velotransport in den S-Bahnen, usw.).

Bien plus qu'un cycle de conférences entre convaincus et adeptes du vélo, participer à Vélo-city à Copenhague, c'est apprécier en grandeur nature et dans les faits, ce que permet l'usage intensif du vélo dans une ville. A ce titre, la Conférence comprenait un module « CPH 1 :1 » permettant de visiter différents stands avec des exemples pratiques (équipement de voirie à vélo, abri pour Cargo-bikes, compteurs pour vélos, réaménagement de rue, transport des vélos dans les trains de banlieue...).



Die Brücke von Dronning Louise nahe Norrebro weist eine automatische Velozählstelle auf. Der Slogan "Jeder Velofahrer zählt" zeigt deutlich die grosse Bedeutung des Velos bei den Behörden. Jeden Tag fahren gegen 30'000 Velos an diesem Ort vorbei!

Le pont de Dronning Louise près de Norrebro est muni d'un compteur automatique des vélos. Le slogan «chaque cycliste compte» illustre bien la place accordée au vélo par les autorités. Chaque jour, quelque 30'000 passent à cet endroit!



Als Fördermassnahmen wurde entschieden, den Velotransport in den Vortortszügen kostenlos anzubieten und spezielle Plätze in jeder Zugskomposition zu reservieren.

Afin de promouvoir leur utilisation, le réseau de train de banlieue a décidé d'offrir la gratuité du transport des vélos et de réserver de larges espaces pour les vélos dans chaque rame.

Zu den velofördernden Massnahmen gehören zum Beispiel: Strassenumgestaltung zur Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs und Einrichtung eines überbreiten Radwegs, „grüne Welle“ für den Veloverkehr mit 20 km/h, Abfalleimer mit einer auf Höhe der Velofahrenden gegen die Strasse hin gerichteten Öffnung, Fussstützen an dem Ampeln, etc.

Les aménagements favorisant l'usage du vélo sont nombreux: rue réaménagée pour couper le trafic de transit et accorder une large place aux vélos avec une double largeur de piste cyclable, onde verte pour vélos à 20 km/h, poubelles inclinées pour les cyclistes, repose-pied pour cyclistes au feu, etc...

Zu den Fortschritten (bzw. Rückschritten) des Velos in den Metropolen wurden sehr gute Referate durch renommierte Persönlichkeiten gehalten. Alle waren sich einig: das Velo ist nicht nur ein Verkehrsmittel, es ist eine Grundhaltung. Es bedarf also eines Umdenkens in der Stadtplanungsphilosophie: der Mensch mit seinem Massstab und seinem Tempo muss wieder im Zentrum stehen.

La présence d'orateurs de qualité venus de tous les continents a permis de mettre en lumière les avancées (ou parfois le recul) de la place accordée au vélo dans les grandes villes de la planète. Les intervenants ont insisté sur le fait que le vélo représente bien plus qu'un simple mode de déplacement: il s'agit de repenser la ville, à taille et à vitesse humaines.



New-York

In New York zum Beispiel hat die städtische Verkehrsbeauftragte, Janette Sadik-Khan, ein umfangreiches Programm eingeführt. In 3 Jahren (!) wurden 300 km Radwege eingerichtet und signalisiert, Strassenabschnitte in Broadway wurden für den motorisierten Verkehr gesperrt, so dass neue Veloverbindungen entstehen und der öffentliche Raum als Begegnungsraum genutzt werden kann. Bereits ist der Erfolg sichtbar mit einer Zunahme von 50% mehr Velofahrenden aus allen Bevölkerungsgruppen und mit verschiedenen Fahrzwecken.

Indien

In Indien steht das Auto im Vordergrund, obwohl nur 0.7% der Bevölkerung ein eigenes Fahrzeug besitzt. Es wird in Autobahnbau in Dehli oder Calcutta investiert; für Biotreibstoffe wird wertvolles Ackerland genutzt, ob-

New-York

A New-York par exemple, Janette Sadik-Khan, commissaire des transports pour la ville, a mis en place un programme conséquent, incluant 300 km de pistes cyclables réalisées en 3 ans (!), en fermant des tronçons de Broadway pour les restituer aux piétons (terrasses) et aux cyclistes. Les résultats montrent déjà une augmentation de 50% du nombre de cyclistes, et surtout une démocratisation du vélo à tous les types d'usagers.

Inde

En Inde, Vandana Shiva (philosophe et environnementaliste) a rappelé combien l'automobile causait de ravages. Seuls 0.7% des habitants possèdent une automobile, mais des autoroutes sont massivement construites à De-

schon zum Teil Hungernot herrscht, und Verkehrsunfälle fordern jeden Tag 250 Opfer. Für Vandana Shiva, Philosophin und Umweltwissenschaftlerin, muss das Velo in die Städte zurück. Damit kann die Umwelt geschont, die lokale Wirtschaft unterstützt, die Gewalt reduziert und der öffentliche Raum verbessert werden. „Das Velo in der Mobilität hat die Bedeutung der lokalen Landwirtschaft in der globalisierten Welt.“

Kolumbien

Gil Penalosa aus Kolumbien betonte die gesellschaftliche Relevanz des Veloverkehrs; wenn die Mobilität als ein grundsätzliches Menschenrecht angeschaut wird, stellt der Veloverkehr die best geeignete Antwort dar. Zudem darf nicht vergessen werden, dass ein Mensch auf einem 40\$-Velo genau so viel wert ist wie ein Mensch in einem 40'000\$-Auto.

China

Pan Haixiao, Professor an der Universität Shanghai, erklärte den markanten Rückgang der Anzahl Velofahrenden im ehemaligen Veloparadies China durch den Autoboom und die Bedeutung des Autos als Statussymbol. In Beijing werden täglich rund 3000 neue Autos zugelassen. Die Folge sind gigantische Staus und gesundheitsschädigende Abgasemissionen, welche aber auch einen Teil der Bevölkerung animieren, sich für eine Einschränkung der Automobilität im städtischen Gebiet zu engagieren. Zu erwähnen ist noch ein Veloverleihsystem-Projekt in Shanghai mit 50'000 Velos.

