

INFO BULLETIN

2/2009



Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Inhalt

Editorial	3
Veranstaltungen	4
Informationen	4
Veloerleihsysteme in Agglomeration	
Lausanne-Morges	6
Bericht zur Fachexkursion in Basel	10
Prix Velo Infrastruktur 2010	24

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Sommaire

Editorial	3
Manifestations	4
Informations	4
Le vélo en libre service dans l'agglomération	
Lausanne-Morges	6
Compte rendu de l'excursion technique à Bâle	10
Prix Vélo Infrastructures 2010	24

Redaktionskommission / Commission de rédaction

Redaktion und Gestaltung / Rédaction et graphisme

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

Redaktionsstelle West / Correspondants Ouest

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

Redaktionsstelle Ost / Correspondants Est

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

Redaktionsstelle Zentrum / Correspondants Centre

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

Redaktion

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

Übersetzung D > F / Traduction A > F

Delphine Renard, Lausanne

Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz / Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse

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

Redaktionsschluss/Délai pour l'envoi à la rédaction

Für das Info-Bulletin 1/2010
14. Mai 2010

pour l'info-bulletin 1/2010
14 mai 2010

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Der Herbst ist da und damit ist der Jahresendspurt eingeläutet. Für uns alle bestehen Vorgaben, Projekte bis Ende Jahr auf den geforderten Stand zu bringen oder abzuschliessen. Dazu zählen u.a. auch die Vorprojekte der Langsamverkehrsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen. Der Veloverkehr ist Teil des Verkehrssystems und die angestrebten Verbesserungen haben Auswirkungen auf die andern Verkehrsträger und auf den Strassenraum. Die Planung ist deshalb anspruchsvoll und benötigt in einigen Fällen mehr Zeit als geplant. Bei verschiedenen Projekten zeigt sich auch, dass ihre Umsetzung mit höheren Kosten verbunden ist als bei der Eingabe der Agglomerationsprogramme abgeschätzt wurde. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass zwei für diese Ausgabe geplante Artikel über Velomassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen noch nicht publiziert werden können. Wir holen dies sobald möglich nach!

Den Grossteil dieser Ausgabe nimmt deshalb die Dokumentation der Exkursion vom 30. Oktober in Basel ein. Die Veranstaltung hat unter den Teilnehmenden ein positives Echo ausgelöst. Ein herzliches Dankeschön an die an der Organisation Beteiligten sowie an die Referentinnen und Referenten.

Christof Bähler
Für die Redaktion

Editorial

Chers Amis lecteurs,

Voici l'automne, et avec lui le sprint habituel de fin d'année! Nous sommes tous aux prises avec des objectifs à atteindre, des projets à faire progresser ou à terminer, parmi lesquels les avant-projets des mesures en faveur de la mobilité douce des projets d'agglomération. Le vélo est partie intégrante du système des transports et les améliorations visées se répercuteront sur les autres voies de circulation et l'espace routier. La planification requiert donc un grand investissement et, dans certains cas, prend plus de temps que prévu. Pour différents projets, il est également apparu que la mise en œuvre serait plus coûteuse que l'estimation initiale au moment de la transmission des programmes. C'est pourquoi deux des articles que nous avions prévu de publier dans cette édition au sujet de mesures en faveur du vélo dans les projets d'agglomération ont dû être reportés; nous les ferons paraître dès que possible!

Cette édition est donc principalement consacrée au compte-rendu de notre excursion à Bâle du 30 octobre dernier, une journée sur laquelle les participants portent un regard très positif. Que toutes les personnes impliquées dans l'organisation, ainsi que les orateurs et oratrices, soient ici chaleureusement remerciés.

Christof Bähler
Pour la Rédaction

Veranstaltungen

VSS-Fachtagung „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“, 17. März 2010, Verkehrshaus Luzern

Der VSS hat im August 2009 die Norm „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen, FGSO“ veröffentlicht. Mit der Norm alleine lässt sich jedoch keine adäquate Strassenraumgestaltung verwirklichen. Zudem birgt die „blinde“ Anwendung der Norm einige Gefahren. Die Tagung zu den FGSO will Behörden, Ingenieure und Planer auf diese Problematik sensibilisieren. Der Inhalt der Norm soll erklärt werden und die Teilnehmer sollen mit Anschauungsbeispielen Lösungsansätze für ihre Projekte erhalten.

Alle Referate der Tagung werden übersetzt. Weitere Informationen erhalten Sie beim VSS.

TRANSINFRA Schweizer Messe für Verkehrsinfrastruktur, 9. bis 12. März 2010, Ausstellungs- und Kongresszentrum «Forum Fribourg»

TRANSINFRA ist der Grossanlass im Bereich Strassen-, Bahn- und Flughafeninfrastruktur und bietet den Fachleuten aller Tiefbausparten eine Plattform. Die Schweiz verfügt über ein dichtes Strassen-, Schienen- und Flughafenetz und kann sich auf kompetente Partner verlassen. Diese Spitzenposition kommt dank hochqualifiziertem Personal zustande, das über Know-how und Erfahrung im Infrastrukturbau verfügt. TRANSINFRA nimmt dank ihrem attraktiven Umfeld eine starke Stellung als Schweizer Plattform ein und zeichnet sich mit mehreren thematischen Ausstellungen, Foren und zahlreichen Neuheiten aus.

Informationen

Velostaedte.ch - Grosse Bevölkerungsumfrage

Pro Velo Schweiz will wissen, wie wohl sich Velofahrende in den Schweizer Städten fühlen. Zum zweiten Mal innert vier Jahren ist die Bevölkerung aufgerufen, die Velofreundlichkeit ihrer Stadt zu beurteilen. Teilnahmechluss ist der 15. Februar 2010.

www.velostaedte.ch

Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland

Am 10. August 2009 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee die Gewinner des Wettbewerbs „Innova-

Manifestations

VSS-Fachtagung „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“, 17. März 2010, Verkehrshaus Luzern

Journée technique de la VSS, «Aménagement de surfaces routières colorées», 17 mars 2010, Musée des transports de Lucerne.

C'est en août 2009 que la VSS a publié la norme «Aménagement de surfaces routières colorées» (FGSO). Toutefois, cette norme ne permet pas à elle seule de réaliser un aménagement de l'espace routier approprié, et une mise en application «aveugle» de la norme ne va pas sans quelques risques. Cette journée du 17 mars entend sensibiliser à ce problème les autorités, les ingénieurs et les responsables de la planification. Il s'agira de définir plus précisément le contenu de la norme et d'en illustrer les principes à l'aide d'exemple.

Toutes les présentations seront traduites. Vous trouverez davantage d'informations auprès de la VSS.

TRANSINFRA Salon suisse des infrastructures de transport, 9-12 mars 2010, Centre d'exposition, de conférences et de congrès «Forum Fribourg»

TRANSINFRA est le grand événement du secteur des infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. Il offre une plate-forme inédite aux professionnels de tous les domaines des travaux publics. La Suisse dispose d'un réseau très dense d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires et peut s'appuyer sur des partenaires compétents. Cette position de pointe sur le marché est rendue possible par l'existence de personnel hautement qualifié, offrant son savoir-faire et son expérience en matière de construction d'infrastructures. Dans un cadre attrayant, TRANSINFRA prend toute sa place en tant que plate-forme suisse, riche de plusieurs expositions thématiques, de forums et de nombreuses nouveautés.

Informations

Villes-cyclables.ch – Grande enquête nationale

PRO VELO Suisse souhaite savoir comment les cyclistes vivent leur ville. Pour la seconde fois en quatre ans, l'association lance un appel à la population pour évaluer la qualité des déplacements à vélo dans les villes suisses. Délai de participation: 15 février 2010.

www.villes-cyclables.ch

tive öffentliche Fahrradverleihsysteme“ in Berlin ausgezeichnet.

Tiefensee: „Fahrräder sind das umweltfreundlichste Verkehrsmittel überhaupt. Wir verbessern Klima und Lebensqualität in den Städten, wenn mehr mit dem Fahrrad statt dem Auto gefahren wird. Um das Radfahren noch attraktiver zu machen, werden wir das Fahrrad noch besser in das öffentliche Nahverkehrssystem integrieren. Die Wettbewerbsbeiträge zeigen, was alles möglich ist - von der Anbindung von Gewerbegebieten bis hin zur Verleihung von Pedelegs in bergigen Städten“.

Das Verkehrsministerium hatte den Wettbewerb im April ausgelobt. Bewerbungsschluss war der 17. Juni. 44 Kommunen haben Konzepte eingereicht, wie die Mobilität in ihrer Stadt mit einem öffentlichen Fahrradverleihsystem verbessert werden kann.

Die Jury hat insgesamt 15 Vorschläge prämiert. Acht Modellregionen erhalten vom Verkehrsministerium insgesamt 12,7 Millionen Euro für die Umsetzung ihrer Konzepte. Augsburg, Bentheim, Halle, Karlsruhe, Leipzig, Garmisch-Partenkirchen und Potsdam erhalten eine Auszeichnung. Mainz, Nürnberg, Saarbrücken, Dresden, Kassel, der Landkreis Ostvorpommern, die Metropolregion Ruhr und Stuttgart erhalten neben der Auszeichnung eine Förderung für die Umsetzung ihrer Strategien.

