

INFO BULLETIN

1/2007



Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Inhalt

Editorial	3
Aktivitäten	4
Veranstaltungskalender	4
Mitgliederversammlung 2007 in Luzern	5
Veloführung (Artikel aus Tec21)	6
Mitglieder stellen sich vor:	
- Citec	10
- Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Bern	12
Burgdorf, Synergien nutzen	14
Ausbildung und Prävention:	18
- Velo-Audits	
- Lastwagen-Fahrkurse	

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

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

Redaktionsschluss/Délais pour l'envoi à la rédaction

Für das Info-Bulletin 2/2007
12. Oktober 2007

pour le Bulletin 2/2007
12 octobre 2007

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Sommaire

Editorial	3
Activités	4
Calendrier des manifestations	4
Assemblée générale 2007 à Lucerne	5
Pour un bon «environnement vélo» (article «Tec21»)	6
Les membres se présentent:	
- Citec	10
- Service Mobilité douce de la Ville de Berne	12
Berthoud, des synergies bien utilisées	14
Formation et prévention:	18
- audits des cours de conduite cycliste	
- cours destinés aux chauffeurs de poids lourds	

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

Barbara Auer
Hochbau- und Planungsamt Kanton BS
Rittergasse 4, 4001 Basel
Tel 061/267 40 39, Fax 061/267 67 43
Email: barbara.auer@bs.ch

Redaktionsstelle West / Correspondant Ouest

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

Redaktionsstelle Ost / Correspondant Est

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

Redaktionsstelle Zentrum / Correspondant Centre

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

Redaktion, Übersetzung F>D / Rédaction, traduction F>A

Aline Renard
Projektleiterin Verkehr und Umwelt, Baudirektion
Lyssachstrasse 92, 3400 Burgdorf
Tel 034/429 42 31, Fax 034/422 93 58
Email: aline.renard@burgdorf.ch

Übersetzung D > F / Traduction A > F

Danièle Renard, Lausanne

Editorial

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Schon wieder ist ein halbes Jahr um und das nächste Info-Bulletin liegt vor Ihnen.

Mit der Konkretisierung der Agglomerationsprogramme und der Vorbereitung der Eingabe beim Bund Ende 2007 hat das Thema Veloverkehr an Bedeutung und Aktualität gewonnen. Die Zeitschrift Tec21 des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins sia setzt mit dem Schwerpunktthema Veloverkehr der Ausgabe 19 weitere Akzente und öffnet das Spektrum seiner Beiträge vermehrt über die Themen Architektur, Gestaltung und Hochbautechnik hinaus. Zwei der Beiträge zum Thema Veloverkehr wurden durch Mitglieder der Velokonferenz Schweiz verfasst und kommen im Info-Bulletin als Zweiterscheinung heraus. Der Beitrag zur Veloführung ist in der aktuellen Ausgabe zu finden, der Beitrag zur Veloparkierung wird in der nächsten Abgabe abgedruckt.

Burdorf präsentiert in einem spannenden Beitrag, wie durch Synergien mit anderen Bauvorhaben Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert werden können.

Vom 12. bis 15. Juni findet in München die Velo-city Konferenz der European Cyclists Federation ECF statt (www.velo-city2007.com). Mehrere Mitglieder der Velokonferenz Schweiz nehmen als Vertreter ihrer Behörde oder ihres Planungsbüros teil. In der nächsten Ausgabe werden wir von ihren Eindrücken berichten.

Bis dahin viel Erfolg und einen schönen Sommer!

Christof Bähler
Für die Redaktion

Editorial

Chers Amis lecteurs,

Depuis notre dernier Bulletin, six mois déjà se sont écoulés, et c'est le numéro suivant que vous avez maintenant entre les mains.

Tandis que les projets d'agglomération prennent forme et que se préparent les avis qui seront adressés à la Confédération à la fin de cette année, le thème du trafic cycliste prend, dans ce contexte, un relief particulier. Dans son numéro 19, la revue Tec21, organe de la SIA, y consacre un certain nombre de pages, et continue ainsi à élargir les sujets traités au-delà de l'architecture, l'esthétique des ouvrages et les techniques du bâtiment. Deux des articles traitant du trafic cycliste ont été rédigés par des membres de la Conférence Vélo Suisse. Nous les reprenons ici: celui sur «l'environnement vélo» paraît aujourd'hui; le second, qui a pour sujet le stationnement des vélos, sera publié dans notre numéro suivant.

Autre article qui suscitera sans aucun doute un intérêt fort de votre part: celui de la Ville de Berthoud qui, pour améliorer la qualité de son réseau piétonnier et cyclable, a su tirer un parti intelligent des synergies avec d'autres chantiers.

Des 12 au 15 juin prochain se tiendra à Munich la Conférence Vélo-city, organisée par l'European Cyclists Federation (ECF) (www.velo-city2007.com). Plusieurs membres de la Conférence Vélo Suisse y seront présents, envoyés par l'administration ou le bureau qui les emploie. Ils rendront compte de cette expérience dans notre prochain numéro.

D'ici là, nous vous souhaitons un bon et bel été.

Christof Bähler
Pour la Rédaction

Aktivitäten

Anhörung VSS-Norm 640 068

Treppen, Treppenwege, Rampen

Der Velokonferenz bot sich die Möglichkeit, an der erstmalig durchgeführten Anhörung zu oben genannter Norm teilzunehmen. Dabei wurde insbesondere die Problematik der unterschiedlichen Ansprüche der behinderten Menschen und Bedürfnissen des Veloverkehrs deutlich. Dies wird in den nächsten Monaten eine vertiefte Betrachtung erfordern.

Weitere Vernehmlassungen

www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen

Veranstaltungen

Velo-city Konferenz in München, 12.-15. Juni 2007, mit BYPAD Workshop

Die Velo-city Konferenz der European Cyclists Federation (ECF) findet im 2-Jahres Turnus in verschiedenen Städten statt. Die nächste Gaststadt ist München vom 12.-15. Juni 2007.

Weitere Infos finden Sie unter www.velo-city2007.com

Technische Fachexkursion Vks, 14. September 2007

Ort: Zürich

Thema: Velostadt Zürich 2007 im Rahmen der Kampagne zur Mobilitäts-Kultur

zuger.messe - Sonderausstellung Mobilität

Vorinformation über die Sonderausstellung «expomobil» zum Thema Mobilität in der Schweiz im Rahmen der diesjährigen zuger.messe vom 20.-29. Oktober 2007. «Themeninseln» Langsamverkehr, Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Angebote, Visionen, Technologien

Informationen

Dokumentation Fachtagung

Die Dokumentation der letzten Fachtagung der Velokonferenz vom November 2006 kann bei der Geschäftsstelle für CHF 40.- bestellt werden.

Ankündigung Bulletin 2/2007

Folgende Beiträge sind vorgesehen:

- Veloprojekte in Luzern
- Fussgängerstreifenloses Ortszentrum Köniz (FLOZ)
- Bike to work, Auswertung

Activité

Consultation sur la norme VSS 640 068

Escaliers, chemins avec marches, rampes

La Conférence Vélo a saisi l'occasion de participer à la première consultation organisée sur le texte ci-dessus, mettant notamment en relief les différences entre exigences spécifiques aux handicapés et attentes des cyclistes. La réflexion se poursuivra au cours des mois à venir

Autres consultations

www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen

Journées et conférences

Conférence Vélo-city à Munich, 12-15 juin 2007, avec atelier BYPAD

La conférence Vélo-city, organisée par l'European Cyclists Federation (ECF), a lieu tous les deux ans dans une ville européenne – cette année à Munich, du 12 au 15 juin prochain.

Pour plus d'informations: www.velo-city2007.com

Excursion technique CVS, 14 septembre 2007

Lieu: Zurich

Thème: Véloville Zurich 2007, dans le cadre de la campagne «Mobilitätskultur»

zuger.messe – Exposition consacrée à la mobilité

Information préalable sur l'exposition «expomobil», sur le thème de la mobilité en Suisse, dans le cadre de la zuger.messe, du 20 au 29 octobre 2007; entre autres sujets abordés: la mobilité douce, le trafic individuel, les transports publics, les offres, les visions, les technologies

Informations

Documentation de la Journée technique

La documentation de la dernière Journée technique de la Conférence Vélo, en novembre 2006, peut être commandée auprès du secrétariat, pour le prix de CHF 40.–.

A paraître dans le Bulletin 2/2007

Des articles sur les sujets suivants:

- Projets vélo à Lucerne
- Piétons sans passages protégés dans le centre de Köniz (FLOZ)
- «A vélo au boulot», un bilan

Mitgliederversammlung 2007 in Luzern

Kurzer Rückblick

Die diesjährige Mitgliederversammlung der Velokonferenz fand in Luzern statt. Die Kantons-Hauptstadt wurde ihrem Ruf der „Wäscheküche“ der Schweiz treu und empfing die 23 Vks-Mitglieder mit strömendem Regen.

Der statutarische Teil der Versammlung am Vormittag verlief unauffällig reibungslos und schnell. Die Rechnung 2006 konnte positiv abgeschlossen werden, der momentane Stand 2007 sowie das Budget 2008 sollten auch gewinnbringend sein. Das Co-Präsidium, der bisherige Vorstand und die Rechnungsprüfer wurden unbestritten wieder gewählt, neu im Vorstand wird Peter Stirnimann, Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Graubünden, mitwirken. Wir freuen uns über seine Unterstützung und die Erweiterung des Vks-Horizonts nach Süd-Osten!