Gemeinsame Erkenntnis

Alle Referenten anerkennen somit die Bedeutung des Velos nicht nur als Verkehrsmittel sondern auch als Bestandteil der Stadtentwicklung und als wichtiger Faktor der Lebensqualität, insbesondere in Bezug auf die zwischenmenschlichen Beziehungen. Das konnten wir in Kopenhagen hautnah erleben, als über 1000 Personen in einem friedlichen Umzug auf zwei Rädern durch die Stadt zogen.

hli, Calcutta, et près de 250 personnes y décèdent d'un accident de voiture chaque jour. Les biocarburants ont pris de larges espaces cultivables dans un pays où tout le monde ne mange pas à sa faim. Pour madame Shiva, le vélo doit reprendre sa place dans ces villes. Il permet de privilégier l'économie locale, d'économiser l'espace, de réduire la violence du trafic, sans parler des aspects environnementaux. «Le vélo est à la mobilité ce que l'agriculture de proximité est à la culture de masse».

Colombie

En Colombie, Gil Penalosa a mis en avant l'importance sociale des déplacements à vélo. La mobilité doit être considérée comme un droit de l'homme élémentaire et à ce titre le vélo est une des meilleures réponses à apporter. Il est important pour lui de montrer qu'une personne sur un vélo à 40\$ vaut autant qu'une personne dans une voiture à 40'000\$.

Chine

En Chine, Pan Haixiao, professeur à l'université de Shanghai a expliqué la chute brutale du nombre de cyclistes dans ce qui était jadis le paradis du vélo. La raison principale est liée au développement phénoménal de la voiture en milieu urbain et à l'importance sociale qui lui est donnée. A Pékin, près de 3000 nouvelles voitures sont immatriculées chaque jour. Toutefois, les gigantesques embouteillages qui en résultent et la pollution atmosphérique ont incité certaines personnes à se battre pour limiter la place énorme prise par la voiture. M. Haixiao a enfin parlé des projets de vélos en libre service en Chine, avec un projet de 50'000 vélos à Shanghai.

Point commun

Le point commun ressortant de cette riche mosaïque était sans doute l'importance reconnue du vélo non seulement en tant que véhicule, mais en tant qu'élément à part entière du développement urbain et facteur important pour les relations humaines. Nous avons assisté à une belle démonstration en musique avec un cortège rassemblant plus de 1000 cyclistes dans Copenhague.



Schlussfolgerung

Velo-City global 2010 hat einmal mehr zum Erfahrungsaustausch unter unterschiedlichen Städten aus der ganzen Welt beigetragen. Die „Modellstädte“ zeigen deutlich, was eine offensive Velopolitik bewirken kann. Eine Woche in Kopenhagen zu verbringen ist ohne Zweifel das beste Mittel, sich davon zu überzeugen.

Offizielle Webseite von Velo-City global 2010 zum herunterladen der Referate:
www.velo-city2010.com

Conclusion

Velo-City a permis une nouvelle fois de profiter des échanges d'expériences entre les différentes villes à l'échelle mondiale. Les villes « laboratoires » donnent des exemples éloquentes de ce que permet une politique cyclable volontariste et efficace. Vivre une semaine à Copenhague est sans doute le meilleur moyen de s'en convaincre.

Site officiel de Vélo-city global 2010, téléchargement des exposés:
www.velo-city2010.com

Oldenburg – Persönliche Impressionen aus einer Velostadt

Beitrag von Urs Walter, Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz

Wie lebt es sich in einer Velostadt? Weil meine Frau seit über einem Jahr an der Universität Oldenburg doziert, fahren wir regelmässig mit der ganzen Familie dorthin und haben so die Gelegenheit, eine Velostadt im Alltag zu erleben.

Oldenburg liegt ganz im Norden Deutschlands westlich von Bremen und hat rund 160'000 Einwohner. Von den Briten im zweiten Weltkrieg als Stützpunkt auserkoren, wurde die Stadt nicht zerbombt und weist noch viele alte Strukturen auf. Oldenburg rühmt sich, bereits 1967 die älteste Fussgängerzone Deutschlands eröffnet zu haben.

Mit knapp 43% Veloanteil am innerstädtischen Verkehr gehört Oldenburg mit Münster und Freiburg zu den Top-Velostädten in Deutschland. Der Autoanteil ist aber nahezu gleich gross und der öffentliche und der Fussverkehr sind nur gering ausgeprägt.



Oldenburg – Impressionen d'un cycliste suisse au paradis du vélo

par Urs Walter, Co-Président de la Conférence Velo Suisse

A quoi ressemble la vie dans une ville cyclophile? Cela fait plus d'une année que ma femme enseigne à l'université d'Oldenburg. Nous nous y rendons donc régulièrement en famille et nous avons ainsi l'occasion de vivre au quotidien cette ville particulièrement accueillante pour les cyclistes.

Oldenburg est une ville d'environ 160'000 habitants située tout au nord de l'Allemagne, à l'ouest de Brême. Pendant la deuxième guerre mondiale, elle a échappé aux bombardements car elle était utilisée comme base militaire par les Anglais. Elle compte donc encore bon nombre de bâtiments anciens. Oldenburg se targue d'avoir été la première ville allemande à aménager une zone piétonne, en 1967 déjà.

Avec 43% de part modale du vélo pour les déplacements à l'intérieur de la ville, Oldenburg fait partie avec Münster et Fribourg-en-Brisgau des villes allemandes les plus favorables au vélo. Il faut toutefois noter que la part modale de la voiture est presque aussi élevée que celle du vélo, ce qui montre que les transports publics et la marche à pied sont comparativement peu développés.