Die Velokonferenz Schweiz wurde eingeladen, über die Bedeutung von Fahrradverleihsystemen aus verkehrlicher Sicht zu berichten. Daniel Siegrist von Planum Biel AG hat als Geschäftsstelle der Velokonferenz das entsprechende Referat gehalten. Dieses ist auf dem Internet unter www.velokonferenz.ch/referate.html abrufbar.



Ankündigung Bulletin 1/2010

Folgende Beiträge sind vorgesehen:

- Kt. Gesamtverkehrsmodell BE
- automatische Velozählung, Zürich

Innovation pour le vélo en libre-service en Allemagne

Le 10 août 2009, à Berlin, le ministre allemand des transports, Wolfgang Tiefensee, a décerné leurs prix aux gagnants du concours «Innovation pour le vélo en libre-service».

Wolfgang Tiefensee: «Le vélo est de toute évidence le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement. En choisissant de nous déplacer à vélo plutôt qu'en voiture, nous oeuvrons pour le climat et la qualité de vie. Pour rendre le vélo encore plus attrayant, nous allons poursuivre nos efforts pour l'intégrer mieux encore dans le réseau de transports publics de proximité. Les réponses au concours ont bien illustré toutes les possibilités qui existent – de la desserte des zones industrielles jusqu'à la location de vélos électriques dans les villes en pente.»

Le ministère des transports avait lancé le concours en avril, avec un délai de participation fixé au 17 juin. Un total de 44 communes ont proposé des projets visant à améliorer la mobilité dans leur ville à l'aide d'un système de vélos en libre-service.

Le jury a récompensé 15 projets. Huit régions modèle ont reçu du ministère des transports une enveloppe de 12,7 millions d'euros pour la réalisation des projets proposés. Augsburg, Bentheim, Halle, Karlsruhe, Leipzig, Garmisch-Partenkirchen et Potsdam ont été primées. Mainz, Nürnberg, Saarbrücken, Dresde, Kassel, la circonscription d'Ostvorpommern, la région métropolitaine de la Ruhr et Stuttgart ont également été primées, et obtiennent un soutien financier pour la réalisation de leurs projets.

La Conférence Vélo Suisse a été invitée à venir parler de l'importance des systèmes de vélo en libre-service du point de vue de la mobilité générale. Daniel Siegrist de Planum Biel AG, représentant le bureau de la Conférence Vélo Suisse, a présenté un exposé que vous pouvez retrouver sur Internet à l'adresse www.velokonferenz.ch/referate.html

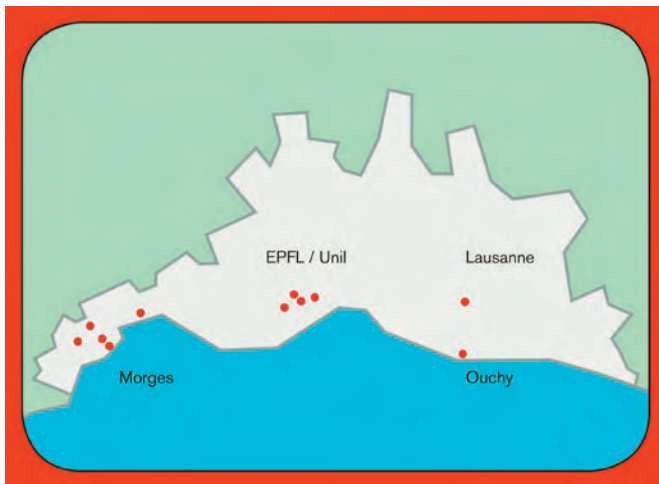
A paraître dans le Bulletin 1/2010

- Berne: modèle multimodal au niveau cantonal
- Zurich: comptage automatique des vélos

Veloverleihsysteme in Agglomeration Lausanne-Morges

Beitrag von Jean-Christophe Boillat, Velobeauftragter der Stadt Lausanne

Auf Initiative der Hochschulen in Lausanne (UNIL-EPFL), der Städte Morges und Lausanne und durch Anstoss von Lausanne Roule wurde das erste Netz von Veloverleihstationen in der Schweiz im Juni 2009 unter dem Namen «Suisse Roule bike sharing» eingeweiht.



Das Netz umfasst 12 Stationen (6 in Morges, 5 im Bereich der Hochschule sowie eine in Lausanne-Ouchy) mit 130 Velos, welche der Öffentlichkeit in einer ersten Etappe zur Verfügung stehen. Vorgesehen ist der Ausbau auf ein Netz von Stationen in der Agglomeration. Die Umsetzung konnte dank der finanziellen Beteiligung der Gemeinden Morges und Lausanne, der Studentenvereinigung der UNIL/EPFL sowie privaten Sponsoren erfolgen. Seit der Lancierung dieser Idee hat der Verein Lausanne Roule die Rolle des Koordinators und Projektverantwortlichen übernommen. Dies hat ein einheitliches und kompatibles Netz von Morges bis Lausanne ermöglicht.

Die Wahl der Technologie erlaubt sowohl bei der Bestimmung des Velomodells als auch bei der Einsetzbarkeit der Zutrittskarte eine grosse Vielfalt. Dies dank dem RFID-System, welches den Empfehlungen des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz entspricht. Es ist auch technisch möglich, Studentenkarten, Firmenbadges und nächstens die Mobility-Karten als Zutrittskarten für das Veloverleihsystem (VLS) zu programmieren. Dies ermöglicht eine grosse Komplementarität von Fortbewegungsmöglichkeiten. Die gleiche Karte wird auch auf verschiedenen automatisierten Veloverleih-Netzen in der Schweiz eingesetzt werden können.

Le vélo en libre service dans l'agglomération Lausanne-Morges

par Jean-Christophe Boillat, délégué vélo de la Ville de Lausanne

A l'initiative des Hautes écoles (UNIL-EPFL), des villes de Morges et Lausanne et sous l'impulsion de Lausanne Roule, le premier réseau suisse de vélos en libre service (VLS) a été inauguré en juin 2009 sous le nom «Suisse Roule bike sharing».

Ce sont ainsi 12 stations (6 à Morges, 5 dans le secteur des Hautes écoles et une à Lausanne-Ouchy) avec un parc de 130 vélos qui ont été mises à disposition du public avec cette première étape d'un réseau d'agglomération. La réalisation de ce projet a pu se faire grâce à la participation financière des communes de Morges et de Lausanne, de la Fondation des Etudiants de l'UNIL/EPFL, ainsi que par le sponsoring privé. Dès le lancement de cette idée, l'association Lausanne Roule a joué le rôle de coordinateur et de responsable de projet, ce qui a permis d'obtenir un réseau uniforme et compatible de Morges à Lausanne.

Le choix de la technologie utilisée permet une grande souplesse tant dans le choix du type de vélo utilisé que dans la reconnaissance des cartes d'accès, grâce au système RFID répondant aux recommandations de l'OFROU et de la Conférence vélo Suisse. Il est ainsi techniquement possible de programmer les cartes d'étudiants, les badges d'entreprise et prochainement les cartes Mobility comme carte d'accès VLS, ce qui permet de favoriser grandement la complémentarité des déplacements. Il est également possible d'utiliser la même carte d'accès sur différents réseaux VLS en Suisse en utilisant le train entre les deux villes par exemple.

Le système mis en place permet en outre une extension en partenariat avec des entreprises privées, comme ce fut le cas récemment avec la création d'une station devant l'entreprise Medtronic à côté de Morges. Les nouvelles stations ainsi créées à la demande des entreprises sont intégrées dans le réseau VLS et bénéficient à tous les utilisateurs.

Des réflexions sont en cours afin d'avoir une vision directrice pour le développement du réseau à Lausanne et dans l'agglomération. De nouveaux réseaux sont également réalisés (Riviera Vevey-Montreux en juillet 2009) ou planifiés (Yverdon, janvier 2010) et les demandes d'information parviennent de toute la Suisse.

Das gewählte System erlaubt unter anderem auch eine Ausweitung auf Partnerschaften mit privaten Firmen, wie dies kürzlich mit der Einrichtung einer Station vor der Firma Medtronic bei Morges der Fall war. Die neuen Stationen, welche auf Wunsch von Unternehmen erstellt werden, sind im Netz des VLS integriert und sind allen Nutzern zugänglich.

Zur Zeit sind Überlegungen für ein Leitbild für die Entwicklung des Netzes in Lausanne und seiner Agglomeration im Gange. Neue Netze sind auch schon realisiert worden (Riviera Vevey-Montreux im Juli 2009) und geplant (Yverdon für Januar 2010) und die Nachfrage nach Informationen kommt aus der ganzen Schweiz.

Link / Lien: <http://www.suisseroule.ch> – Suisse Roule bike sharing: état du réseau et vélos disponibles

Fragen an Lucas Girardet, Leiter von Lausanne Roule und Verantwortlicher für Realisation und Betrieb des Veloverleihnetzes Lausanne-Morges

Warum ist Lausanne Roule (anfangs fast kostenlos...?) am automatisierten Veloverleih (VLS) interessiert?