Nach der offiziellen Begrüssung und einem eindrücklichen Referat von Martin Urwyler über die laufenden Velovorhaben in der Stadt Luzern (dabei scheint der Betrag 5.5 Mio. das Grundmass aller Dinge zu sein...) ging es auf das „Mittagsschiff“ der Vierwaldstättersee-Schiffgesellschaft. Bei romantischer nebliger Stimmung führte die Kreuzfahrt nach Vitznau; die angeregten Gespräche am Tisch und die Freude am gemütlichen Zusammensein liessen die Zeit schnell vergehen. Um 13.45 Uhr, auf der Brücke 1 zurück, trennten sich die Wege. Der anhaltende Regen liess die meisten den nächsten Zug nach Hause nehmen, einige hart gesottene Mitglieder gingen trotzdem unter fachkundiger Führung von Martin Urwyler auf Velotour, um sich die neuesten Realisierungen vor Ort anzuschauen.

Besten Dank der Stadt Luzern für den grosszügigen und herzlichen Empfang - und bis bald für einen weiteren Besuch bei Sonne!



Assemblée générale 2007 à Lucerne

Un compte-rendu

C'est par une pluie insistante et continue que 23 membres de la Conférence Vélo Suisse (peu de Romands parmi eux...) se retrouvèrent cette année à Lucerne pour la traditionnelle assemblée générale. Le chef-lieu cantonal est donc resté fidèle à sa réputation de „pot de chambre de la Suisse“...

La partie statutaire de l'assemblée se déroula sans événements marquants. Les comptes 2006 ont été bouclés sur un résultat positif; l'année en cours semble être sur la même ligne, et le budget 2008 devrait lui aussi être équilibré. Les deux présidents, le comité ainsi que les réviseurs ont été ré-élus sans contestation. Nous nous réjouissons d'accueillir au sein du comité un nouveau membre, Peter Stirnimann, délégué à la mobilité douce du canton des Grisons - un soutien et une ouverture au sud-ouest du paysage cycliste suisse!

L'allocation de bienvenue par un représentant de l'exécutif lucernois, suivie d'une présentation par Martin Urwyler des impressionnants projets „vélo“ en cours de planification ou de réalisation dans la ville de Lucerne, firent passer le temps rapidement jusqu'au repas de midi, pris sur le „Bateau de midi“ de la compagnie de navigation du Lac des Quatre-Cantons. La croisière nous mena à Vitznau; on ne vit pas le temps passer entre les discussions animées et le plaisir de passer un moment de détente ensemble. A 13h45 nos chemins se séparèrent sur le ponton 1. La pluie persistante aurait découragé la meilleure volonté du monde; la plupart reprirent donc le train. Une dizaine de membres par contre ne se laissèrent pas effrayer et firent le tour de ville à vélo prévu, profitant des explications du chef des lieux, Martin Urwyler.

Nos cordiaux remerciements à la Ville de Lucerne pour son accueil généreux et chaleureux - et à une prochaine fois pour une visite sous le soleil!



Veloführung

Christof Bähler, Tiefbauamt Kt. Bern

(Erstabdruck im TEC 21, sia Nr. 19 vom 7. Mai 2007)

Veloverkehr ist volkswirtschaftlich hocheffizient und birgt ein hohes Wachstums- und Umsteigepotenzial. Er ist idealer Zubringer zum öffentlichen Verkehr und benötigt ein feinmaschiges, komfortables und sicheres Netz mit Einbindung der Haltestellen. Um den Veloverkehrs-Anteil zu erhöhen, sind insbesondere für die Pendler- und Schulwege Anpassungen der Infrastruktur erforderlich.

Mit dem Bau isolierter Velowege lassen sich weder die Mobilitätsansprüche noch die gesellschaftliche Integration der Velofahrenden erfüllen. Im Gegensatz zu Velowegen oder markierten Radrouten beginnt und endet eine Velofahrt immer vor einer (Haus-)Tür. Ein Verkehrssystem, das Velofahrenden ein Inseldasein auf eng begrenzten Velowegen abverlangt, ist deshalb zum Scheitern verurteilt. Veloverkehr gehört in erster Linie auf die Strasse. Die erforderliche Netzdichte für den Veloverkehr und damit die flächendeckende Erschliessung vorhandener Quell- und Zielorte (Wohngebiete, Schulen, Arbeitsplätze, ÖV-Haltestellen, Einkaufsbereiche, Freizeitanlagen, Verwaltungen, Spitäler, Naherholungsgebiete) ist auf das bestehende Strassennetz angewiesen. Ein entscheidender Faktor für ein sicheres Verhalten im Verkehr ist die gegenseitige Wahrnehmung und Rücksichtnahme auf gemeinsamen Verkehrsflächen. Wird der motorisierte Verkehr hingegen abgetrennt, blenden die motorisierten Verkehrsteilnehmer die Velo Fahrenden aus. Dabei entstehen bei den Nahtstellen zwischen Radweg und Strasse (z. B. seitliche Einmündungen, Rückführung auf die Fahrbahn) neue Gefahrenpunkte. Im Siedlungsbereich lassen die Bedingungen eine sinnvolle Verkehrstrennung gar nicht zu. Die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr zu verbessern ist eine klassische Querschnittsaufgabe. Die möglichst umfassende Integration des Veloverkehrs in alle Sach- und Fachbereiche, die mit der Mobilität der Menschen zu tun haben, ist die Voraussetzung für ein gutes «Veloklima». ¹



Der Abstand von einer Engstelle zur nächsten muss gross genug sein, um das Überholen von Velos durch einen LkW zu ermöglichen

Pour un bon «environnement vélo»

Christof Bähler, Office des ponts et chaussées du Canton de Berne

(Paru à l'origine dans le numéro 19 du 7 mai 2007 de la revue TEC 21 (sia))

Economiquement performant, le vélo recèle aussi un fort potentiel en termes de croissance et d'intermodalité. C'est le moyen idéal d'accéder aux transports publics – moyennant un réseau cyclable bien capillarisé, sûr et convivial, qui mène aux arrêts des transports en commun. Pour augmenter la part du vélo dans les déplacements, il faut adapter l'infrastructure en conséquence, notamment sur les parcours des pendulaires et des écoliers.

Aménager çà et là des parcours cyclables, cela ne suffit ni à répondre à la demande de mobilité ni à intégrer socialement les cyclistes. Contrairement à des pistes ou des itinéraires cyclables marqués au sol, un trajet utilisant le vélo commence et finit toujours devant la porte (d'un immeuble). Un système de transport dans lequel les cyclistes seraient confinés dans des espaces qui leur seraient réservés est voué à l'échec. Rouler à vélo, c'est rouler sur la route. Pour avoir la densité et la surface nécessaires à passer d'un endroit à un autre (domicile, école, travail, arrêts TP, commerces, administration, hôpitaux, loisirs de proximité), le trafic cycliste doit emprunter le réseau routier existant. Sur les aires de circulation ainsi partagées, la perception de l'autre et le respect mutuel sont des facteurs essentiels pour la sécurité. Lorsque la chaussée est réservée au trafic motorisé, les conducteurs «gommant» les cyclistes, et ceux-ci courent de nouveaux risques lorsque route et piste cyclable se rejoignent et que le cycliste doit se réinsérer dans la circulation. Dans un contexte bâti, les conditions font qu'il est impossible de séparer judicieusement les différents types de trafic. Démarche transversale, une large intégration du trafic cycliste fait appel à toute une gamme de compétences, dans tous les domaines et toutes les disciplines relatifs à la mobilité humaine. ¹



Chaussée à 4,50m de large, dont 3m pour voie de circulation, 1,50m pour bande cyclable. Zone médiane pour la traversée des piétons

Veloeigenschaften

Damit die Massnahmen zur Attraktivitäts-Steigerung des Veloverkehrs durch die Benutzer angenommen werden, muss die Integration in den Mischverkehr in Kenntnis der Eigenschaften des Velos und der Bedürfnisse der Velofahrenden erfolgen:² Ein Velo benötigt einen Bewegungsraum von mind. 1.20 m Breite. In Kurven steigt die beanspruchte Breite aufgrund der Schräglage auf mind. 1.80 m. Die geometrische Ausbildung von Richtungswechseln ist geschwindigkeitsabhängig. Der minimale Radius (keine zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen erforderlich) beträgt bei 20 km/h 15 m resp. bei 30 km/h 30 m. Zwischen zwei Radien muss immer eine Zwischengerade eingeplant werden (ca. 3 s Fahrzeit).

Steigungen sind trotz moderner Fahrradtechnik ein Hindernis. 20 m Höhendifferenz entsprechen bezüglich Zeitaufwand und Energieeinsatz rund einem Kilometer zusätzlicher Weglänge. Unnötige Steigungen in der Anlage von Strassen sind zu vermeiden. Beispielsweise können Velos auf einem höheren Niveau durch Unterführungen geleitet werden. An Steigungen nimmt die Geschwindigkeit ab, der benötigte Bewegungsraum hingegen steigt. Radstreifen sollten deshalb 1.50 m Breite aufweisen, bei Steigungen 1.80 m. Der Anhalteweg von Velos ist abhängig von der Geschwindigkeit, der Längsneigung und der Beschaffenheit der Fahrbahn (Rauigkeit, Nässe). Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h beträgt der Anhalteweg zwischen 12 und 16 m.