Zu Beginn der Fussgängerzone ist der Mittelstreifen noch freigegeben. In der eigentlichen Altstadt ist Velofahren nur ausserhalb der Ladenöffnungszeiten erlaubt.

A l'entrée de la zone piétonne, une voie de circulation médiane est encore ouverte aux vélos. Dans la vieille ville, les vélos ne sont autorisés qu'en-dehors des heures d'ouverture des magasins.

Ich kenne keine andere Stadt, die ein derart konsequentes, von der Strasse abgetrenntes Radwegnetz besitzt wie Oldenburg. Die Stadt profitiert heute von den Infrastrukturbauten aus den 60er Jahren, wo der Veloverkehr als vermeintlicher Störfaktor von der Strasse verbannt wurde. Dank dieser Bauten konnte die Radfahrtradition die velofeindlichen 60er Jahre überdauern. Eine bewusste Infrastrukturplanung für das Velo gibt es erst seit den 90er Jahren.

Alle Hauptachsen weisen strassenbegleitende Radwege auf. Diese sind in der Regel 1.00 bis 1.50 m breit, die angrenzenden Gehsteige etwa 1.50 bis 2.00 m. Innerhalb der Wohnquartiere fahren die Velofahrenden im Mischverkehr auf den relativ breiten Quartierstrassen.

Je ne connais pas d'autre ville qui possède un réseau de pistes cyclables aussi continu et strictement séparé de la circulation, conséquence aujourd'hui bénéfique de la politique d'urbanisme des années soixante, qui tendait à bannir le vélo des voies de circulation car elle le considérait comme une gêne pour les autres véhicules. C'est donc grâce aux infrastructures de l'époque que la tradition cycliste a pu survivre à l'hostilité des années 60, alors qu'il a fallu attendre les années 90 pour voir se (re)développer une politique de promotion du vélo.

A présent, tous les axes principaux sont équipés de pistes cyclables parallèles à la voie de circulation, en général larges de 1 à 1,5 mètre, au même niveau que les trottoirs larges, eux, de 1,5 à 2 mètres. Dans les quartiers résidentiels, les cyclistes circulent sur la chaussée des rues de quartier relativement larges.



*Radwegführung
hinter Haltestellen*

Voie cyclable contournant un arrêt de bus par l'arrière

Auffallend ist, dass sämtliche Altersschichten Rad fahren. Bei einem Einkauf beim Bäcker, begegnete mir einst ein erst etwa 6-jähriges Mädchen, das alleine auf dem Velo daher kam, stolz seine Brötchen kaufte und dann mit der Brottüte in der Hand zurück nach Hause fuhr. Dabei benützte sie die Radwege in der korrekten Fahrtrichtung und querte auch selbständig die Hauptstrasse. Eine Szene, wie sie in Zürich undenkbar wäre. Auch wir liessen unsere beiden acht- und zehnjährigen Kinder bereits ab dem zweiten Tag ohne Bedenken selbständig in die Innenstadt zum Spielzeugladen radeln.

On peut être surpris de constater que des personnes de tout âge font du vélo à Oldenburg. En allant chez le boulanger, j'ai rencontré une fillette de 6 ans qui était venue toute seule sur son vélo, a acheté des petits pains, toute fière, et est repartie à vélo chez elle avec son sac à commissions. J'ai pu voir qu'elle prenait les pistes cyclables dans le bon sens et traversait la rue principale toute seule; une scène qui serait impensable à Zurich. Au bout de deuxième jour, nous-mêmes avons laissé sans souci nos deux enfants de 8 et 10 ans aller seuls à vélo au magasin de jouets au centre-ville.