Weil wir schnell erkannt haben, dass die Entwicklung bei der Vermietung von Velos nicht am Thema der automatisierten Verleihsystemen vorbeigeht. Ob mit oder ohne Lausanne Roule, andere Organisationen würden einen ähnlichen Service anbieten. Deshalb haben wir uns entschieden, aktiv bei dieser Entwicklung dabei zu sein statt sie nur zu erdulden, insbesondere da die Ziele und Besonderheit der Mitglieder von Suisse Roule (speziell der soziale Aspekt) erhalten bleiben.

Die Umstellung auf VLS war auch die Lösung, der Nachfrage gewisser Städte oder Firmen zu begegnen, welche sich mit einem Veloverleihangebot ausstatten wollten.

Was sind die Vorteile des VLS im Vergleich zu den existierenden Systemen in der Schweiz (Lausanne Roule, Renens Roule, Vevey Roule, etc.)?

Im Gegensatz zu den bisherigen Systemen ermöglicht das VLS Velos auch dezentral und in einem Netz für Gemeinden und Agglomerationen anzubieten. Es bietet den grossen Vorteil, ein Velo auch an einer anderen als der Bezugs-Station zurückgeben zu können und das das ganze Jahr über 24h lang.

Deswegen verändert das VLS die Funktion des Leihvelos: es wird öffentliches Transportmittel, welches die Fortbewegung von einem Ort zum anderen erlaubt und welches danach dem nächsten Benutzer zur Verfügung steht. Die Velos werden so pro Tag von mehreren Personen benutzt. sie helfen den öffentlichen Verkehr zu vernetzen, z.B. auf dem letzten Wegabschnitt vom Bahnhof zu seinem Arbeitsort.



Questions à Lucas Girardet, directeur de Lausanne Roule et responsable de la réalisation et de l'exploitation du réseau de VLS Lausanne-Morges

Pourquoi est-ce que Lausanne Roule (initialement prêt gratuit de vélos) s'est intéressée au vélo en libre service (VLS)?

Parce que nous avons rapidement été convaincus que le développement des activités de prêt et/ou location de vélos allait passer par des vélos en libre-service, avec ou sans Lausanne Roule ou les autres associations proposant un service similaire. Dès lors, nous avons choisi d'être acteurs de ce développement plutôt que de le subir afin que les buts et particularités des membres de Suisse Roule (notamment l'aspect social) soient préservés avec le VLS.

Le passage au VLS était aussi la solution pour répondre aux demandes de certaines villes ou entreprises qui souhaitaient s'équiper d'un service de prêt de vélos.

Quel est l'avantage du VLS par rapport aux systèmes existants auparavant en Suisse (LausanneRoule, Renens Roule, VeveyRoule etc...)?

Contrairement au système précédent, le VLS permet de proposer des vélos de manière très décentralisée et en réseau au sein des villes et agglomérations. Il présente l'avantage principal de pouvoir rendre un vélo dans une autre station que celle où il a été emprunté, ceci toute l'année et 24 heures sur 24.

De ce fait, le VLS change la fonction du vélo prêté ou loué: il devient moyen de transport public qui permet de se rendre d'un point à un autre et de laisser ensuite le vélo pour un autre usager une fois arrivé à destination. Les vélos sont donc utilisés par plusieurs utilisateurs par jour. Surtout, selon la disposition des stations, ils peuvent compléter le maillage des transports publics en proposant une solution pour le dernier tronçon, par exemple d'une gare à son lieu de travail.

Riskieren Sie nicht, den persönlichen Kontakt mit den Benutzern zu verlieren?

Ja, aber hat man sich diese Frage in Lausanne auch bei der Einführung der m2 gestellt?

Die Handlung, um ein Velo auszuleihen wurde zwar automatisiert, was zum Vorteil der regelmässigen Benutzer ist. Für die gelegentlichen Benutzer dagegen (vor allem die Touristen) sind Einweisungen vor Ort, wie die bisherigen Strukturen des Veloausleihens, ein unleugbarer Trumpf im Netz der Veloverleihsysteme. An diesen Orten kann der persönliche Kontakt aufrecht erhalten werden und erleichtert den Zugang zum VLS.

N'y a-t-il pas un risque de perdre le contact humain avec les utilisateurs?

Oui mais est-ce que l'on s'est posé cette question lorsqu'à Lausanne nous sommes passés de la Ficelle au m2?

La transaction pour disposer d'un vélo est automatisée, ce qui est perçu comme un avantage pour les utilisateurs réguliers. Pour les utilisateurs occasionnels (notamment les touristes), les structures d'accueil en place dans les villes ayant déjà un service de prêt de vélos sont un atout indéniable pour les réseaux de VLS. Dans ces lieux, le contact humain est maintenu et facilite l'accès au VLS.



Worin unterscheidet sich dieses System von anderen zum Beispiel in Frankreich realisierten VLS (Vélib, Velov, etc.)?

Die Hauptdifferenz ist der Wunsch von Suisse Roule, ein auf nationaler Ebene koordiniertes System zu realisieren. Nicht nur die Idee, ein ausgeliehenes Velo in einer anderen Stadt zurückgeben zu können sondern dass der Nutzer in allen Städten mit der gleichen Zutrittskarte bzw. Abo Zugang zu den Velos hat.

En quoi ce système se distingue t'il des autres VLS mis en place en France par exemple (Velib, Velov, etc...)?

La principale différence est le souhait de Suisse Roule bike sharing de mettre en place un réseau coordonné au niveau national. Pas tellement dans l'idée de pouvoir rendre un vélo emprunté dans une autre ville mais surtout pour que l'utilisateur puisse accéder aux vélos dans toutes les villes avec la même carte et le même abonnement.

Andererseits wird dieses System von nicht gewinnorientierten Vereinen mit sozialem Engagement betrieben. Es sind ins Berufsleben zu reintegrierende Personen, Asylsuchende und/oder Zivilisten, welche sich um die Leihvelos kümmern, um deren gleichmässige Verteilung in den Stationen, ...

Welches sind die grössten Schwierigkeiten, welchen Sie in den ersten vier Betriebs-Monaten begegnet sind?

Mit 2500 Abonnenten (am 1. Oktober 2009) ist das Netz gut ausgelastet. Einige Stationen sind stärker frequentiert als andere, speziell diejenigen, welche das VLS mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen. Diese Stationen sind oft leer und bringen viel Arbeit bei der Umverteilung der Velos mit sich. In diesem Fall muss das Netz der VLS um die Bahnhöfe und grossen Metrostationen verdichtet werden.

Wir haben auch einige Probleme mit dem Verkauf der Tageskarten. Wir benötigen Verkaufsstellen, welche möglichst 7 Tage die Woche offen haben und nahe zu den für Touristen und Spazierfahrer interessanten Stationen liegen.

Haben Sie einen typischen «Benutzertyp» gefunden?

Der gängigste Benutzertyp des VLS ist ein Abonnent, der regelmässig das Velo zur Fortbewegung benutzt und nicht nur zum spazierenfahren. Sei dies morgens zur Arbeit oder tagsüber zwischen zwei auseinander liegenden Orten, z.B. zwischen Nestlé Schweiz und Nestlé International oder innerhalb des Campus der Unil/EPFL. Mehr als 70% aller Nutzungen dauern weniger als 30 Minuten. Dies zeigt deutlich, dass das Velo rasch einem nächsten VLS-Benutzer zur Verfügung steht.

In Morges, Ouchy und Vevey benutzen zahlreiche Touristen den Service um am See entlang spazieren zu fahren. In diesen Fällen sind die Reisedauern länger und enden meist am Ursprungsort.

Was sind die Zukunftsperspektiven auf Schweizer Ebene und mögliche Partner?

Suisse Roule bike Sharing wird sich weiterentwickeln. Zahlreiche Städte und Unternehmen sind daran interessiert, ein VLS-Netz analog dem in Lausanne und Vevey aufzubauen. Ein auf nationaler Ebene koordiniertes Netz mit Möglichkeiten, mit der gleichen Karte in verschiedenen Städten ein Velo auszuleihen wird sich durchsetzen. Zahlreiche Partner sind bei der Netzentwicklung und -erweiterung möglich. Am 1. Dezember startet eine sehr interessante Zusammenarbeit im Bereich Mobilität: Die Komplementarität zwischen der Mobility-Karte und der Karte von Suisse Roule bike Sharing. Es ist damit möglich, Mobility-Autos mit unseren Karten zu nutzen und ab 2010 mit den Mobility-Karten die Velos von Suisse Roule.

D'autre part, ce système est exploité par des associations à but non lucratif avec un important volet social. Ce sont des personnes en réinsertion professionnelle, des requérants d'asile et/ou des civilistes qui s'occupent de l'entretien des vélos, du rééquilibrage des stations...

Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez après 4 mois d'utilisation?

Avec 2500 abonnés (au 1er octobre 2009), le réseau est très utilisé. Certaines stations sont nettement plus sollicitées que d'autres, en particulier celles qui relient le réseau de VLS aux transports publics. Ces stations sont souvent pleines et demandent donc beaucoup de travail de rééquilibrage. Dans ce cas, la solution est de densifier le réseau à proximité des gares et principales stations de métro.

Nous avons également quelques problèmes avec la vente des cartes journalières. Il faut trouver des points de vente ouverts si possible 7 jours sur 7 et à proximité des stations les plus intéressantes pour les touristes et baladeurs.