Verhalten und Bedürfnisse der Velofahrenden

Das Verhalten und die Bedürfnisse der Velofahrenden werden bestimmt durch ihre körperliche Konstitution, ihre Erfahrung und ihre Grundhaltung. Man unterscheidet zwischen Alltags- und Freizeitfahrern. Bei den Alltagsfahrern gibt es die Gruppe der Fahrradfahrer, die sicher und schnell unterwegs sind. Sie zeichnen sich durch eine selbstbewusste Fahrweise aus und bevorzugen direkte (Hauptverkehrs-)Verbindungen, möglichst ohne Hindernisse oder Haltepunkte. Der weniger verkehrsgewandte Fahrer bevorzugt gesicherte Übergänge und ruhige Nebenachsen ohne hohes Verkehrsaufkommen.



Ortsdurchfahrt mit einseitigem Radstreifen in der Steigung (Velokriechspur) und überfahrbarem Mehrzweckstreifen in der Mitte

Le propre du vélo

Pour que les usagers s'approprient les aménagements visant à améliorer la qualité des déplacements à vélo, l'intégration des cycles dans le trafic mixte doit tenir compte de ce qui fait le propre du vélo et de ses utilisateurs:² ceux-ci doivent disposer d'une largeur de chaussée d'au moins 1 m 20 – et de 1 m 80 au minimum dans les courbes, où ils sont en position inclinée. Géométriquement, les changements de direction seront fonction de la vitesse. Le rayon minimal (sans mesures particulières de sécurité) sera de 15 m pour une vitesse de 20 km/h, ou 30 m à 30 km/h. Entre deux rayons, il doit y avoir une section droite (correspondant à un parcours d'environ 3 s).

Même avec les cycles modernes, une montée est un obstacle à l'utilisation du vélo; elle demande un effort supplémentaire et rallonge le parcours: 20 m de dénivellation correspondent à 1 km de plus. Il faut donc autant que possible limiter les dénivellations. A la montée, la vitesse diminue, et l'espace de roulement nécessaire augmente, ce qui porte de 1 m 50 à 1 m 80 la largeur nécessaire à une bande cyclable. La distance d'arrêt d'un vélo dépend de sa vitesse, de la déclivité et de l'état de la chaussée (rugosité du revêtement, chaussée mouillée): à 20 km/h, il faut entre 12 et 16 m pour s'arrêter.

Typologie du cycliste

Le comportement et les attentes des cyclistes sont fonction de la condition physique de chacun, de son expérience et de son état d'esprit. Il faut distinguer entre ceux qui se déplacent tous les jours à vélo et ceux qui le font pour le plaisir.

Parmi les premiers, il y a ceux qui sont à l'aise et vont vite. Sûrs de leurs moyens, ils choisissent les itinéraires rapides et les grands axes, avec un minimum d'obstacles ou d'arrêts. Les moins expérimentés privilégient les traversées avec feux et les axes secondaires moins passants. Les cyclistes sportifs amateurs, qui roulent souvent en groupes, s'assimilent aux cyclistes bien rodés, ceux dont les trajets à vélo sont quotidiens.



Point d'arrêt marqué au sol pour tourner-à-gauche indirect, avec arrêt intermédiaire sur le bord droit

Für sportliche Fahrer, die in ihrer Freizeit oft in Gruppen unterwegs sind, gelten weitgehend die gleichen Ansprüche wie für selbstsichere Alltagsradler. Ganz im Gegensatz zu Velofahrenden, die das Fahrrad zur Erholung nutzen. Sie legen Wert auf erhöhte Sicherheit und erlebnisreiche, attraktive Routen mit guter Wegweisung.

Hauptverkehrsachsen

Die Hauptverkehrsstrassen sind in der Regel auch die Hauptachsen des Veloverkehrs. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden führen dazu, dass auf Verkehrshauptachsen gelegentlich verschiedene Angebote für die Velofahrenden sinnvoll sind. In Knotenbereichen mit einer Lichtsignalanlage ist zum Beispiel sowohl ein direktes (Handzeichen, Einspuren) als auch ein indirektes (Zwischenhalt am rechten Strassenrand) Linksabbiegen möglich. Zur Erhöhung der Sicherheit (Wahrnehmung) sind vorgezogene oder separate Warteplätze vor den Motorfahrzeugen möglich. Bei kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegespuren ist die Montage von Spiegeln sinnvoll, die auch für LKW-Fahrer Einsicht in den «toten Winkel» ermöglichen. Für die Haupt- und Abbiegebeziehungen des Veloverkehrs sind Radstreifen einzurichten. In den Streckenabschnitten zwischen den Knoten wird die Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs wesentlich durch den Querschnitt der Strasse, die Möglichkeiten zum Queren und zum Linksabbiegen bestimmt. Genügend breite Fahrspuren (Überholen durch Personen- und Lastwagen möglich) und tiefe oder überfahrbare Randabschlüsse erhöhen die subjektive und die effektive Sicherheit. Auf Engpässe ohne Überholmöglichkeit muss ein rund 120-150 m langer Abschnitt folgen, der es dem nachfolgenden Verkehr ermöglicht, die Velos zu überholen.

Breite, ausgeräumte Strassenräume verleiten die Fahrzeuglenker zu schnellem Fahren. Hier gilt es, die Anliegen des Veloverkehrs bei der Querschnittsbemessung zu berücksichtigen und im Interesse der Verkehrssicherheit so zu wählen, dass den Fahrzeuglenkern eine korrekte Einschätzung möglich ist, ob sie das Velo in genügendem Abstand überholen können.



Erschliessungsstrasse, Einbahnsystem mit Parkplätzen in Mitte. Für Behinderte sind wegen Zugang spezielle Parkplätze zu schaffen

Dans le second groupe, celui des cyclistes pour le plaisir, c'est la sécurité, l'intérêt d'un itinéraire et la qualité de son balisage qui sont primordiaux.

Les grands axes

Les grands axes routiers sont en général aussi les axes principaux du trafic cycliste. Compte tenu d'attentes qui ne sont pas les mêmes pour tous les usagers à vélo, il peut être judicieux de proposer plusieurs options cyclables; par exemple, à une intersection avec feux, une double possibilité: tourner à gauche directement (en indiquant son intention par un signe de la main et en se mettant en ordre de présélection), ou indirectement (en marquant une pause sur le bord droit de la route). Des zones d'attente avancées (sas pour cyclistes), ou séparées des véhicules à moteur, peuvent aussi être envisagées pour améliorer la sécurité (perception de l'autre). Lorsqu'une voie de circulation permet à la fois de continuer tout droit et de tourner à droite, des miroirs sont un bon moyen d'améliorer la visibilité, notamment pour les chauffeurs de poids lourds qui ont un angle mort. Des bandes cyclables seront aménagées pour la circulation et les présélections. Entre les intersections, la sécurité et la qualité des déplacements à vélo seront largement déterminées par le profil de la route, ainsi que par les aménagements pour traverser et pour tourner à gauche. Là où les voies de circulation sont suffisamment larges (permettant le dépassement par les voitures et les camions) et les bordures de chaussée abaissées ou franchissables, le cycliste se sent plus en sécurité – et il l'est objectivement. Tout rétrécissement de chaussée qui rend le dépassement impossible doit être suivi, sur 120 à 150 m, d'une section sur laquelle les véhicules pourront doubler. Les routes larges et bien dégagées incitent les conducteurs à rouler vite. En dimensionnant une route il faut, pour tenir compte du trafic cycliste, faire en sorte que le conducteur d'un véhicule puisse évaluer correctement s'il peut ou non dépasser un vélo avec une distance suffisante.



La largeur, ici de 4 m 20, permet, à 30 km/h, de dépasser en toute sécurité les cyclistes, même en l'absence de bande cyclable

Nebenachsen und Erschliessungsanlagen

Auf Nebenachsen des Veloverkehrs gilt vielerorts Tempo 30, verbunden mit Rechtsvortritt. Es ist darauf zu achten, dass durch Verkehrsberuhigungselemente keine neuen Gefahrenstellen für Velofahrende entstehen (Wahrnehmung von Hindernissen / horizontale und vertikale Ausgestaltung). Das Öffnen von Einbahnstrassen für Velogegegenverkehr ermöglicht zusätzliche, direkte Verbindungen. Auf Erschliessungsstrassen gelten bei tiefer Geschwindigkeit dieselben Anforderungen wie auf Hauptverkehrsachsen. Auch hier müssen die Begegnungsfälle Personenwagen/Lastwagen/Velo oder Fussgänger/Velo sicher ermöglicht und Geometrie und Sichtweiten der Anlage dem Veloverkehr angepasst werden.

Integration in der Planung

Der öffentliche Strassenraum wird insbesondere im städtischen Umfeld von vielen Nutzungen beansprucht. Daneben muss er hohe städtebauliche Kriterien, zum Beispiel das Aufwerten von Aussenräumen, das Erhalten von Strassenzügen, das Schaffen von Freiräumen und Begrünung, erfüllen. Die Planung und die Umsetzung von Verbesserungen für den Veloverkehr sind deshalb anspruchsvolle Aufgaben.