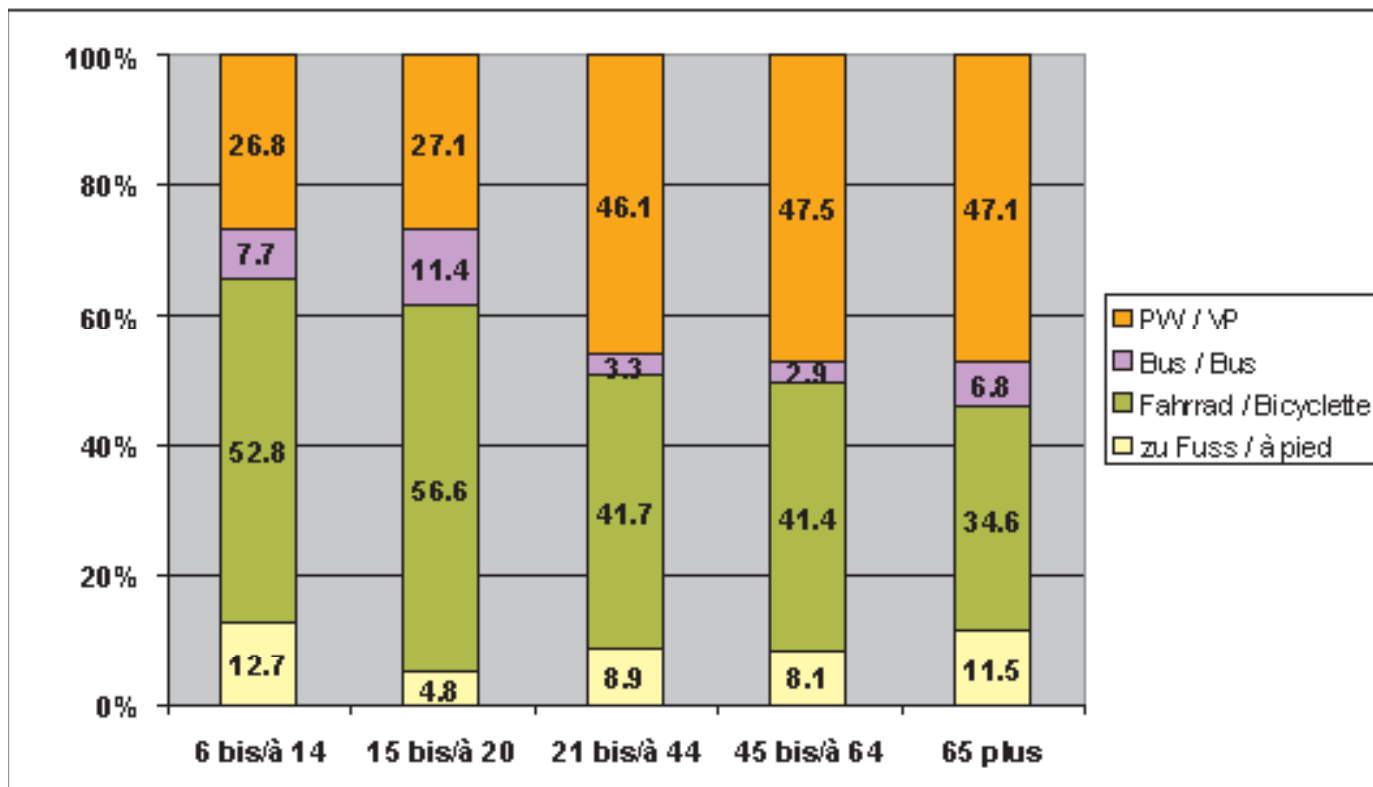


Abb.: Verkehrsmittelwahl in Oldenburg in Abhängigkeit vom Alter (Stadt Oldenburg; Was bewegt die Oldenburger - Ergebnisse der Haushaltbefragung; Oldenburg 2010)

Ill.: Répartition des moyens de transport à Oldenburg en fonction de l'âge (Ville d'Oldenburg; Was bewegt die Oldenburger - Résultats de l'enquête ménages; Oldenburg 2010)

Erstaunlich ist, dass obschon das Velo durch alle Bevölkerungsschichten das dominierende Verkehrsmittel ist, die öffentliche Meinung zum Radverkehr relativ schlecht ist. Gemäss der Velobeauftragten würden zum Beispiel Unfälle in den Medien meist so dargestellt, dass die Radfahrer Schuld seien.

Ebenfalls überraschend: Für Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Radverkehrs sind im städtischen Budget lediglich 5000 Euro enthalten. Das reicht in der Regel für den Druck einer Faltbroschüre. Für Infrastrukturmassnahmen sind jährlich 400'000 Euro vorgesehen.

Die Fahrradkarte datiert aus dem Jahr 2000 und ist noch mit D-Mark angeschrieben. Da aber praktisch sämtliche Strassen Velomassnahmen aufweisen, sucht man sich den Weg ohnehin mit der normalen Strassenkarte. Man ist versucht zu sagen, dass eine richtige Velostadt keinen Velostadtplan nötig hat. Und ebenfalls typisch für eine Velostadt: Velohelme sind kaum zu sehen.

Bien que le vélo soit le moyen de déplacement principal de toutes les couches de la population, de manière surprenante, il ne jouit pas d'une très bonne réputation dans l'opinion publique. Selon les personnes en charge du dossier, il n'est par exemple pas rare que les médias présentent les accidents de la route sous un angle où les cyclistes sont responsables de ce qui est arrivé.

Autre raison de s'étonner: le budget municipal ne consacre que 5'000 euros par an à sa communication en matière de promotion du trafic cycliste, ce qui correspond à peu près au prix d'impression d'un dépliant; mais 400'000 euros sont budgetés pour les travaux d'infrastructures cyclistes.

La carte vélo date de 2000 et son prix est encore imprimé en deutsche marks. Mais on trouve son chemin facilement à l'aide d'une simple carte routière, car toutes les rues ou presque sont aménagées pour le vélo. On serait tenté de dire qu'une ville vraiment favorable au vélo n'a en fait plus besoin de carte vélo! Et dans le même ordre d'idées: les cyclistes ne portent presque jamais de casque à Oldenburg...



Mit den Sehbehinderten hat man sich auf Pflastersteinreihen als taktile Abgrenzung von Radwegen und Einmündungen geeinigt

En accord avec les malvoyants, les pistes cyclables et les embranchements sont délimités par des rangées de pavés qui font office de signal tactile

Die Infrastrukturlösungen lassen sich nur sehr beschränkt auf Schweizer Verhältnisse übertragen. Die Siedlungsdichte ist im flachen Norden geringer und dadurch auch die Strassenräume grosszügiger. Radwege werden in Deutschland auf Konflikt mit rechtsabbiegenden Autos geführt, was im schweizerischen Recht nicht möglich ist. Und die Verknüpfung von Radwegen mit Radstreifenlösungen ist auch häufig problematisch.

Dennoch muss man sich bei vielen schweizerischen Veloinfrastrukturen fragen, ob diese wirklich geeignet sind, breite Bevölkerungsschichten zum Velo fahren einzuladen. Als mich meine Frau das letzte Mal am Bahnhof Oldenburg abgeholt hat, sind wir mit unseren Velos zehn Minuten lang plaudernd nebeneinander bis zu unserer Wohnung gefahren. Das war tolle Werbung für das Velofahren!

Malheureusement, les réussites en matière d'infrastructure dont nous sommes témoins à Oldenburg ne se laissent que difficilement transposer aux villes helvétiques. La densité d'occupation du territoire est moindre dans les plaines du nord de l'Allemagne, ce qui signifie que les espaces routiers sont plus larges et plus ouverts. En Allemagne, les pistes cyclables sont en conflit avec les tourne-à-droite des automobilistes, ce qui est interdit par la loi en Suisse. Enfin, la connexion entre pistes cyclables et bandes cyclables y est également souvent problématique.

Cependant, on reste en droit de se demander si les aménagements pour le vélo en Suisse encouragent vraiment une majorité de la population à faire du vélo. La dernière fois que ma femme est venue me chercher à la gare d'Oldenburg, nous sommes rentrés chez nous à vélo... en roulant côte à côte et en bavardant tranquillement durant tout le trajet qui dure environ dix minutes. Si ce n'est pas la meilleure publicité imaginable pour le vélo!