Avez-vous un «profil type» des utilisateurs?

L'utilisateur type du VLS est un abonné qui prend régulièrement un vélo pour se déplacer et non pas pour se balader. Cela peut être le matin pour se rendre au travail ou durant la journée pour relier deux sites éloignés, par exemple entre Nestlé Suisse et Nestlé International ou au sein du campus Unil/EPFL. Plus de 70% de toutes les transactions durent moins de 30 minutes, ce qui montre bien que le vélo peut rapidement être réutilisé par un autre usager du système une fois arrivé à destination.

A Morges, Ouchy et Vevey, de nombreux touristes utilisent ce service pour se balader au bord du lac. Dans ce cas, les trajets sont nettement plus longs et se terminent généralement au même endroit.

Quelles sont les perspectives d'avenir au niveau Suisse et les partenariats possibles?

Suisse Roule bike sharing va se développer. De nombreuses villes et entreprises sont intéressées à mettre en place un réseau de VLS sur le modèle de ce que nous avons mis en place à Lausanne et Vevey. Un réseau coordonné au niveau national, avec la possibilité d'emprunter un vélo dans plusieurs villes avec la même carte est donc en train de se mettre en place.

De nombreux partenariats sont possibles, que cela soit pour exploiter les réseaux ou les développer. Le 1er décembre, une collaboration très intéressante en terme de mobilité sera en fonction: la complémentarité des cartes Mobility CarSharing – Suisse Roule bike sharing. Il sera donc possible d'utiliser les voitures de Mobility avec nos cartes et dès 2010, les cartes Mobility permettront d'utiliser les vélos de Suisse Roule bike sharing.

Bericht der Fachexkursion „Nordtangente Basel – verkehrliche und städtebauliche Chance“

von Barbara Auer, Amt für Mobilität Basel-Stadt

Die diesjährige Fachexkursion hat am 30. Oktober 2009 in Basel stattgefunden. Rund 30 Teilnehmer aus der ganzen Schweiz haben am Morgen die Referate über die Nordtangente, von den Daten und Fakten über die Chancen für die Stadtentwicklung bis zu den Konzepten der Stadtstrassenprojekte, verfolgt. Danach konnte zum ersten Mal die neue Velostation am Bahnhof St. Johann in Basel besichtigt werden. Am Nachmittag standen Rundgänge bzw. eine Velorundfahrt zur Diskussion der konkreten Projekte vor Ort auf dem Programm.

Einführung zur Nordtangente (NT)

1 Facts zur Nordtangente

Die NT stellt die Direktverbindung von der A35 (F) zur A2 (CH) sicher. Sie weist eine Länge von 3 km auf. Davon verlaufen 87% im Untergrund, aufgeteilt auf 4 Abschnitte. Die gesamte Projektdauer ging über 20 Jahre.

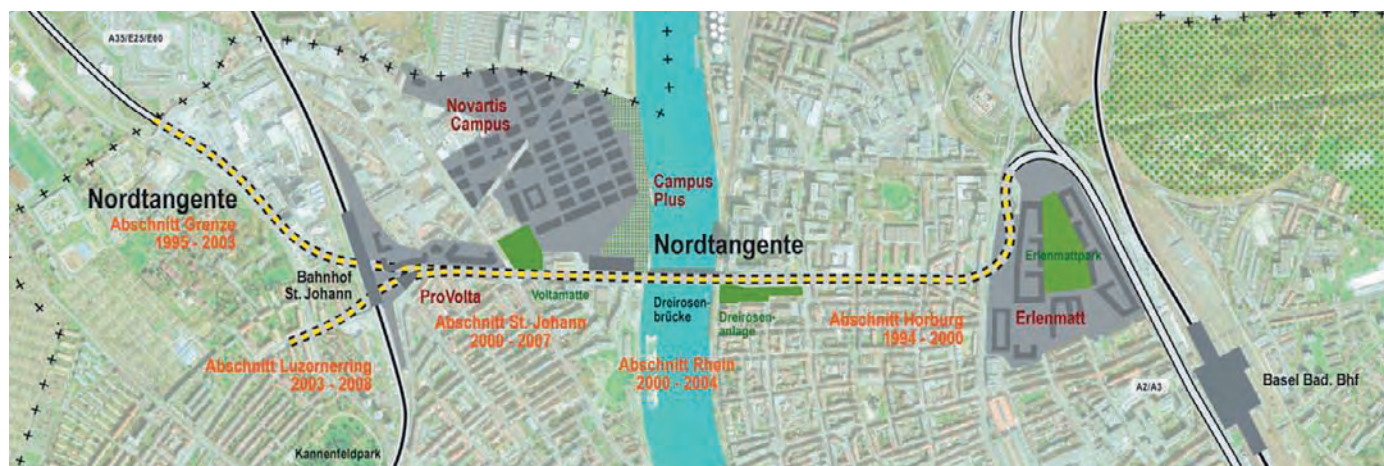
2 Ziele zur Nordtangente

Die Nordtangente übernimmt bis zu 80% des motorisierten Individualverkehrs von über 40'000 Fz. pro Tag (DTV) von den ehemaligen Stadtstrassen. Damit entlastet sie die Wohn- und Arbeitsgebiete in Basel-Nord vom Transitverkehr. Durch die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Umweltbelastungen wurde die Attraktivität von Basel-Nord als Wohn- und Wirtschaftsstandort deutlich gesteigert, wie die zahlreichen geplanten bzw. umgesetzten Hochbauprojekte zeigen. Sie hat damit beste Voraussetzungen für eine fortschrittliche Stadtentwicklung geschaffen.

Compte-rendu de la Journée technique «La tangente Bâle-nord – une chance à saisir pour les transports et l'urbanisme»

par Barbara Auer, Office de la mobilité, Bâle-ville

Cette année, c'est à Bâle que se déroulait, le 30 octobre 2009, notre Journée technique, qui rassemblait une trentaine de participant(e)s venu(e)s de toute la Suisse. La matinée fut consacrée à une présentation sur la tangente nord évoquant aussi bien les faits et chiffres reliés à l'opportunité que représente cette nouvelle voie pour le développement urbain que les stratégies au cœur des projets concernant le réseau routier urbain. La présentation était suivie d'une visite inaugurale de la nouvelle vélostation de la gare Sankt Johann à Bâle. L'après-midi étaient organisées des visites à pied ou à vélo permettant de parler des projets concrets sur place.



Abschnitte der Nordtangente mit Bauzeit und Stadtentwicklungsgebiete Basel-Nord

Tronçons de la tangente nord indiquant la durée de la construction, et zones de développement de Bâle-nord

3 Chronologie der Nordtangente

1960	Festlegung des Nationalstrassennetzes durch die Bundesversammlung
1963	Staatsvertrag zwischen F und CH betreffend Zusammenschluss der beiden Autobahnnetze
1976	Auftrag des Bundes an den Kanton, ein Generelles Projekt für die Nordtangente auszuarbeiten
1986	Entscheidung durch Grossen Rat (kant. Parlament) für unterirdische Variante
1986	Ablehnung der Initiative „Basel ohne Nordtangente“ durch das Volk
1987	Der Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt
1989	Eröffnung der A35 (F) mit prov. Abnahme in Basel
1994	Der Bund genehmigt das erste Ausführungsprojekt, Abschnitt Horburg > Baubeginn
1995 - 1998	Weitere Ausführungsprojekte genehmigt
1999	Erste Teileröffnung, Abschnitt Horburg
2000 - 2006	Teilbetriebnahmen auf verschiedenen Abschnitten
2002	Abbruch der alten Dreirosenbrücke
2007	Eröffnung der Stammlinie der Nordtangente
2009	Die Umgestaltungsmassnahmen auf den Stadtstrassen sind Ende Oktober abgeschlossen



Introduction

1 La tangente nord en chiffres

La tangente nord (Nordtangente, NT) assure la liaison directe entre l'A35 (France) et l'A2 (Suisse) sur une distance de 3 kilomètres, dont quatre tronçons, soit 87% de la distance totale, sont souterrains. L'ensemble du projet aura duré plus de 20 ans.

2 Objectifs

La tangente nord permet de décharger l'ancien réseau routier urbain de près de 80% de ses plus de 40'000 véh/j (TJM), délestent ainsi du transit transfrontalier les zones résidentielles et les zones d'activité de Bâle-nord. Grâce à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction des charges environnementales liés à ce report de trafic, le secteur de Bâle-nord est devenu nettement plus attrayant comme lieu d'habitation et d'implantation d'activités économiques, ainsi qu'en témoignent les nombreux projets de construction en cours ou achevés. La tangente offre ainsi d'excellentes conditions pour une urbanisation placée sous le signe du progrès.