Die frühzeitige Koordination ist Voraussetzung, dass den verschiedenen, teilweise gegenläufigen Interessen Rechnung getragen werden kann. Damit lassen sich Einsparungen wie auch schwierige, oft nicht mehr mögliche Nachbesserungen vermeiden. Hilfreich ist ein klar definiertes Verfahren, um Differenzen zu bereinigen, nötigenfalls ist eine Interessensabwägung vorzunehmen.

Die Handlungsfelder im Veloverkehrsnetz sind periodisch zu erheben und daraus Schwachstellen und Lücken abzuleiten. Der ausgewiesene Handlungsbedarf aus Sicht des Veloverkehrs soll in Kombination mit Grundsätzen zur Umsetzung in einem behördenverbindlichen Richtplan festgehalten werden.

Ausbildung und Kommunikation

Wesentliche Elemente einer Strategie zur Förderung des Veloverkehrs liegen neben den Ausbauten der Infrastruktur in der Verkehrserziehung und der Bildung, der Beratung und der Kommunikation. Kinder sollen im Schulalter das Velofahren und sicheres Verkehrsverhalten erlernen. Die Beratung der Planer und der Bevölkerung kann verstärkt werden, indem auf der Stufe von Gemeinden und Kantonen weitere Fachstellen geschaffen werden. Die Fachstellen helfen mit, dass die öffentliche Hand ihrer Vorbildfunktion in der Veloförderung gerecht werden kann. Das Wissen um eine fachgerechte Integration des Veloverkehrs muss in die Ausbildung und die Weiterbildung einfließen. Mit der Kommunikation realisierter Verbesserungen ist die Öffentlichkeit zu sensibilisieren, das Velo zu benutzen.

Axes secondaires et dessertes locales

Sur les axes cyclables secondaires, la vitesse maximale autorisée est en général de 30 km/h, avec priorité de droite. Il ne faut pas que les éléments mis en place pour modérer la circulation puissent constituer des mises en danger potentielles pour les cyclistes (bonne visibilité des obstacles / configuration horizontale et verticale). Le contresens cyclable – sens unique classique pour les véhicules à moteur, ouvert à la circulation des cycles dans les deux sens – est un moyen d'offrir davantage d'itinéraires cyclables directs. Sur les dessertes locales où la vitesse est limitée, les critères à respecter sont les mêmes que sur les grands axes: possibilité de croisement sans danger entre voiture/camion/vélo, ou piéton/vélo, ainsi que géométrie et visibilité adaptées au trafic cycliste.

A intégrer dès les études de projet

Une chaussée publique, notamment en ville, est vouée à des usages en tout genre. S'ajoute le fait que différents critères urbanistiques doivent aussi être pris en compte: mise en valeur des espaces extérieurs, conservation des alignements, création d'espaces verts. Dans un tel contexte, les améliorations en faveur du trafic cycliste ne sont pas chose facile. C'est donc un aspect qu'il faut intégrer très tôt dans l'étude d'un projet, pour concilier les intérêts en présence. Il est souvent possible d'éviter les oppositions et d'éviter aussi de se retrouver devant un fait accompli qu'on ne peut plus corriger. Pour cela il est utile de définir en amont une démarche permettant d'éliminer les divergences et, si nécessaire, d'arbitrer entre les intérêts contraires. Un point périodique de la situation sera fait pour recenser les endroits à problèmes et les lacunes sur le réseau cyclable; il donnera lieu à un plan directeur contraignant pour les autorités, accompagné des grandes lignes qui en permettront l'exécution.

Formation et communication

Outre les aménagements d'infrastructure, l'éducation routière et la formation, le conseil et la communication sont des éléments essentiels de toute stratégie pour promouvoir le trafic cycliste. Les enfants en âge scolaire apprendront à rouler à vélo et à le faire dans de bonnes conditions de sécurité. Les nouveaux centres de compétence créés dans les communes et les cantons pour que le secteur public ait un rôle exemplaire dans la promotion du vélo œuvreront aussi pour mieux conseiller les chefs de projet et la population dans ce domaine. L'intégration du vélo dans la circulation figurera dans les programmes de formation. Par la communication, enfin, la population sera informée des améliorations réalisées, créant une incitation à utiliser le vélo.

¹ «Worauf es ankommt», Referat von Oskar Balsiger, 1986

² Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen

Mitglieder stellen sich vor

Citec Ingénieurs Conseils SA

Mobilitätslösungen

SO 9001 zertifiziert



Wirksame, nachhaltige und verträgliche Mobilitätslösungen

Planungen
(Umwelt-)Verträglichkeitsprüfungen
Mobilitäts-Management
Langsamverkehr
Verkehrssteuerung (-management)
Parkierung
Eisenbahntechnik

Baustellen
Projektmanagement
Grossanlässe
Modellierungen
Verkehrskonzepte
GIS-Systeme
Öffentlicher Verkehr

Veloverkehrspezifische Leistungen

Planung

Veloroutennetz, städtebauliche Integration, Intermodalität Velo / ÖV, Promotion, Sicherheit, Parkierung, etc.

Audit

Zertifizierung nach BYPAD (anerkannter Auditor für die Westschweiz)

Ausbildung

Auf Veloverkehr bezogener Fachunterricht

Forschung und Analyse

Zählungen, Verhaltensforschung

Kontakt

Citec Ingénieurs Conseils SA

47, route des Acacias – Case Postale 1711 – 1211 Genève 26
Tél. +41 22 809 60 00 – Fax +41 22 809 60 01 – citec@citec.ch

Citec Ingénieurs Conseils SA

2, avenue du Rothorn – 3960 Sierre
Tél. +41 27 456 39 24 – Fax +41 27 456 39 91 – valais@citec.ch

Filialen

Citec Europe Sàrl (Lyon), Citec Italia Srl (Turin)

Internet

www.citec.ch – www.bypad.org

Kontaktperson Veloverkehr

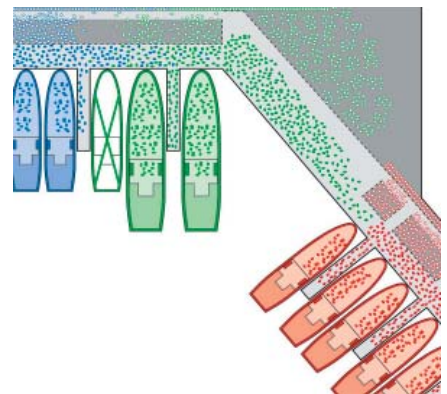
Emmanuel Fankhauser, Verkehrsingenieur ETHZ / SVI, BYPAD-Auditor.
Tél. +41 22 809 60 06 – emmanuel.fankhauser@citec.ch



Liège, Fussgängerstadtplan



Genéve, Euro 2008. Erschliessungskonzept Stadion



St-Tropez, Fussgängerströme



Carouge, Velowegnetz

Les membres se présentent

Citec Ingénieurs Conseils SA

Solutions de mobilité

Certifié ISO 9001

Des réponses efficaces, durables et soutenables à la mobilité

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Aménagements | Chantiers |
| Etudes d'impacts | Gestion de projets |
| Management de la mobilité | Manifestations exceptionnelles |
| Mobilité douce | Modélisation |
| Régulation du trafic | Plans de déplacements |
| Stationnement | Systèmes d'information géoréférencés |
| Technique ferroviaire | Transports collectifs |

Prestations spécifiques dans le domaine du vélo

Planification

Réseaux cyclistes, intégration urbaine, intermodalité vélo+TC, promotion, sécurité, stationnement, etc.

Audit

Certification de politique cyclable BYPAD (auditeur agréé Suisse Romande)

Formation

Enseignement spécialisé de la mobilité cycliste

Recherche et analyse

Comptages, observations comportementales

Pour nous contacter

Citec Ingénieurs Conseils SA

47, route des Acacias – Case Postale 1711 – 1211 Genève 26
Tél. +41 22 809 60 00 – Fax +41 22 809 60 01 – citec@citec.ch

Citec Ingénieurs Conseils SA

2, avenue du Rothorn – 3960 Sierre
Tél. +41 27 456 39 24 – Fax +41 27 456 39 91 – valais@citec.ch

Filiales à l'étranger

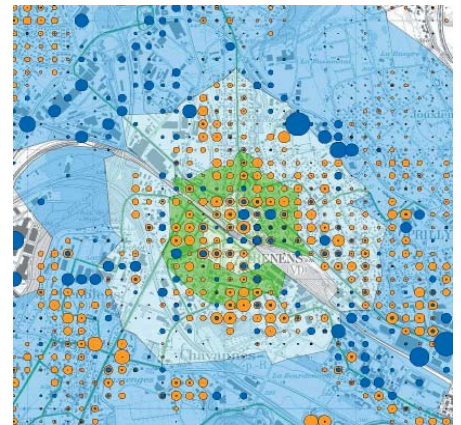
Citec Europe Sàrl (Lyon), Citec Italia Srl (Turin)

Internet

www.citec.ch – www.bypad.org

Personne de contact vélo

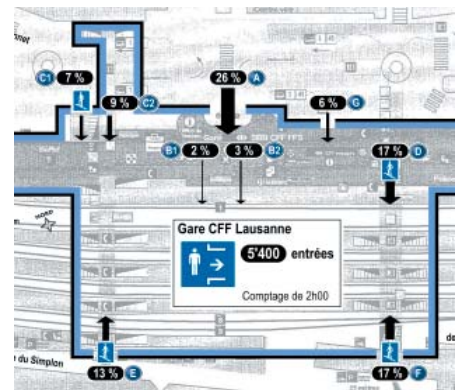
Emmanuel Fankhauser, Ingénieur en transports ETHZ / SVI, auditeur BYPAD.
Tél. +41 22 809 60 06 – emmanuel.fankhauser@citec.ch



Ouest Lausannois, schéma directeur. Analyse SIG



La Mecque. Aménagements piétons.