Nextbike in Luzern, ein Erfahrungsbericht

Beitrag von Armin Schmid, Rent a bike AG im Auftrag der Stadt Luzern (Martin Urwyler)

In Luzern ist seit Mai 2010 das automatisierte Veloverleihsystem nextbike in Betrieb. Mit 140 nextbikes an 60 Standorten ist es für den Kunden sehr attraktiv. Nextbike wurde denn auch von der Bevölkerung wohlwollend aufgenommen. Dank der Kombination eines ebenso einfachen wie flexiblen Vermietungsprozesses und dem Engagement von Werbepartnern ist es möglich ein nextbike günstig, schnell und unkompliziert zu mieten.

Aufbau von nextbike Luzern

Das von der gleichnamigen Firma aus Deutschland entwickelte System nextbike wird in der Schweiz von der Firma Rent a Bike AG in Luzern in einem Pilotbetrieb angeboten.

Um in Luzern das automatisierte Velovermietensystem anbieten zu können, mussten zuerst die Partner gefunden werden. Für die Standorte hat uns die Stadt Luzern die Betriebserlaubnis für 2 Jahre erteilt. Mit dem zuständigen Tiefbauamt wurden zum grossen Teil bei schon bestehenden öffentlichen Veloabstellplätzen nextbike Anmiet- und Rückgabe-Standorte festgelegt, die mit einem Hinweisschild gekennzeichnet wurden. Zusätzlich sind fünf separate fixe Abstellanlagen mit Stelen und Ständern aufgestellt worden. Zwölf weitere Standorte finden sich auf privatem Areal und in den umliegenden Agglomerations-Gemeinden.

Definition des bikesharings

Bikesharing, auch „Veloselbstverleih“ oder „öffentliche Leihvelos“ genannt, lässt sich folgend definieren: „Einwegfähige, im öffentlichen Raum zugängliche Selbstbedienungssysteme in einem größeren Netzwerk, die für unterschiedliche Zielgruppen Velos für die Kurzzeitmiete anbieten“ (Büttler, OBISproject 2010, www.obisproject.com).

Bikesharing unterscheidet sich von der Velovermietung vor allem dadurch, dass das Velo nicht an den Ausgangsort zurückgebracht werden muss und die Ausleihe selbstständig erfolgen kann. Der technische Zugang zum Velo (mit Karte, Schlüssel oder Handy) und die Parkierung der Velos (fixiert an Stelen oder frei stehend) unterscheiden sich von System zu System.

Nextbike à Lucerne, un premier bilan

par Armin Schmid, Rent a bike AG sur mandat de la ville de Lucerne (Martin Urwyler)

Le système automatisé de vélos en libre-service nextbike est en fonction depuis le 6 mai 2010. Il offre 140 nextbikes répartis dans 60 stations, ce qui le rend particulièrement attrayant pour les utilisateurs. Nextbike a reçu un bon accueil de la population. Grâce au soutien des sponsors, à la simplicité et à la flexibilité du système, la location des nextbikes est facile, rapide et bon marché.

Mise en place

Le système automatisé de vélos en libre-service nextbike développé par l'entreprise allemande du même nom a été mis à disposition de la ville de Lucerne sous forme d'expérience pilote par l'entreprise Rent a Bike AG.

Il nous a d'abord fallu trouver les collaborations permettant d'installer à Lucerne le système de vélos en libre service. La Ville de Lucerne nous a délivré une autorisation d'exploitation des stations de location et de retour des vélos pour 2 ans. La plupart de ces stations ont été installées sur des places de stationnement vélo existantes, avec l'aide du Service des ponts et chaussées, compétent en la matière, et sont signalées par un panneau spécifique. Cinq stations fixes supplémentaires ont été installées à d'autres endroits, avec une borne et des supports d'accroche. Douze autres stations sont situées sur des terrains privés et dans les communes de l'agglomération lucernoise.

C'est grâce à notre sponsor, cette année Migros-Bio, que nous pouvons offrir des abonnements à un prix particulièrement avantageux, qui inclut chaque jour un certain nombre d'heures gratuites. Les montants perçus pour la location et la vente d'abonnements ne suffisent en effet pas à couvrir les frais d'exploitation et de maintenance.

Il faut également souligner l'importance d'avoir un bon service d'entretien. Dans notre cas, c'est la collaboration avec la vélostation de Lucerne qui nous permet de maintenir les vélos en excellent état. Ce qui donne le plus de travail, c'est le rééquilibrage des stations (soit déplacer les vélos des stations trop pleines vers les stations vides). Actuellement, ces déplacements sont effectués cinq fois par semaine, mais cette fréquence peut être ajustée selon l'importance de l'utilisation des vélos.



Fest eingerichtete Station mit Stelen

Station fixe avec bornes et support d'accroche

Dank dem Werbepartner, in diesem Jahr Migros-Bio, ist es möglich günstige Abonnemente anzubieten, in denen tägliche Gratisstunden enthalten sind. Die Einnahmen aus Miete und Aboverkauf allein können die Kosten von Betrieb und Unterhalt nicht decken.

Von zentraler Bedeutung ist auch der Servicepartner vor Ort. Hier kann dank der Zusammenarbeit mit der Velostation Luzern garantiert werden, dass die Velos stets in einem sehr guten Zustand sind. Der grösste Aufwand entsteht mit dem Verschieben der Velos von überfüllten zu leeren Stationen. Dieser Service wird im Moment fünf mal die Woche ausgeführt, kann aber je nach Betrieb verstärkt oder reduziert werden.

Qu'est-ce que le bikesharing?