3 Historique de la tangente nord

1960	L'Assemblée Fédérale définit le réseau des routes nationales
1963	Traité international entre la Suisse et la France concernant la connexion des deux réseaux autoroutiers
1976	La Confédération donne au canton de Bâle le mandat d'élaborer un projet général pour la tangente nord
1986	Le Grand Conseil (parlement cantonal) choisit la variante souterraine
1986	Le peuple rejette l'initiative «Bâle sans tangente nord»
1987	Le Conseil Fédéral approuve le projet général
1989	Mise en service de l'A35 (en France) sans continuité autoroutière du côté bâlois
1994	La Confédération approuve le premier projet d'exécution, sur le tronçon de Horburg; début des travaux
1995-1998	Approbation d'autres projets d'exécution
1999	Première ouverture partielle, sur le tronçon de Horburg
2000-2006	Mise en service partielle de différents tronçons
2002	Démolition de l'ancien «Dreirosenbrücke» (pont des Trois-Roses)
2007	Ouverture du tronçon de base de la tangente nord
2009	La requalification du réseau routier urbain se termine fin octobre

4 Kosten der Nordtangente

Die Kosten der Nordtangente betragen rund CHF 1.6 Mia. Davon sind über CHF 1 Mia. Baukosten, ca. CHF 165 Mio. Landerwerb und CHF 339 Mio. Projektierung und Bauleitung. Der Bund beteiligt sich mit 65%, der Kanton mit 35%.

5 Öffentlichkeitsarbeit

Der Öffentlichkeitsarbeit kommt bei einer Bauzeit von 15 Jahren eine grosse Bedeutung zu. Es wurde eigens ein Informationscenter eingerichtet. Nebst Medieninformation und -veranstaltungen fanden auch zahlreiche Quartiersversammlungen statt. Jährliche Infobroschüren (NT-Info 1-25) gaben Auskunft über den Stand der Arbeiten und die kommenden Projekte. Mit Eröffnungsfesten wurden Teilabschnitte eingeweiht. Der Nordtangente wurde sogar ein eigenes Buch gewidmet, „Wanderung Basel Nord Tangente“, welches im Christoph Merian Verlag erhältlich ist.

6 Verkehrsentwicklung im Bereich der NT

Die Nordtangente hat die Erwartungen betreffend Entlastung des Stadtstrassennetzes erfüllt.

4 Les coûts

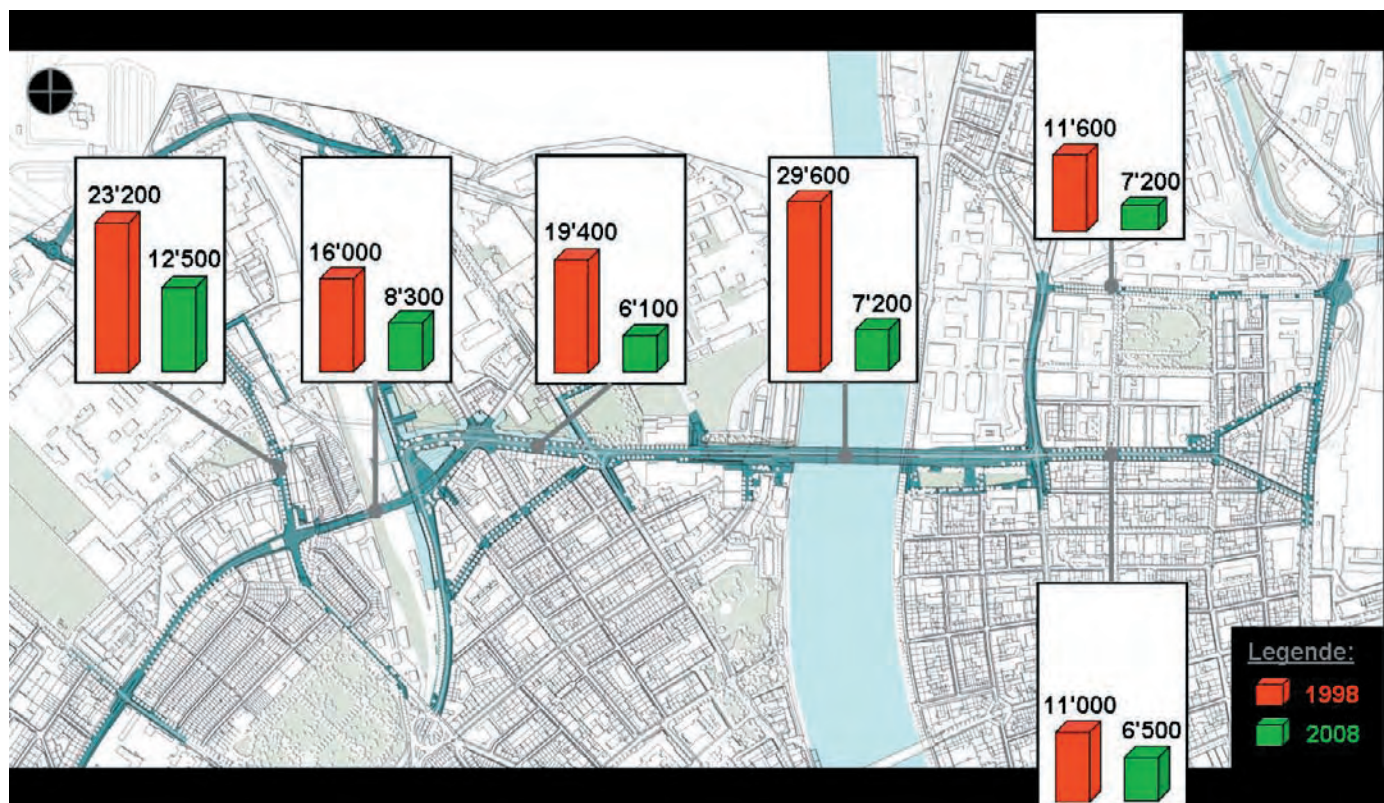
Le coût global de la tangente nord s'élève à près de 1,6 milliard francs suisses, dont plus d'un milliard pour la construction, 165 millions environ pour l'achat de terrains, et 339 millions pour les études de projets et la direction des travaux. Ces coûts sont supportés à 65% par la Confédération et à 35% par le canton.

5 Communication et relations publiques

L'importance du travail de communication et de relations publiques ne saurait être assez soulignée lorsqu'un chantier dure 15 ans. En l'occurrence, un centre d'information spécifiquement dédié à la tangente nord avait été mis sur pied, et de nombreuses réunions de quartier organisées en sus de l'information et des manifestations organisées pour les médias. Des brochures d'information annuelles (NT-Info 1-25) ont régulièrement renseigné sur l'état des travaux et les projets à venir. Des fêtes ont marqué l'inauguration des différents tronçons, et la tangente nord a même été le sujet d'un livre: «Wanderung Basel Nord Tangente» (Christoph Merian Verlag).

6 Evolution du trafic dans le secteur de la tangente nord

Répondant aux attentes, la tangente nord a délesté le réseau routier urbain de manière efficace!



Vergleich der Verkehrsentwicklung auf den Stadtstrassen zwischen 1998 und 2008

Comparaison de l'évolution des charges sur le réseau routier urbain entre 1998 et 2008

Stadtentwicklung Basel Nord



1 Erlenmatt

Ein neues Stadtquartier mit:

- 700 Wohnungen
- 94'000 m2 kommerziellen und Gewerbeflächen
- 8 ha Park

2 Novartis Campus

Masterplan: „Vom Produktionsstandort zum Technologie-Campus“:

Funktionalität und Ästhetik als Grundlage für ein optimales Arbeitsumfeld!

3 ProVolta

Pro Volta besteht aus zwei Grossprojekten:

- Entwicklung der **Baufelder Volta Mitte, Volta West und Volta Zentrum**
- **Erschliessung Äusseres St. Johann** mit Verkehrsdrehscheibe Bhf. St. Johann

3.1 Baufelder

Volta Mitte

Christ & Gantenbein / Marazzi GU 2005, Siegerprojekt „Cinzano“

- 110 Wohnungen
- 2'500 m2 kommerzielle Flächen
- 78 Parkplätze

Volta West

Degelo, Itten+Brechtbühl Architekten, Projektträgerausschreibung 2004

- 140 Wohnungen
- 2'500 m2 kommerzielle und gewerbliche Flächen
- 125 Parkplätze

Volta Zentrum

Buchner Bründler Architekten

- 750 Wohnungen
- 1'500 m2 kommerzielle Flächen
- 1'500 m2 Büroflächen
- 200 Parkplätze

L'évolution de l'urbanisation à Bâle-nord

1 Erlenmatt

Un nouveau quartier avec:

- 700 logements
- 94'000 m2 de surfaces commerciales et artisanales
- un parc de 8 hectares

2 Novartis Campus

Schéma directeur: «Du site de production au campus high tech»

- un environnement de travail optimal grâce à l'accent mis sur le caractère fonctionnel et esthétique

3 ProVolta

Pro Volta inclut deux grands projets:

- Développement des **terrains à bâtir Volta Mitte, Volta West et Volta Zentrum**
- **Desserte de Äusseres Sankt Johann** par le pôle d'échange de la gare Sankt Johann

3.1 Terrains à bâtir

Volta Mitte

Christ & Gantenbein / Marazzi GU 2005, projet gagnant «Cinzano»

- 110 logements
- 2'500 m2 de surfaces commerciales
- 78 places de parc

Volta West

Architectes Degelo, Itten+Brechtbühl, appel d'offres '04

- 140 logements
- 2'500 m2 de surfaces commerciales et artisanales
- 125 places de parc

Volta Zentrum

Architectes Buchner Bründler

- 750 logements
- 1'500 m2 de surfaces commerciales
- 1'500 m2 de bureaux
- 200 places de parc