Lausanne, gare CFF. Comptages piétons.



Lausanne, arrêts TL. Etude de parkings vélo.



Mitglieder stellen sich vor

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern

Verkehrsplanung Stadt Bern
 Zieglerstrasse 62
 Postfach, 3001 Bern
 031 / 321 70 10
 fuss.velo@bern.ch

- Gegründet: 2001
- Mitarbeitende:
 - Roland Pfeiffer 1968, dipl. Ing. TU
 - Isabelle Baschung 1976, dipl. Geographin
- Tätigkeitsfelder: Langsamverkehr

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist der Verkehrsplanung der Stadt Bern angegliedert. Sie entstand aufgrund eines Volksbeschlusses, welcher zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs die Schaffung einer Fachstelle und eine Spezialfinanzierung verlangte.

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr engagiert sich für

- Attraktive, durchgehende, sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen
- Genügend öffentliche Veloabstellplätze
- Attraktive Umsteigebeziehungen
- Erschliessung der Quartiere durch Fuss- und Veloverbindungen
- Förderung der schwachen Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Betagte, zu Fuss Gehende, Velofahrende)

Um diese Ziele zu erreichen stehen der Stadt Bern während 10 Jahren jährlich 4 Millionen Franken zur Verfügung. Dieses Geld fliesst grösstenteils in Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen von allgemeinen Tiefbauvorhaben. Für ausschliessliche Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen stehen der Fachstelle 800'000 Franken pro Jahr zur Verfügung.



Bollwerk, Bern: Die neuen Radstreifen erhöhen die Verkehrssicherheit für Velofahrende.

Les membres se présentent

Service Piétons et Vélo de la Ville de Berne

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern

- Service créé en: 2001
- Y travaillent:
 - Roland Pfeiffer, 1968, ingénieur TU
 - Isabelle Baschung, 1976, géographe
- Champ d'activité: mobilité douce

A la Ville de Berne, le Service Mobilité douce est rattachée à la Planification du trafic. Elle est née d'une décision populaire qui demandait que soit créé un service spécifique, financé par un fonds spécial, pour la promotion des piétons et des vélos.

Le service Piétons et Vélo agit pour:

- des liaisons piétonnières et cyclables agréables, continues, sûres et directes
- des stationnements vélo en nombre suffisant sur le domaine public
- une intermodalité facilitée
- la desserte des quartiers par des cheminements piétonniers et cyclables
- les catégories d'usagers plus exposées telles que les enfants, les personnes âgées, les piétons, les cyclistes

Pour atteindre ces objectifs, la Ville de Berne dispose pendant dix ans d'un budget annuel de 4 millions de francs. Cet argent est affecté principalement à des améliorations en faveur des piétons et des cyclistes lors de chantiers généraux. Pour les mesures qui ne concernent que le trafic piétonnier et cyclable, le service Mobilité douce peut compter sur 800 000 francs par année.



Aktuelle Projekte sind zum Beispiel die Velostation Milchgässli (seit 13. Mai 2007 offen), die Verbesserung der Veloparkierung in der Stadt Bern (600-800 neue Veloparkplätze bis ins Jahr 2008), die Verbesserung der Veloroutensignalisation auf Gemeindegebiet Bern (Abstimmung lokaler auf regionale und nationale Routen) oder der Aufbau von Fussverkehrserhebungen.

Parmi les projets d'actualité il faut citer la Vélostation Milchgässli (ouverte depuis le 13 mai 2007), l'amélioration du stationnement vélo en ville de Berne (600 à 800 nouvelles places d'ici à 2008), l'amélioration de la signalisation pour les itinéraires cyclables sur la commune de Berne (mise en conformité avec les itinéraires régionaux et nationaux), enfin la mise en place de comptages pour le trafic piétonnier.

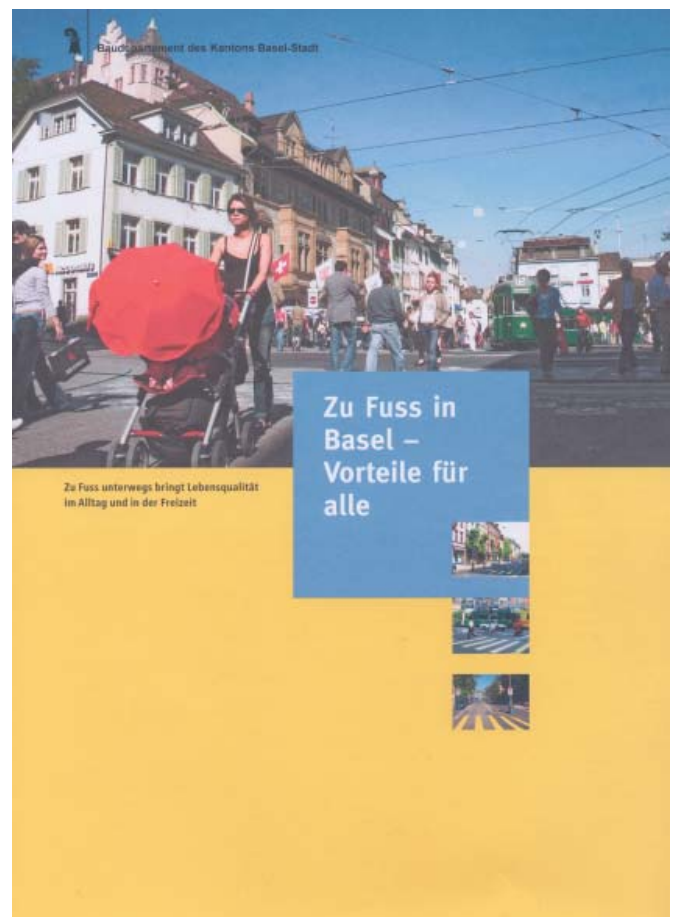
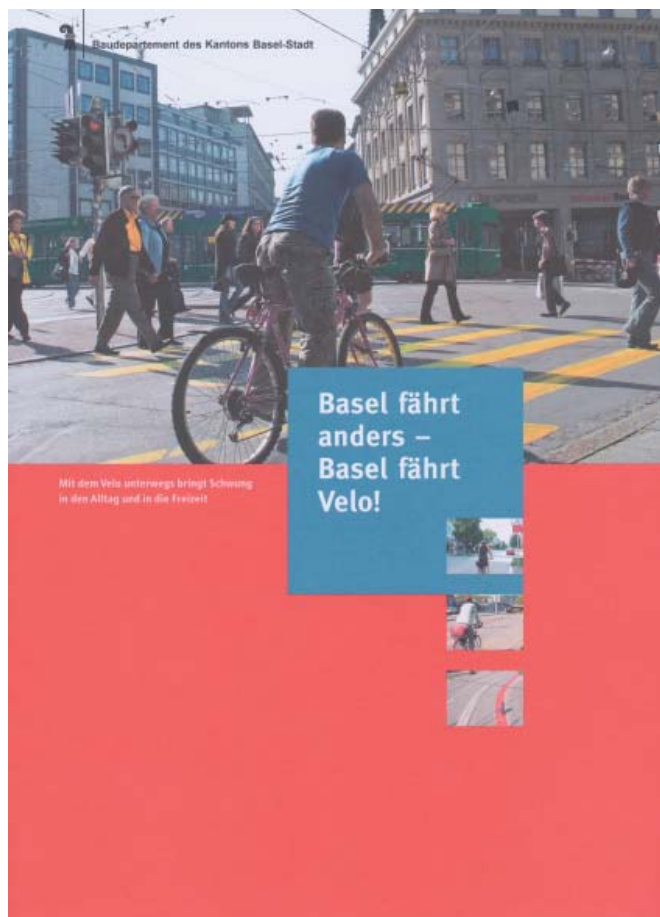
Präsentationsmappen zum Fuss- und Veloverkehr in Basel

Basel hat im 2006 je eine Präsentationsmappe zum Fuss- und zum Veloverkehr erstellt, welche von der Entwicklung der Fussverkehrs- bzw. Veloförderung über die politischen Vorgaben und planerischen Konzepte bis hin zu Massnahmen einen Überblick schafft. Zu bestellen bei der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Basel-Stadt (barbara.auer@bs.ch).

Se déplacer à pied et à vélo à Bâle: dépliants de présentation

En 2006, Bâle a édité des dépliants consacrés l'un au trafic piétonnier, l'autre au trafic cycliste. Des avancées dans les déplacements à pied et à vélo aux mesures mises en œuvre, en passant par les choix politiques et les projets d'aménagement, ces documents dressent un état de la situation en matière de mobilité douce. Ils peuvent être commandés auprès de la «Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Basel-Stadt».