Le bikesharing, qu'on appelle aussi «vélos en libre-service (VLS)» ou «vélos publics», est défini de la manière suivante: Un système automatisé permettant à différents groupes d'utilisateurs de louer directement et pour une durée limitée des vélos accessibles sur la voie publique. Le système s'intègre dans un réseau de plus grande ampleur, ce qui fait que le vélo peut être restitué à un autre endroit que celui où on l'a pris. (Büttler, OBISproject 2010, www.obisproject.com).

Ce qui distingue donc le VLS d'une location de vélos classique, c'est l'absence d'obligation de retourner le vélo au site de location initial, et le fait que la location ne nécessite pas le recours à un tiers. Les modalités pratiques de location (carte, clé ou téléphone portable) et le système de parage (avec ou sans supports d'accroche) peuvent varier d'un système à l'autre.

Erfahrungen aus dem Betrieb

Nextbike wurde von der Bevölkerung wohlwollend aufgenommen und es gingen viele positive Feedbacks ein. Dementsprechend gab es auch fast keine Schäden aus Vandalenakten.

Mit 140 nextbikes an 60 Standorten ist das System für den Kunden sehr attraktiv. Denn nur wenn eine Station in unmittelbarer Nähe ist wird das Leihvelo auch genutzt. Jedoch erhöht sich durch die grosse Anzahl Stationen auch der Betreuungsaufwand dementsprechend.

Premières expériences

Nextbike a reçu un bon accueil de la population et nous avons eu beaucoup de retours positifs. Cette bonne acceptation est confirmée par le fait qu'il n'y a eu presque aucun dégât à déplorer du fait d'actes de vandalisme.

Le système offre 140 nextbikes répartis dans 60 stations, ce qui le rend particulièrement attrayant pour les utilisateurs. Cette densité d'offre augmente le recours au système (les gens ne l'utilisent que s'ils trouvent facilement un vélo tout proche quand ils en ont besoin), mais aussi les charges liées à l'entretien.



Station am Kasernenplatz mit neuen zusätzlichen nextbike-Abstellplätzen

Station nextbike à la Kasernenplatz nouvellement créée

In dieser Saison wurden mit nextbike durchschnittlich 30-70 Fahrten pro Tag getätigt. 50% davon sind Kunden mit einem Monats- oder Saison-Abo. 30 % der Fahrten werden durch gelegentliche Nutzer und 20% von Touristen getätigt, wobei diese eine längere Ausleihdauer haben.

Es haben sich innerhalb der ersten vier Monate 1050 Kunden angemeldet. Im nächsten Jahr rechnen wir mit einer Verdoppelung der Nutzer und der Nutzungen. Die Erfahrung von nextbike Deutschland zeigt, dass eine Anlaufzeit von 2-3 Jahren benötigt wird, bis die Nutzung eines Mietvelos im Selbstverleih zur Selbstverständlichkeit wird.

Was die Stationen betrifft ist es sehr wichtig, dass diese auffällig und gut zugänglich sind. An zentralen und überfüllten Plätzen macht es Sinn, dass eine fixe Station getrennt von den übrigen Veloabstellplätzen errichtet wird. Diese soll nur für die Mietvelos genutzt werden und private abgestellte Velos müssen konsequent weggestellt werden.

Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen, dass es schwierig ist, ein städtisches Bike-sharing-System kostenneutral respektive gewinnorientiert zu betreiben. Die Einnahmen aus der Vermietung der Werbefläche ist ein Faktor der sehr variieren kann und die Kosten für den Betrieb und Unterhalt sind hoch. Aus diesem Grund bietet nextbike in Zukunft ein Partnermodell an, bei dem sich eine Stadt oder ein stadtnaher Betrieb an den Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Im Gegenzug erhält er einen Teil der Einnahmen, die bei einer erfolgreichen Vermarktung der Werbefläche generiert werden.

Informationen zum Thema bikesharing

Seit Frühling 2010 betreiben die Velokonferenz Schweiz und Pro Velo Schweiz gemeinsam eine Koordinationsstelle zum bikesharing in der Schweiz. Diese wird - zumindest in einer Anfangsphase - vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit einem Beitrag unterstützt. Im Vordergrund ihrer Tätigkeit stehen der Informationsaustausch und die Beratung interessierter Städte und Gemeinden. Deshalb hat am 10. September das 1. Infotreffen in Biel stattgefunden. Die Ergebnisse sowie weitere Informationen zum Thema erhalten Sie unter: www.bikesharing.ch

Durant cette dernière saison, les Lucernois ont effectué en moyenne 30 à 70 trajets par jour avec nextbike. La moitié d'entre eux sont détenteurs d'un abonnement mensuel ou saisonnier; 30% des trajets ont été effectués par des utilisateurs occasionnels et 20% par des touristes, qui généralement louent les vélos pour une plus longue durée.

Durant les quatre premiers mois d'exploitation, nous avons eu un total de 1050 clients. L'année prochaine, nous nous attendons à ce que le nombre d'utilisateurs et d'utilisations double. L'expérience de nextbike en Allemagne a montré qu'il faut une période de mise en route de 2 à 3 ans jusqu'à ce que les gens s'habituent pleinement à utiliser un système de vélos en libre-service.

Il est très important que les stations vélos soient clairement visibles et faciles d'accès. Aux endroits d'affluence ou qui sont situés au centre de la ville, il vaut mieux installer une station fixe, séparée des autres places de stationnement vélo. Cette station est alors réservée aux vélos en libre service et les vélos appartenant à des utilisateurs privés doivent être déplacés.

Les expériences que l'on a pu faire jusqu'ici montrent qu'il est difficile qu'un système municipal de vélos en libre-service puisse s'autofinancer, a fortiori soit rentable. L'entretien et l'exploitation engendrent des coûts importants et les revenus tirés de la location des surfaces publicitaires sont très variables. C'est pourquoi nextbike offrira à l'avenir un modèle de partenariat dans lequel la municipalité ou une entreprise proche de l'administration municipale participe aux frais d'investissement et d'exploitation, en échange de quoi on lui reverse une partie des montants perçus pour la location des surfaces publicitaires, en s'efforçant de rentabiliser au mieux cette dernière.