3.2 Erschliessung Äusseres St. Johann

Teilprojekte:

- Tramverlegung von Gas- in Voltastrasse
Déplacement de la ligne de tram de la Gas- à la Voltastrasse
- Neugestaltung Vogesenplatz
Réaménagement de la Vogesenplatz
- Tramwendeschlaufe, Hünigerstrasse
Boucle de rebroussement du tram, Hünigerstrasse
- Neugestaltung Entenweidstrasse Süd
Réaménagement de l'Entenweidstrasse sud
- Neugestaltung Entenweidstrasse Nord
Réaménagement de l'Entenweidstrasse nord (neu/nouvellement: Saint-Louis-Strasse)
- Neugestaltung Gasstrasse
Réaménagement de la Gasstrasse

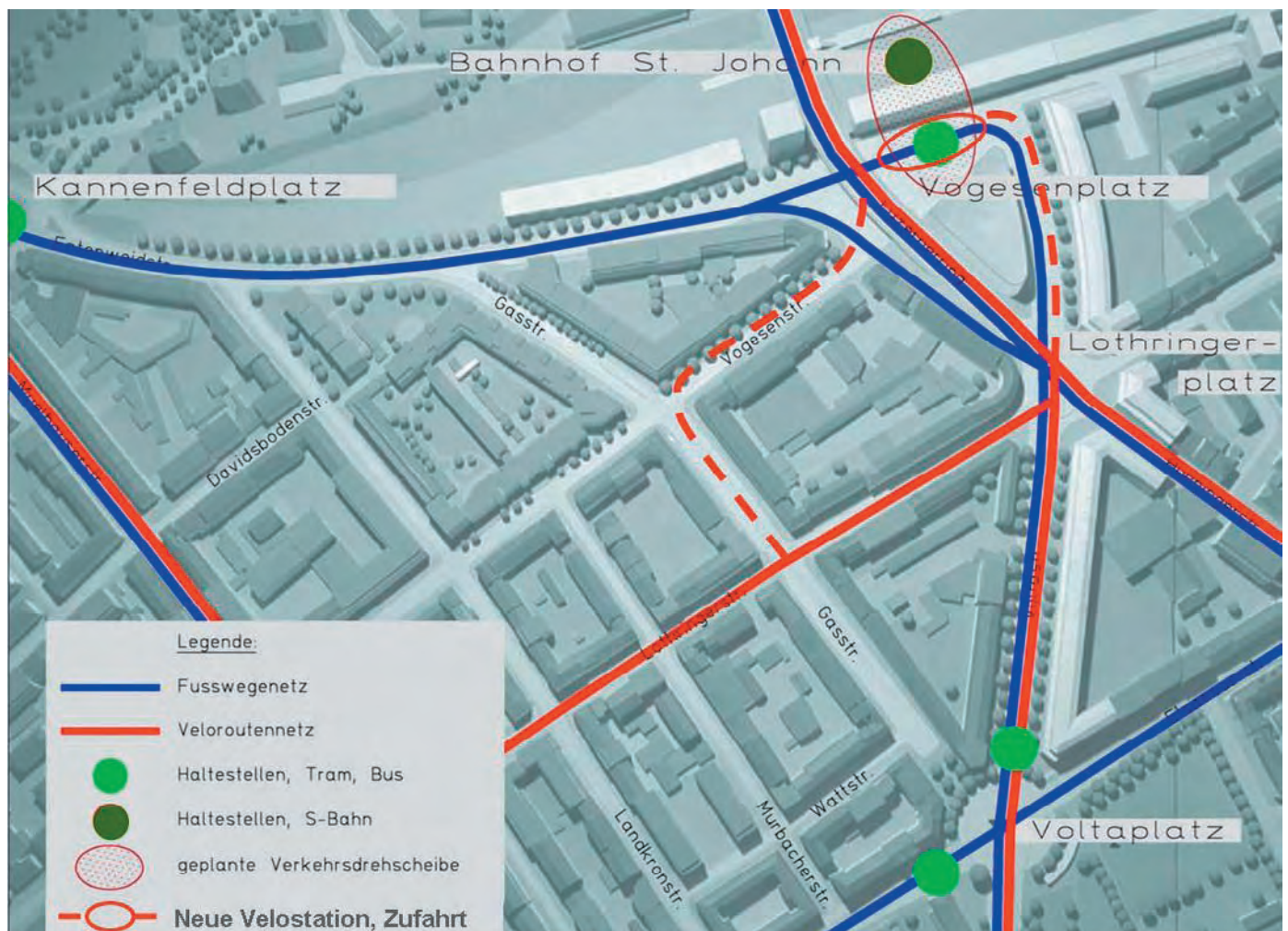
3.2 Desserte de Äusseres St. Johann

Sous-projets:



Die Kosten der Projekte betrugen CHF 18 Mio. zulasten des Öffentlichen Verkehrs sowie CHF 22 Mio. zulasten der Strassen und Stadtgestaltung.

L'ensemble des projets a coûté 18 millions CHF aux transports publics et 22 millions CHF aux services de l'aménagement urbain et de l'aménagement des routes.



Fuss- und Veloverkehrskonzept mit Velostation am Bhf. St. Johann

Stratégie „modes doux“ et la vélostation de la gare St. Johann

Stadtprojekte Nordtangente

1 Ausgangslage

Grundlage für die Projekte der Stadtstrassen stellten die Teilpläne des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Strassennetzhierarchie dar. Des Weiteren war die Verkehrsentwicklung mit dem zu erwartenden Umlagerungseffekt der NT, der Verkehrsgenerierung durch die Stadtentwicklung sowie der allgemeinen Verkehrszunahme unter Berücksichtigung der neuen ÖV-Angebote Ausgangslage für die Projekte.

Die Hauptziele für die Stadtstrassen waren eine generelle Verkehrsentlastung auf der Lokalstrassenebene und damit verbunden ein Rückbau der Verkehrsinfrastruktur. Um das Wohnumfeld weiter aufzuwerten und die Lebensqualität zu erhöhen, sollte der Verkehr möglichst flüssig und mit tiefen Emissionen abgewickelt werden. Der neu gewonnene Raum war für den Fuss- und Veloverkehr (attraktive und sichere Verbindungen), den ÖV (unbehindertes Vorankommen) sowie Bäume vorzusehen.

2 Vorgaben

Aufgrund oben genannter Ausgangslage ergaben sich folgende Empfehlungen für die Stadtstrassen-Projekte:

- Reduktion von Schleichverkehr in Wohnquartieren durch Kanalisierung auf den Hauptachsen
- Auf Stadtstrassen durchgehende Velostreifen markieren, auf den Brücken / bei Autobahnausfahrten auf Radwegen führen
- Auf den HVS separate ÖV-Trassen ausscheiden
- Unnötige Spuren reduzieren: Flächen zugunsten Fussgänger und Velofahrer
- Parkplätze zwischen den Bäumen anordnen: Vergrößerung Fussgängerflächen
- Ausstattung der Haltestellen mit neuen Wartehallen
- Schwerverkehrsführung optimieren

Diese sollten ebenfalls Gestaltungsgrundsätze berücksichtigen:

- Schaffen einer attraktiven Verbindung zwischen Klein- und Grossbasel
- Steigern der Verbindungsqualität für den Langsamverkehr
- Schaffen einer Abfolge von qualitativen Aufenthaltsflächen
- Grundkonzept 'Boulevard' auf der Hauptachse als Rückgrat des öffentlichen Raums:
 - Pflanzen durchgehender Baumreihen bzw. Alleen
 - Schaffen grosszügiger Gehbereiche
 - Anbieten separater Velospuren
 - Begrünen der Trameigentrasse
 - An den 'Boulevard' angrenzende Potentiale einbeziehen

Projets urbains de la tangente nord

1 Situation de départ

Les projets pour le réseau routier urbain se sont fondés sur les plans sectoriels des transports publics, ceux de la mobilité douce, ainsi que sur la hiérarchie du réseau routier. Les autres éléments déterminants du contexte général étaient la réduction attendue des charges de trafic (délestage par la tangente nord), le trafic nouveau lié aux nouveaux projets d'urbanisation, ainsi que l'augmentation générale du trafic, dont une partie peut être absorbée par les nouvelles offres en matière de transports publics.

Les objectifs majeurs pour le réseau routier urbain étaient d'obtenir une diminution généralisée du trafic sur le réseau routier local, et donc un redimensionnement des voiries. L'idée était de fluidifier la circulation au maximum et de diminuer les émissions nocives afin de poursuivre la revalorisation de l'habitat et l'amélioration de la qualité de vie. Les espaces ainsi gagnés sur la route seraient dévolus aux piétons et aux cyclistes (cheminements attrayants et sûrs), aux transports publics (priorisation) et à la plantation d'arbres.