(barbara.auer@bs.ch)



Burgdorf

Beitrag von Ueli Steiner, Baudirektion Burgdorf

Attraktive Fuss- und Radwegverbindungen durch geschickte Nutzung von Synergien

In Burgdorf wird viel gebaut. Das eröffnet Chancen zum Trittbrettfahren. Durch die Nutzung von Synergien mit unterschiedlichen Bauvorhaben ergänzt die Stadt Burgdorf schrittweise ihr Fuss- und Radwegnetz. Zwischen 2005 und 2009 können so in der Stadt 1.5 km neue und attraktive Wegabschnitte realisiert werden.

Die seit einigen Jahren anhaltende Entwicklungsdynamik in Burgdorf ist unübersehbar. Zahlreiche Überbauungen stehen kurz vor der Baureife, sind im Bau oder sind schon bezogen. Das ausgedehnte innerstädtische Gewässernetz wird hochwassertauglich gemacht und gleichzeitig aufgewertet. Und mit dem unmittelbar bevorstehenden Umbau und Ausbau der Bahnanlagen kommt der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Burgdorf endgültig in Fahrt.

Diese Dynamik eröffnet Chancen auch für den weiteren Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes. Burgdorf hat vor 20 Jahren mit seinem städtischen Radwegring eine Pionierleistung vollbracht. Allerdings weist der Radwegring nach wie vor Lücken auf, und die Anbindung an das Geschäftszentrum im Bahnhofquartier ist höchst unbefriedigend. Durch geschickte Nutzung von Synergien mit anderen Bauvorhaben konnten und können nun weitere Ergänzungen des Langsamverkehrsnetzes realisiert und Lücken geschlossen werden.

Gribi-Weg, 2005

Das Projekt zur Schliessung der Lücke zwischen dem Einkaufszentrum Neumarkt und dem Radwegring beim Gsteighofschulhaus lag schon einige Jahre in den Schubladen, als der Besitzer des Gribiareals vor etwa 6 Jahren das Projekt für den Bau der Seniorenresidenz Burdlef anpackte. Die zur Realisierung notwendigen planungsrechtlichen Änderungen erfolgten in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Bauherrschaft.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Fragen rund um Infrastrukturbeiträge, Parkplatzeratzabgaben etc. in einer partnerschaftlichen und konstruktiven Zusammenarbeit geklärt. Es wurde vereinbart, dass die Bauherrschaft im Zuge der Erstellung der Residenz gleichzeitig den rund 400 m langen Fuss- und Radweg auf eigene Kosten erstellt. Damit waren alle Beiträge abgegolten.

Die Partnerschaft zwischen Bauherrschaft und Stadt brachte gute Frucht. Das Projekt wurde zu einem vollen Erfolg. Die attraktive, im Hangbereich hinter der neuen

Berthoud

Compte-rendu de Ueli Steiner, Direction des travaux publics Berthoud (BE)

Des synergies bien utilisées, pour améliorer les déplacements à pied et à vélo

A Berthoud, on construit beaucoup. Progressivement, en profitant des synergies avec différents projets de construction, la Ville complète son réseau piétonnier et cyclable. Entre 2005 et 2009, un kilomètre et demi de nouveaux cheminements seront ainsi ainsi réalisés.

Impossible d'embrasser d'un seul coup d'œil tous les projets issus d'une dynamique du développement qui, dans notre ville, dure depuis quelques années déjà. De nombreuses zones bâties vont voir le jour, d'autres ont déjà trouvé leurs premiers occupants. Des travaux sont en cours sur l'important réseau hydrographique de la ville pour assurer, ou améliorer, la protection contre les crues. La gare et ses alentours, pôle de développement cantonal, vont être transformés et agrandis.

A l'intérieur de cette dynamique, le réseau piétonnier et cyclable profite de se développer. Il y a une vingtaine d'années, Berthoud faisait œuvre de pionnier en aménageant une ceinture urbaine à l'usage exclusif des cyclistes et des piétons. Mais cette réalisation reste imparfaite: elle n'offre en effet pas de relation satisfaisante avec le centre-ville et ses nombreux commerces dans le quartier de la gare. Il s'agit maintenant, en profitant des synergies avec d'autres réalisations, d'étoffer le réseau pour la mobilité douce et d'en combler certaines lacunes.

Gribi-Weg, 2005

Le projet du Gribi-Weg consistait à pallier l'absence de liaison entre le centre commercial du Neumarkt et la ceinture cyclable, à hauteur du bâtiment scolaire du Gsteighof. Resté dans les tiroirs pendant plusieurs années, il en est ressorti lorsque, il y a de cela six ans environ, le propriétaire du grand terrain sur lequel était autrefois implantée la scierie Gribi a décidé d'y construire une résidence du troisième âge. Une collaboration étroite s'est nouée entre la Ville et le maître de l'ouvrage pour réaliser les modifications réglementaires nécessaires en matière d'aménagement.

C'est ainsi que les questions relatives notamment aux contributions à l'infrastructure ou aux taxes de remplacement pour places de parc manquantes ont pu se régler dans un esprit constructif et consensuel. Il fut convenu que, à titre de compensation et pour solde de tout compte, le maître de l'ouvrage, au moment de construire sa résidence, aménagerait à ses frais un chemin piétonnier et cyclable sur quelque 400 m.

Residenz verlaufende Wegverbindung wird viel genutzt und geschätzt. Die Stadt hat den neuen Gribi-Weg im letzten Jahr zum betrieblichen und baulichen Unterhalt übernommen. Damit besteht nun für den Langsamverkehr erstmals eine überzeugende Alternative zur stark befahrenen Lyssachstrasse.

Ce partenariat a porté ses fruits, et le projet a été une totale réussite. Le nouveau cheminement, très agréable, passe sur la pente derrière la nouvelle résidence; il est très utilisé et très apprécié. C'est la Ville qui assure l'entretien lié à la construction et à l'exploitation du nouveau Gribi-Weg, qui constitue le premier itinéraire convaincant permettant à la mobilité douce d'éviter la grosse circulation de la Lyssachstrasse.



Gribiweg

Schützematt-Weg, 2006

Burgdorf wird von einem industriehistorischen, ausgedehnten Gewässernetz durchzogen. Noch immer speisen 9 Kleinwasserkraftwerke Strom ins Netz ein. Diese Gewässer dienen aber auch dazu, Hochwasserereignisse aus den Seitentälern im Raum Oberburg gefahrlos durch Burgdorf abzuführen. Zurzeit werden verschiedene Wasserläufe für über drei Millionen Franken ausgebaut und gleichzeitig ökologisch aufgewertet. Im Raum Schützematt – der grossen Allmend der Stadt – wurde in diesem Zusammenhang der bisher eingedolte Gewässerlauf der Kleinen Emme wieder geöffnet.

Schützematt-Weg, 2006

Berthoud est traversé par un réseau hydrologique intéressant et étendu, né de son histoire industrielle. A l'heure actuelle, neuf microcentrales hydrauliques alimentent encore le réseau électrique de la ville. Mais ce réseau doit aussi pouvoir, lorsque surviennent des crues, évacuer les eaux venues des vallées latérales, dans la région d'Oberburg. Pour un montant de plus de 3 millions de francs, des travaux ont été entrepris pour aménager différents cours d'eau et assurer leur mise en valeur écologique. Sur la Schützematt, notamment, la Kleine Emme, qui passait à cet endroit en galerie, a été remise à ciel ouvert.

Verbunden mit der Bachöffnung wurde der Schützematweg von der Sporthalle entlang des neuen Bachlaufs um ca. 200 m bis zum Freibad verlängert. Auf dem Platz zwischen Hallenbad, Freibad und Markthalle wurde mit einer örtlichen Öffnung ein neuer gut gestalteter Aufenthaltsbereich am Wasser geschaffen. Der neue Fussweg entlang dem neuen Bach wertet den südlichen Teil der Schützemat markant auf. Er wurde von der Bevölkerung sehr gut angenommen und wird rege benutzt.

A cette occasion, le Schützematweg a été prolongé d'environ 200 m le long du ruisseau, jusqu'à la piscine en plein air. La place entre la piscine couverte, celle en plein air et le marché couvert a été réaménagée et offre désormais une aire de récréation au bord de l'eau, où il fait bon se tenir. Le nouveau cheminement piétonnier le long du nouveau ruisseau agrémente nettement la partie sud de la Schützemat. Il a été très bien accueilli par la population, qui l'utilise beaucoup.



Platzgestaltung mit Bachöffnung

Réaménagement de la place

Neuer Fuss- und Radweg zum Bahnhof, 2008-2009

Das Gebiet um den Bahnhof ist ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) des Kantons Bern. Der ESP ist für Burgdorf das grösste und zentralste Entwicklungsgebiet der Stadt. Es ist jedoch für den Langsamverkehr ungenügend erschlossen. Im ESP-Masterplan ist vorgesehen, sowohl für die Quartiere im Südwesten als auch im Nordosten neue, sichere und attraktive Langsamverkehrsverbindungen an den Bahnhof zu realisieren.

Der Bahnhof Burgdorf ist ein wichtiger Knotenpunkt des S-Bahnnetzes und wird ab 2007 von SBB und BLS vollständig erneuert. Zugleich soll die S-Bahnlinie zwischen Burgdorf-Steinhof und Bahnhof Burgdorf durchgehend auf Doppelspur ausgebaut werden. Dazu sind eine neue Brücke über die Lyssachstrasse, Dammverbreiterungen und neue Gleisgeometrien notwendig.