Bikesharing: quelques informations

La cellule de coordination des vélos en libre-service en Suisse (bikesharing suisse) est en place depuis le printemps 2010. Elle est gérée conjointement par la Conférence Vélo Suisse et Pro Velo Suisse, et reçoit un soutien financier de l'Office fédéral des routes (OFROU) pour une phase de lancement de 3 ans. Ses activités sont centrées sur l'échange d'informations et le conseil aux villes et communes intéressées. C'est dans cette perspective qu'a eu lieu le 10 septembre à Bienne la première réunion d'information, dont les résultats sont accessibles sous: www.bikesharing.ch

Informationen / Informations

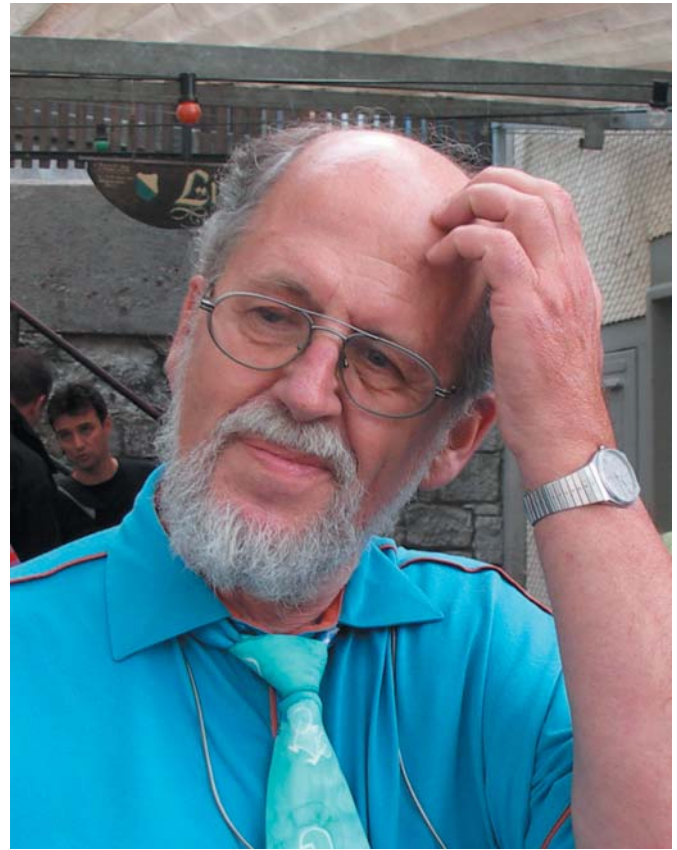
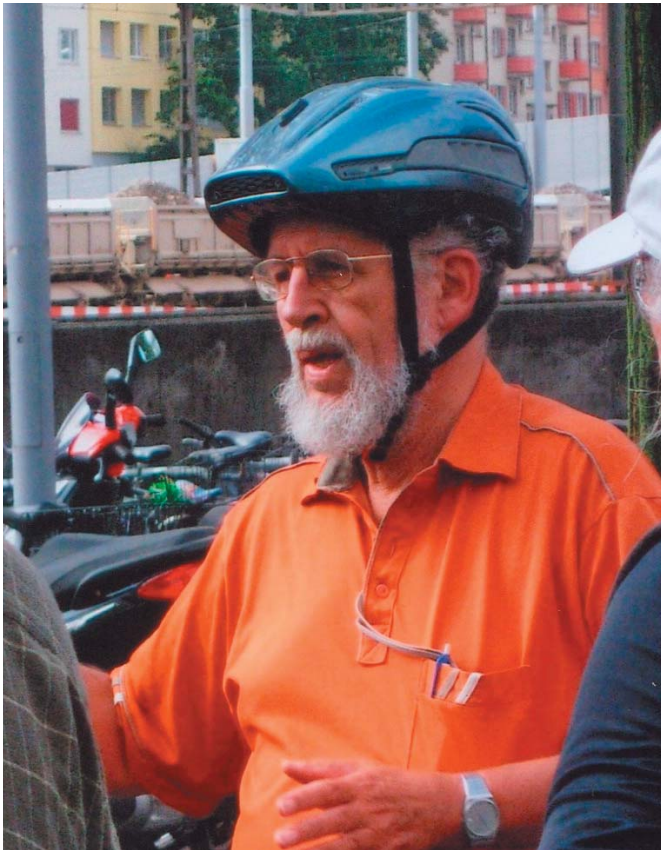
Abschied von Frans De Baan († 13.5.1942 – 28.11.2010)

Das Unglück geschah am Samstag 27. November 2010 in den frühen Abendstunden. Frans ist bei Dunkelheit mit seiner Frau Verena zu Fuss unterwegs als er von einem Tram erfasst und zu Boden geworfen wird. Er stirbt am folgenden Tag an den Folgen seiner Verletzungen, ohne sein Bewusstsein wieder erlangt zu haben

Das Velo war seine Passion, war Leidenschaft, Beruf, Hobby und Freizeitbeschäftigung zugleich. Dabei galt sein Engagement auch dem Aufbau und der Konsolidierung der Schweizer Velokonferenz: Mit Sachverstand und Weitblick setzte er sich ein für die Geschicke und Ziele des noch jungen Verbandes. Schon im dritten Jahr des Bestehens übernahm er die Führung und war als Präsident (1995 – 2005) Mitgestalter und Vorkämpfer einer Entwicklung in Richtung eines Verkehrssystems, welches sich an der Maxime „Koexistenz statt Dominanz“ orientiert. „Ans Velo wird überall gedacht“ und „Gib dem Veloverkehr seinen Platz auf der Strasse zurück“, waren Leitmotive, mit denen sich Frans für mehr Bewegungsraum und Rechte der Velofahrenden einsetzte. In seinem Wirkungskreis verhalf er neuen Elementen der Veloführung, wie zum Beispiel „aufgeblasene“ Radstreifen, „durchgehende“ Radstreifen über Kreuzungen, oder „Velos gegen die Einbahn“, zum Durchbruch. Sein Anliegen war es, Verkehrsflächen so zu gestalten und zu organisieren, dass Velofahrende als gleichberechtigte Partner am Verkehr partizipieren können.