2 Contraintes

Considérant la situation de départ décrite ci-dessus, les recommandations suivantes furent formulées:

- Canalisation de la circulation sur les grands axes pour diminuer le trafic de transit à travers les quartiers résidentiels
- Marquage de bandes cyclables continues sur les routes en ville, pistes cyclables séparées sur les ponts et aux sorties d'autoroute
- Couloirs en site propre pour les transports publics sur les routes principales
- Diminution du nombre de voies inutiles: les transformer en surfaces à disposition des piétons et cyclistes
- Aménagement de places de parc entre les arbres afin d'agrandir les surfaces piétonnes
- Equipement des arrêts avec de nouveaux abribus
- Optimisation des itinéraires pour poids lourds

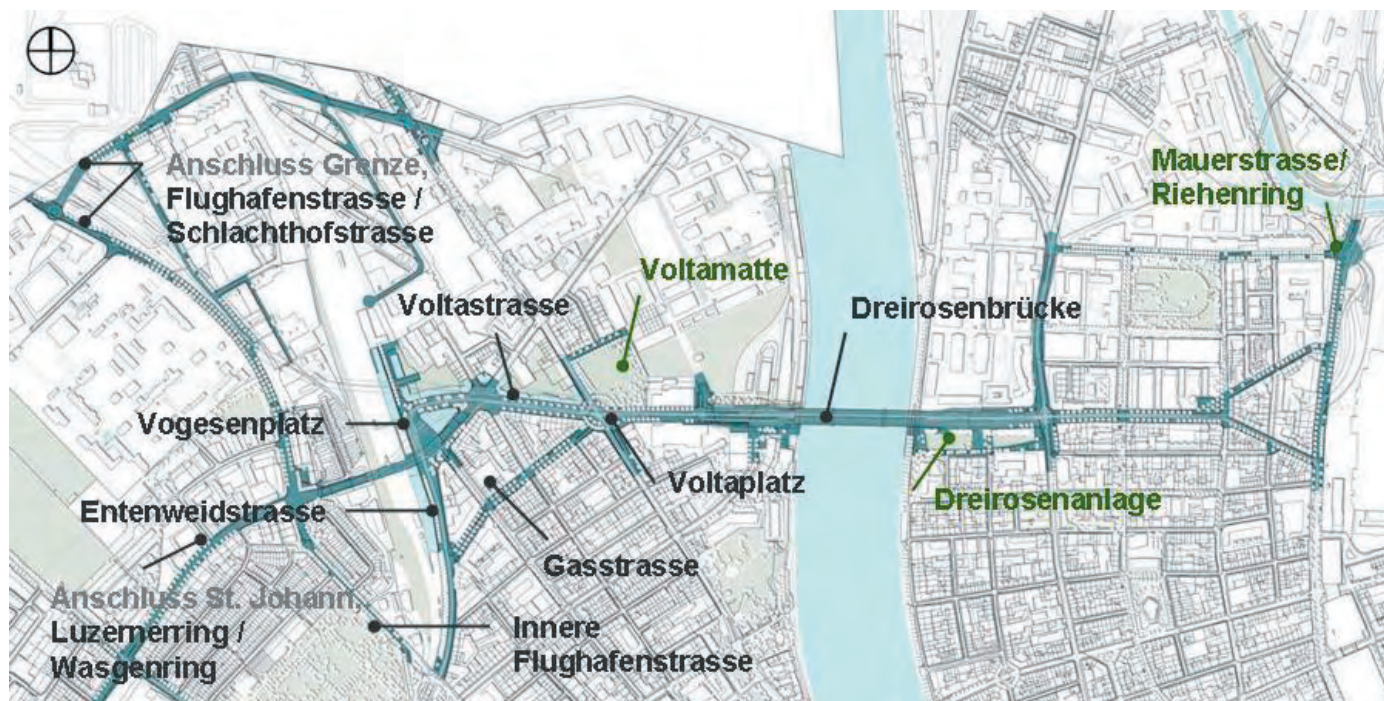
Toutes ces recommandations devaient également prendre en compte les principes d'aménagement suivants:

- Création d'une liaison attrayante entre Klein- et Grossbasel
- Amélioration de la qualité des liaisons pour la mobilité douce
- Création d'une succession d'espaces publics hospitaliers comme lieux de vie et de rencontre
- Aménagement de l'axe principal en boulevard, représentant ainsi la colonne vertébrale de l'espace public:
 - plantation de rangées d'arbres continues ou d'allées
 - aménagement d'espaces piétons généreux

3 Projekte Stadtstrassen

Übersicht über die Projekte

Vue d'ensemble des projets



- mise à disposition de voies cyclables en site propre
- végétalisation du site propre du tram
- intégration du potentiel des zones riveraines du boulevard

3 Les projets liés au réseau routier urbain

3.1 Anschluss Grenze, Flughafenstrasse / Schlachthofstrasse

- Rückwärtige Erschliessung des Industriegebietes



Veloausfahrt im Kreisel Schlachthofstrasse

Sortie pour les vélos dans le rond-point de la Schlachthofstrasse

3.1 Jonction frontière, Flughafenstrasse / Schlachthofstrasse

- Desserte par l'arrière de la zone industrielle, commerciale et artisanale



Radweg mit Querung über Schlachthofstrasse

Piste cyclable avec traversée de la Schlachthofstrasse

3.2 Innere Flughafenstrasse

- Städtische Hauptverkehrsstrasse mit Linienbus

Das Projekt wurde in 2 Phasen geplant, abhängig von der Verkehrsentslastung durch die Nordtangente:

3.2 Innere Flughafenstrasse

- Route municipale principale avec ligne de bus

Le projet était planifié en deux phases, selon l'efficacité du délestage par la tangente nord:



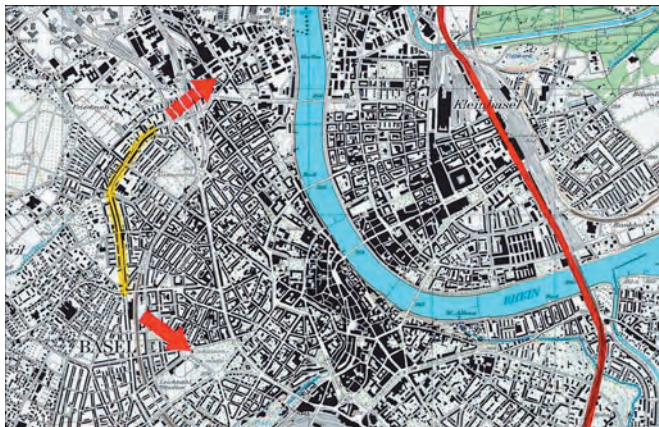
Radstreifen Flughafenstrasse
Bande cyclable de la Flughafenstrasse

Dank Entlastungseffekt wurde bereits bei Teileröffnung der NT direkt Phase 2 umgesetzt!

3.3 Anschluss St. Johann, Luzernerring / Wasgenring

Ausgangslage:

- Anschluss Basel West an das Nationalstrassennetz
 - Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung nach Eröffnung der Nordtangente (flankierende Massnahmen)
- > Betriebskonzept für flüssige, stetige und emissionsarme Verkehrsabwicklung



Anschluss Basel West / Allschwil vor NT
Raccordement Bâle-ouest / Allschwil avant NT

Differenzierung in 2 Abschnitte:

- Bereich 1, Flughafenstrasse – Hegenheimerstrasse (Luzernerring): Optimierung der bestehenden Verkehrsflächen, Kapazitätserhöhung an den Knoten
- Bereich 2, Hegenheimerstrasse – Allschwilerstrasse (Wasgenring): genereller Rückbau von 2 auf 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung



Bus-/Velospur vor Haltestelle
Couloir mixte bus et vélo devant l'arrêt

A l'ouverture partielle de la tangente nord, l'effet de délestage fut déjà tel que l'on put passer directement à la mise en œuvre de la deuxième phase!

3.3 Jonction St. Johann, Luzernerring / Wasgenring

Situation de départ:

- Raccordement de Bâle-ouest au réseau des routes nationales
 - Prise en compte de l'évolution attendue du trafic après l'ouverture de la tangente nord (mesures d'accompagnement)
- > Stratégie d'exploitation visant à une circulation fluide et constante qui réduise les émissions nocives



Anschluss Basel West / Allschwil nach NT
Raccordement Bâle-ouest / Allschwil après NT

Définition de deux secteurs:

- Secteur 1, Flughafenstrasse – Hegenheimerstrasse (Luzernerring): optimisation des surfaces existantes, augmentation de la capacité des carrefours
- Secteur 2, Hegenheimerstrasse – Allschwilerstrasse (Wasgenring): passage général de deux voies à une seule voie de circulation sur chaque sens

Massnahmen:

- durchgängige Radstreifen oder Bus-/Velospuren
- Kreisel statt LSA wo sinnvoll
- Bushaltestellen nach Knoten platzieren
- Parkplätze zwischen den Bäumen anordnen

Vorteile:

- Verflüssigung Verkehr, Reduzierung Schleichverkehr
- Beschleunigung öffentlicher Verkehr
- Mehr Platz für Fussgänger
- Durchgängig Velomassnahmen
- Mehr Grün (plus 71 Bäume)
- Mehr Lebensqualität für Quartierbevölkerung

*Vor und nach Umgestaltung des Wasgenrings
Avant et après la requalification du Wasgenring*



Kosten:

• Investition Strasse	CHF 29.95 Mio
• Werkleitungen / AUE	CHF 12.17 Mio
• BVB (Burgfelderstrasse)	CHF 3.25 Mio
• Total	CHF 45.41 Mio
ohne anfallende Kosten	CHF 35.42 Mio