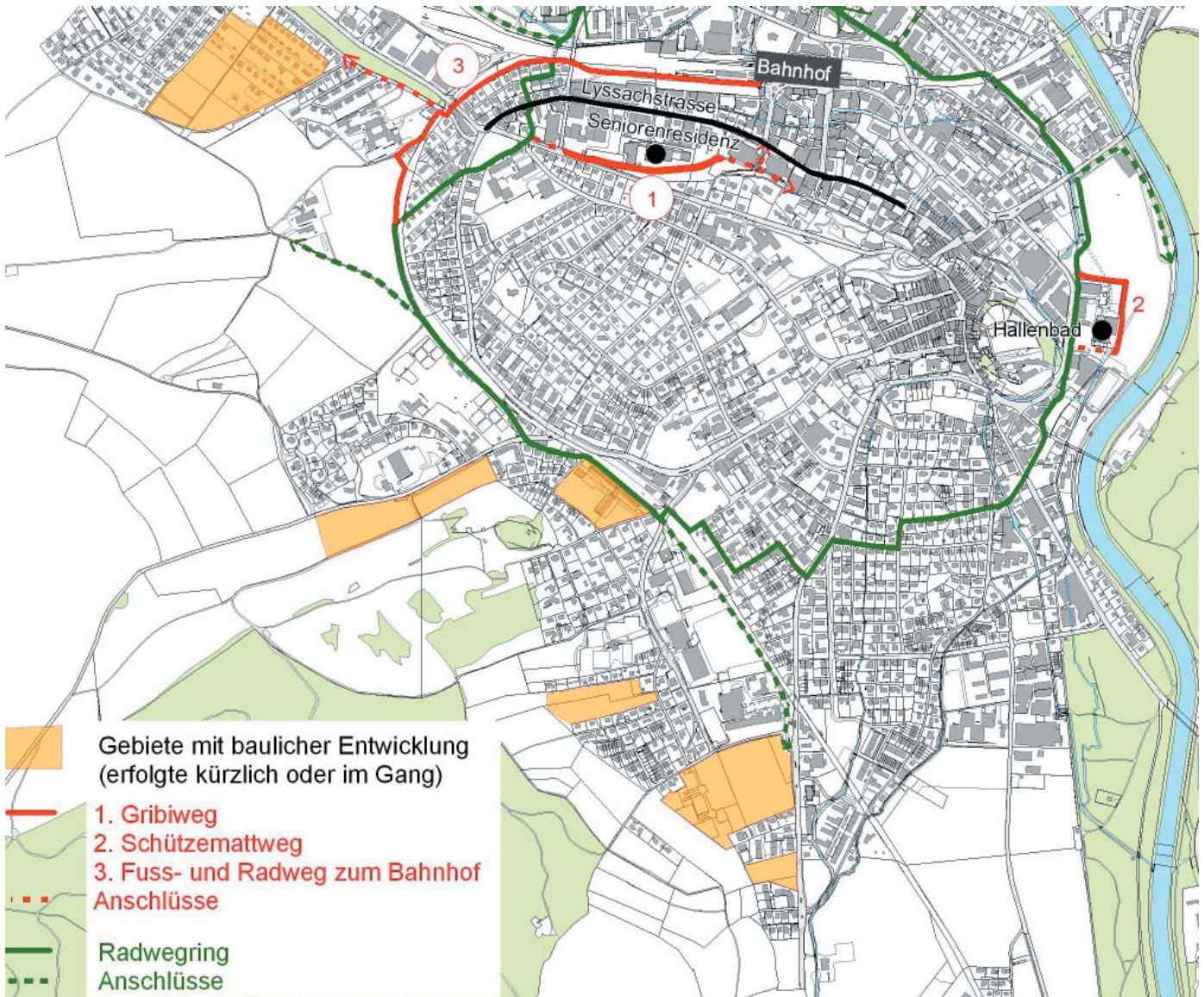
Nouvel itinéraire piétonnier et cyclable jusqu'à la gare, 2008-2009

Le site de la gare est un pôle de développement économique du canton de Berne. C'est aussi, pour Berthoud, le quartier le plus central et au potentiel de développement le plus important. Mais son accès à pied ou à vélo laisse beaucoup à désirer. Le projet de pôle de développement prévoit donc de réaliser de nouveaux cheminements destinés à la mobilité douce, sûrs et conviviaux.

La gare de Berthoud est un point nodal important du réseau RER; CFF et BLS vont la rénover complètement. La voie unique entre Berthoud-Steinhof et la gare de Berthoud sera doublée. S'y ajouteront un nouveau pont au-dessus de la Lyssachstrasse, l'élargissement des terre-pleins et un nouveau plan des voies.

In engem Kontakt mit der BLS plant die Stadt Burgdorf, diese Bauarbeiten gleichzeitig zur besseren Anbindung der westlichen und südwestlichen Quartiere an den Bahnhof zu nutzen. Die neue Bahnbrücke wird um das Mass für einen Fuss- und Radweg verbreitert. Baupisten für den Bahnbau werden als Unterbau für den Fuss- und Radweg weiterverwendet. Die frei werdende, eingleisige Brückenplatte über die Tiergartenstrasse wird zur Fuss- und Radwegbrücke. Damit wird der Langsamverkehr in Zukunft sicher und direkt von den stark wachsenden Wohnquartieren im Westen und Süden zum Bahnhof und zu den Einkaufszentren geführt. Das Befahren der gefährlichen und stark befahrenen Knoten National und Aebi und der Lyssachstrasse entfällt. Die Nutzung der Synergien mit dem Bahnbau führt zu einer kostengünstigen Lösung eines alten Problems. Das Stadtparlament hat im März 2007 einen Ausführungskredit von CHF 1.2 Mio. für dieses Projekt denn auch einstimmig genehmigt.

En étroite concertation avec le BLS, la Ville de Berthoud souhaite profiter de ces chantiers pour améliorer les itinéraires reliant à la gare les quartiers sud-ouest/nord-est. Le nouveau pont ferroviaire sera élargi de manière à accueillir un cheminement piétonnier et cyclable sur le tracé des pistes d'accès au chantier. Le pont à voie unique au-dessus de la Tiergartenstrasse ne sera plus utilisé par le trafic ferroviaire; il deviendra une passerelle pour piétons et cyclistes. Dès lors, les habitants des quartiers ouest et sud, en forte croissance, pourront accéder directement et en toute sécurité à la gare et aux commerces, en évitant les carrefours dangereux et à forte circulation National et Aebi sur la Lyssachstrasse. Un problème ancien trouve ainsi une solution financièrement avantageuse dans les synergies avec le chantier ferroviaire. En mars 2007, le Législatif de la Ville a approuvé à l'unanimité un crédit d'exécution de 1,2 million de francs pour ce projet.



Gebiete mit baulicher Entwicklung und neuen Langsamverkehrsverbindungen

Zones de développement et nouvelles infrastructures pour la mobilité douce

Ausbildung und Prävention

Martin Urwyler, Stadt Luzern

Die Velokonferenz Schweiz bemüht sich, auch im Bereich der Fahrausbildung die Bedürfnisse des Veloverkehrs zu vermitteln, sei dies in der Begleitung von Velofahrkursen als Auditoren oder bei Empfehlungen zur Ausbildung von Lastwagenfahrern.

Veloaudits

Der Verkehrssicherheitsrat führt im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit die Qualitätskontrollen für die von ihm finanziell unterstützten Velofahrkurse durch. Die nachfolgenden Mitglieder der Velokonferenz führen für den Verkehrssicherheitsrat solche Audits durch:

Stefan Bürgler, Christoph Lippuner, Niklaus Schranz, Bernhard Staiger, Martin Urwyler, Niklaus Vögeli.

Für ihren Einsatz sei an dieser Stelle herzlich gedankt! Der Vorstand wünscht den Experten weiterhin spannende, interessante und kurzweilige Audits.

Qu'ils en soient ici vivement remerciés par le comité, qui leur souhaite de continuer à trouver pleine satisfaction dans cette activité.

Empfehlungen für Lastwagenfahrkurse

Die Kommission Velofahrkurse des Verkehrssicherheitsrats hat bei den Veranstaltern von Weiterbildungskursen für den motorisierten Verkehr den Input gegeben, das Thema Velo und Auto, respektive Lastwagen aufzunehmen. Die Veranstalter waren demgegenüber nicht abgeneigt, vor allem die Veranstalter von Lastwagenfahrkursen zeigten Interesse. Es sollte jedoch von Seiten der Kommission ein konkreter Vorschlag kommen, damit sich die Veranstalter ein Bild machen können. Franz Neff vom Verkehrssicherheitsrat bat daher Martin Urwyler, Vertreter der Velokonferenz Schweiz im Verkehrssicherheitsrat, das Thema im Vorstand der Velokonferenz zu besprechen. Es wurde vorerst der Fokus auf das Verkehrsverhalten Velos / Lastwagen gelegt und den Veranstaltern von Lastwagenfahrkursen folgende Themen vorgeschlagen:

1. Abstand

Lastwagen- und Velofahrer sind mit sehr unterschiedlichen Fahrzeugen unterwegs. Ein Durchschnittsvelo wiegt um die 15 kg, ein Lastwagen bis 40 Tonnen. Dies gilt es beim Auffahren und Überholen zu beachten. Velofahrer fühlen sich durch zu nahe auffahrende Lastwagen bedrängt. Beim Überholen, insbesondere ausserorts, ist auch die Sogwirkung, die ein überholender Lastwagen auf das Leichtgewicht Fahrrad erzeugt, zu beachten. Deshalb gilt: immer genügend Abstand halten.