Wir beklagen einen Freund und einen Vorkämpfer der Velo-Mobilität. Er glaubte unbeirrt an eine bessere Zukunft und sprach uns Mut und Durchhalten zu, als die Velokonferenz unter der Last der Tagesgeschäfte der aktiven Mitglieder ins Abseits zu geraten drohte. Ihm verdanken wir, dass es die Velokonferenz Schweiz überhaupt noch gibt. Lieber Frans, wir danken Dir für alles was Du für uns und den Veloverkehr getan hast.





Frans de Baan war von 1995 - 2005 Präsident der Velokonferenz. In diese Zeit fielen folgende Aktivitäten:

Tagungen

1. Tagung:	Tempo 30	Bern	16.6.94
2. Tagung:	Wegweisung	Aarau	9.6.95
3. Tagung:	Unter- /Überführungen	Solothurn	12.6.96
4. Tagung:	Kreisel	Fribourg	11.6.97
5. Tagung:	Hauptstrassen innerorts	Fribourg	3.6.98
6. Tagung:	Sicher mit dem Velo zur Schule	Fribourg	9.6.99
7. Tagung:	MobilStationen	Luzern	8.06.01
8. Tagung:	Velo-Fussgänger-Markierungen	Fribourg	23.04.04
9. Tagung:	Hindernisse für den Veloverkehr	Bern/Ittigen	17.11.06

Exkursionen/Excursions

1. Exkursion	Schliessen von Netzlücken	Spiez/Interlaken/Wimmis	14.06.02
2. Exkursion	Flankierende Massnahmen N5	Region Grenche-Büren	31.08.05
3. Exkursion	Mobilitätskultur/ Velostadt	Zürich	14.09.07

Studienreisen/Journée d'étude

1. Studienreise	Mischverkehrsflächen	Chambéry/F	3.4.98
2. Studienreise	Jubiläumsreise	Kopenhagen	10.-13.5.00

Arbeitsgruppen/Réunion du comité

Veloabstellplätze	F. de Baan, A. Stäheli, J. Stäheli	1992
Test Abstellanlagen	F. de Baan, H. Ernst, JL. Frossard, T. Nuc, A. Stäheli, J. Tschopp, M. Urwyler	1999

Prix Velo für velofreundliche Betriebe

Die Auszeichnung «PRIX VELO für velofreundliche Betriebe» richtet sich an Unternehmen und Verwaltungen, die Veloförderung zugunsten ihrer Mitarbeitenden betreiben. Die Ausschreibungsunterlagen für den „Prix Velo Betriebe 2011“ stehen als Download unter www.prixvelo.ch zur Verfügung. Eingabeschluss ist der 31. Januar 2011.

AUSZEICHNUNG FÜR VELOFREUNDLICHE BETRIEBE 2011



Veranstaltungen

Velo-city 2011 in Sevilla

Velo-city 2011 findet von 23. bis 25. März 2011 im spanischen Sevilla statt. Die Webseite ist nun online: www.velo-city2011.com

Ausstellung „VeloCity“ im schauraum B

Das Basler Architekturbüro Blaser Architekten veranstaltet in seinem Schauraum B vom 10. Dezember 2010 bis 14. April 2011 die Ausstellung VeloCity, welche das Velo als individuelles Verkehrsmittel in Bezug auf Stadtentwicklung und Architektur thematisiert. Begleitend dazu werden auch vier Veranstaltungen durchgeführt:

- VeloStadt - Donnerstag, 27. Januar 2011, 18h
- VeloArchitektur - Donnerstag, 17. Februar 2011, 18h
- VeloGewerbe - Donnerstag, 24. März 2011, 18h
- VeloBasel - Donnerstag, 14. April 2011, 18h

Weitere Informationen dazu unter:
www.schauraum-b.ch

Ankündigung Bulletin 1/2011

- Basel: Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Biel, Veloverleihsystem velospot

Prix Vélo Entreprises

Pro Velo Suisse récompense des entreprises et des administrations publiques qui encouragent activement l'emploi du vélo pour leur personnel. La brochure d'information et le formulaire de participation pour le «Prix Vélo Entreprises» 2011 peuvent être téléchargés sous www.prixvelo.ch. Délai de remise des dossiers: 31 janvier 2011.

Manifestations

Velo-city 2011 à Séville

L'année prochaine, Vélo-city aura lieu à Séville (Espagne) du 23 au 25 mars 2011. Toutes les informations sous: www.velo-city2011.com

Exposition «VeloCity» à Bâle, Schauraum B

Le bureau d'architectes Blaser à Bâle consacre son hall d'exposition «Schauraum B» à des expositions en lien avec l'architecture. L'exposition actuelle VeloCity du 10 décembre 2010 au 14 avril 2011, portera sur le vélo en lien avec l'architecture. Le vélo sera également au centre de 4 mini-conférence en marge de l'exposition:

- VéloVille - jeudi 27 janvier 2011, 18h
- VéloArchitecture - jeudi 17 février 2011, 18h
- VeloBusiness - jeudi 24 mars 2011, 18h
- VeloBâle - jeudi 14 avril 2011, 18h

Vous trouverez davantage d'informations sous:
www.schauraum-b.ch



A paraître dans le Bulletin 1/2011

- Bâle, une nouvelle stratégie de promotion de la marche à pied et du vélo
- Bienne, système de vélos en libre-service «Velospot»