Formation et prévention

Martin Urwyler, Ville de Lucerne

Dans le domaine de la formation, la Conférence Vélo Suisse s'efforce de faire mieux connaître les besoins du trafic cycliste, soit par des audits lors des cours pour cyclistes, soit par des recommandations pour la formation des chauffeurs de poids lourds.

Audits des cours de conduite cycliste

Sur mandat du Fonds de sécurité routière, le Conseil de la sécurité routière effectue des contrôles de qualité dans les cours pour cyclistes qu'il soutient financièrement. Plusieurs membres de la Conférence Vélo assurent ces audits.



Recommandations pour la formation des chauffeurs de poids lourds

La Commission des cours pour cyclistes au sein du Conseil pour la sécurité routière a lancé l'idée, auprès des responsables de la formation continue destinée aux conducteurs de véhicules à moteur, d'aborder dans leurs cours le thème «Vélo et voiture», mais aussi «Vélo et camion». Cette suggestion a suscité un certain intérêt, notamment pour les cours destinés aux chauffeurs de poids lourds. Il fallait donc élaborer un projet concret. Franz Neff, du Conseil pour la sécurité routière, a prié Martin Urwyler, représentant de la Conférence Vélo Suisse au sein du conseil, d'en discuter au comité de la conférence. D'où, dans un premier temps, les sujets proposés ci-dessous.

1. Distance à respecter

Entre un poids lourd et un vélo, il n'y a pas de commune mesure: le premier affiche un poids moyen de 40 t, le second de 15 kg. Ce sont des chiffres qu'il faut avoir bien présents à l'esprit lorsque le camion rattrape le cycliste ou qu'il le dépasse. Les cyclistes se sentent harcelés lorsqu'un camion les suit de trop près. Un camion qui dépasse produit un effet d'aspiration sur le poids plume qu'est le vélo. Respecter une distance suffisante, telle est la règle dans tous les cas.

2. Schwenkbereich

Der Hinterteil eines Lastwagens schwenkt beim Abbiegen je nach Fahrzeugtyp mehr oder weniger aus. Velofahrer sind sich dessen leider häufig nicht bewusst und fahren in den Gefahrenbereich. Durch Warnhinweise am Lastwagen (z.B. Kleber „Schwenkt aus“) kann auf die Gefahr aufmerksam gemacht werden. Durch entsprechende Kurvenfahrt kann der Lastwagenchauffeur das Ausschwenken reduzieren.

3. Unterfahrerschutz

Es soll aufgezeigt werden, wie ältere Lastwagen freiwillig nachgerüstet werden können.

4. Anlieferungen

In Agglomerationen und Städten fehlen häufig geeignete Anlieferungsplätze. Es kommt vor, dass die Anlieferung von der Fahrbahn aus erfolgt. Häufig werden Velostreifen für Anlieferungszwecke missbraucht (siehe dazu VRV, Art. 40, „Führer anderer Fahrzeuge dürfen auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen fahren, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern“). Wird auf dem Radstreifen angeliefert, kommt es häufig zu solchen Behinderungen. Die Radfahrenden werden gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen. Anlieferungen, welche Radstreifen belegen, sollten daher wo immer möglich vermieden werden.

5. Aufgeweitete und vorgezogene Radstreifen

Aufgeweitete und vorgezogene Radstreifen vor Lichtsignalanlagen helfen mit „Tote Winkel Unfälle“ zu vermeiden. Fahrradfahrende können bei Rot in den Sichtbereich der Chauffeure fahren. Die Haltebalken müssen aber beachtet werden. Beobachtungen zeigen, dass diese von den Lastwagenchauffeuren gut eingehalten werden, aber leider häufig von PW-Lenkern nicht.



2. Déportement

La partie arrière d'un camion qui prend un virage se déporte sur le côté, plus ou moins selon le type de véhicule. Malheureusement les cyclistes l'ignorent souvent et roulent dans la zone dangereuse. A tel point que certains camions affichent un autocollant «Danger», qui met en garde contre les risques de déportement. Le chauffeur, selon comment il prend les virages, peut influencer sur l'amplitude du déportement.

3. Dispositif anti-encastrement

Il s'agira d'expliquer comment installer ce dispositif sur les camions plus anciens qui n'en sont pas équipés.

4. Livraisons

Il arrive souvent, dans les villes et les agglomérations, que les emplacements permettant les livraisons fassent défaut. Le chauffeur livre alors pendant que son véhicule reste sur la chaussée. Souvent, les bandes cyclables sont ainsi accaparées par des véhicules en livraison. Ce qui constitue en général une entrave au sens où l'entend l'article 40 OCR: «Les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue, pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée.» Les cyclistes sont forcés d'emprunter la chaussée, avec les risques que cela comporte. Donc: une pratique que les chauffeurs éviteront dans toute la mesure du possible.



5. Sas pour cyclistes

Les sas et zones d'attente séparées des véhicules à moteur sont un bon moyen d'éviter les accidents dus à l'angle mort. Lorsque le feu est rouge, les cyclistes s'avancent dans le champ de visibilité des chauffeurs. Ce qui implique que ceux-ci respectent la ligne d'arrêt. Les chauffeurs de poids lourds le font, les conducteurs de voiture malheureusement moins.

6. Kernfahrbahnen und Schmalfahrbahnen

Kernfahrbahnen bestehen im Normalfall aus je zwei Radstreifen und einer Kernfahrbahn. Die Breite der Kernfahrbahn deckt nicht jeden Begegnungsfall ab. Anders als bei den Kernfahrbahnen wird bei den Schmalfahrbahnen eine Leitlinie markiert. Die einzelnen Fahrspuren sind aber ebenfalls zu schmal um jeden Begegnungsfall abzudecken. D.h. dass beispielsweise beim Kreuzen zweier Lastwagen auf die Radstreifen ausgewichen werden muss. Dabei ist Art. 40, VRV (siehe oben) einzuhalten. Gegenüber konventionellen Verkehrsanlagen kann so Platz eingespart werden. Studien und Erfahrungen zeigen gute Resultate. Chauffeure sollten über Sinn, Zweck, Auswirkungen und Umgang mit diesen relativ neuen Anlagen Bescheid wissen.



7. Überbreite Fahrspuren

Überbreite Fahrspuren sind Spuren, die zu schmal sind, um zwei einzelne parallel laufende Fahrspuren zu markieren, jedoch breit genug, dass gewisse Fahrzeuge nebeneinander fahren können, wie z.B. PW/PW oder PW/LW. Zurzeit laufen Forschungsarbeiten zu diesem Thema. Denkbar ist beispielsweise, in Städten durch Umwandlung zweier Fahrspuren in eine überbreite Fahrspur Platz zu gewinnen.

8. Toter Winkel

Berufschauffeure kennen die Problematik des toten Winkels. Trotzdem kommt es jedes Jahr immer wieder zu tragischen Unfällen. Es soll aufgezeigt werden, wie vor allem ältere Lastwagen durch zusätzliche Spiegel, z.B. „Towi-Spick“, nachgerüstet werden können. Bei Lichtsignalanlagen (LSA) werden als Sehhilfen heute oft Trixi-Spiegel installiert. Chauffeure sollen die Funktion des Trixi-Spiegels kennen. Wenn nach Meinung der Chauffeure an einer LSA ein solcher Spiegel fehlt, sollen sie ruhig die Initiative ergreifen und mit den zuständigen Behörden Kontakt aufnehmen.

6. Chaussées à voie centrale banalisée et chaussées étroites

Là où la place est comptée, deux aménagements sont parfois utilisés, avec de bons résultats comme le prouvent expériences et études: le premier consiste en une chaussée avec en général deux bandes cyclables et une voie centrale banalisée, dont la largeur ne permet pas tous les croisements; le second est une chaussée à voie étroite, avec une ligne de direction marquée au sol – même si les voies ainsi délimitées sont trop étroites pour permettre tous les croisements. Dans les deux cas, lorsque par exemple deux camions doivent croiser, chacun se déporte sur la bande cyclable sur le côté. Avec les réserves qu'impose l'art. 40 OCR cité plus haut. Ces aménagements, leur raison d'être et leur fonctionnement doivent être connus des chauffeurs.

7. Voies larges

Une voie large est trop étroite pour qu'il soit possible d'y marquer deux voies de circulation côte à côte, mais assez large pour permettre la circulation parallèle de certains véhicules, par exemple voiture-voiture ou voiture-camionnette. La voie large est un autre aménagement possible lorsque la place est comptée; elle est actuellement à l'étude.



8. Angle mort

Les chauffeurs professionnels connaissent bien les problèmes que pose l'angle mort. Celui-ci est néanmoins chaque année à l'origine d'accidents tragiques. La pose de rétroviseurs supplémentaires (Towispick) est une mesure utile. Le miroir Trixi aussi: fixé aux feux de signalisation, il améliore la visibilité. Les chauffeurs doivent connaître ces dispositifs, qu'ils peuvent prendre l'initiative de réclamer là où ils les jugent appropriés.