3.4 Dreirosenbrücke

- Zweistöckige Brücke mit Lokalebene und Nationalebene

Ebene Stadtstrassen (Lokalebene):

- separates Tramtrasse, je eine Fahrspur MIV pro Richtung
- Fussweg bzw. Promenade auf beiden Brückenseiten
- Radweg Richtung Grossbasel oberwasserseitig, Radweg in beide Richtungen unterwasserseitig

Mesures:

- Bandes cyclables continues ou couloirs mixtes bus-vélos
- Construction de ronds-points partout où cela est adéquat
- Placer les arrêts de bus en aval des carrefours
- Aménager des places de parc entre les arbres

Avantages:

- Fluidification du trafic, diminution du transit à travers les zones sensibles
- Augmentation de la vitesse commerciale des transports publics
- Davantage d'espace pour les piétons
- Aménagements pour les vélos tout au long du parcours
- avantage d'espaces verts (71 arbres de plus)
- Meilleure qualité de vie pour les habitants du quartier



Coûts:

• Investissements routiers	29.95 Mio CHF
• Services / AUE	12.17 Mio CHF
• BVB (Burgfelderstrasse)	3.25 Mio CHF
• Total	45.41 Mio CHF
Coûts incontournables	35.42 Mio CHF

3.4 Dreirosenbrücke

- Pont à deux étages, un étage pour le trafic local, un étage pour le trafic national

Sur le plan du réseau routier urbain (local):

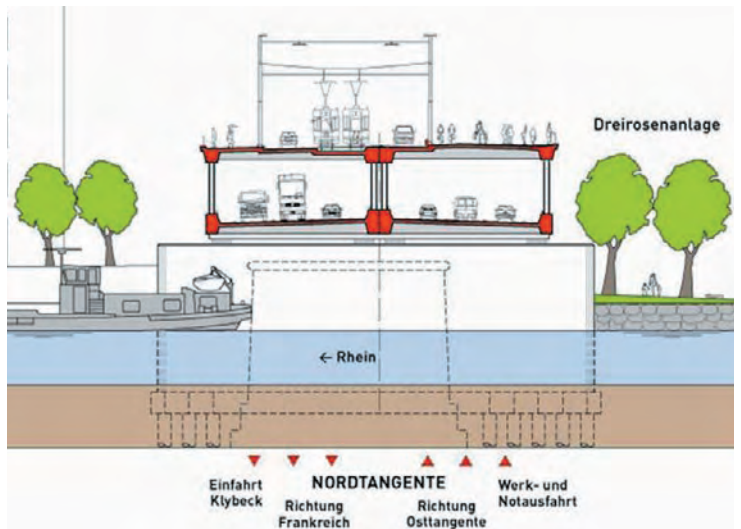
- Couloir en site propre pour le tram, une voie dans chaque sens pour le trafic individuel
- Chemin pour les piétons, voire promenade, de chaque côté du pont
- Piste cyclable direction Grossbasel en amont, piste cyclable bidirectionnelle en aval



*Auf-/Abfahrt auf Kleinbasler Brückenseite mit separater Veloführung über Knoten, Radweg auf der Brücke
Entrée / sortie du côté Kleinbasel du pont, aménagement cyclable spécifique pour traverser le carrefour*

3.5 Voltastrasse / Volaplatz

- Boulevard Voltastrasse
- Begrüntes Eigentrasse Tram
- Beidseitig Baumreihen bzw. Baumkreis um Platz
- Radstreifen
- Breite Trottoirflächen
- Parkierung zwischen den Bäumen
- Tramhaltestelle als Lichtinseln mit angehobenem Fahrbahnbereich
- Verkehrsfreier Zugang zum Quartier



3.5 Voltastrasse / Volaplatz

- Aménagement de la Voltastrasse en boulevard
- Couloir en site propre et végétalisé pour le tram
- Rangées d'arbres des deux côtés, arbres tout autour du rond-point
- Pistes cyclables
- Trottoirs larges
- Parcage entre les arbres
- Arrêts du tram sous forme d'îlots lumineux avec rehaussement de la chaussée
- Accès au quartier par zone interdite à la circulation



*Verkehrsfreier Zugang vom Wohnquartier auf den Volaplatz
Accès du quartier à la Volaplatz par zone interdite à la circulation*



Voltastrasse, Situation vorher – nachher mit begrüntem Tramtrasse



Voltastrasse, situation avant-après avec couloir tram végétalisé

3.6 Gasstrasse

- Ehemalige Hauptverbindung mit Tram wird zur Erschliessungsstrasse ohne ÖV.

Massnahmen:

- Fahrbahn-Querschnitt verschmälern
- Baumallee, Verbreiterung der Fussgängerbereiche
- Integration in Tempo 30-Zone
- Durchfahrt zum Voltaplatz unterbinden (Schleichweg verhindern)
- Aufwertung der ehemaligen Strassen-Einmündung zum Quartierplatz (siehe Voltaplatz)



Gasstrasse, Vergleich vorher - nachher (Visualisierung dipol Landschaftsarchitekten, 2003)

Gasstrasse, avant-après (photomontage dipol architectes-paysagistes, 2003)

3.6 Gasstrasse

- L'ancienne liaison principale avec le tram s'est transformée en rue de desserte sans transports publics.

Mesures prises:

- Réduction de la largeur des voies de circulation
- Allée plantée d'arbres, élargissement des surfaces piétonnes
- Intégration dans la zone 30 existante
- Interdiction de la traversée vers la Voltaplatz (afin d'empêcher le transit à travers le quartier)
- Aménagement de l'ancien carrefour en place (voir Voltaplatz)



3.7 Entenweidstrasse

- Neue Tramverbindung zum Bahnhof St. Johann, siedlungsorientiertes Übergangsnetz

Massnahmen:

- Begrüntes Eigentrassee Tram
- Verbreiterung des Trottoirs
- Doppelte Baumreihe mit Fussweg als stadträumlicher Abschluss zu den Gleisanlagen der SBB
- Erhöhung der Wohnqualität

3.7 Entenweidstrasse

- Nouvelle liaison par tram avec la gare Sankt Johann, réseau de distribution à vocation urbaine.

Mesures:

- Couloir du tram en site propre et végétalisé
- Elargissement du trottoir
- Double rangée d'arbres et chemin piétons comme délimitation urbaine par rapport aux voies CFF
- Meilleure qualité de vie pour les habitants



Entenweidstrasse, vorher – nachher Situation



Entenweidstrasse, situation avant et après

3.8 Vogesenplatz

- Verkehrsdrehscheibe, Umsteigepunkt zwischen Tram / Velo und Bahn
- neuer Bahnhof- und Quartierzentrumsplatz
- Neue Bebauungen mit Wohn- und Zentrumsnutzungen (Volta Zentrum)

- > Offener, verkehrsfreier Platz
- > Fussgängerfreundlich, hohe Aufenthaltsqualität
- > Gute Veloabstellplätze
- > Gute Anbindung an Bahn



Bahnhof St. Johann, vor und nach Umgestaltung Vogesenplatz (Visualisierung)

La gare St. Johann, avant et après le réaménagement de la Vogesenplatz (photomontage)

3.8 Vogesenplatz

- Pôle d'échange, connexion entre le train et le tram ou le vélo
- Nouvelle place de la gare et place centrale du quartier
- Nouveaux bâtiments, à vocation résidentielle et commerciale (Volta Zentrum)

- > Place ouverte, où la circulation est interdite
- > Zone particulièrement accueillante pour les piétons
- > Un stationnement approprié pour les vélos
- > Bonne liaison avec la gare



Massnahmen:

- Gemeinsame Führung MIV / Tram
- Tramhaltestellen und -wendeschleife
- Velostation unter dem Vogesenplatz, Veloabstellplätze auf Luzernerringbrücke
- Neuer Gleiszugang ab Vogesenplatz (geplant)
- Neue Lift-/Treppenanlage vom Veloparking/Vogesenplatz zur Luzernerringbrücke
- Taxistellplätze sowie Kiss&Ride auf Luzernerringbrücke (in Bau)

Mesures:

- Voie partagée pour le tram et le trafic individuel
- Arrêts du tram et boucle de rebroussement
- Station à vélos sous la Vogesenplatz, places pour les vélos sur le Luzernerringbrücke
- Nouvel accès aux voies du train depuis la Vogesenplatz (planifié)
- Nouveau passage (ascenseur et escalier) depuis le parking à vélos et la Vogesenplatz pour accéder au Luzernerringbrücke



*Vogesensplatz und Volta Zentrum kurz vor Bauabschluss
Vogesensplatz et Volta Zentrum peu avant la fin du chantier*

3.9 Velostation Bahnhof St. Johann

- Gratis-Benutzung, kontrollierter Zutritt (Bank-/Kreditkarte oder Dauermietkarte), videoüberwacht
- Etwa 300 Plätze, ausgelegt auf Ausbau Regio S-Bahn sowie Arealentwicklungen (Novartis Campus, Life Science, etc.)
- Zugang über zwei steile Rampen, definiert durch Leitungstunnel, Brückenbauwerk, Tiefgarage VoltaZentrum und Tramtrasse
- E-Bike-Ladestation, Pumpstation
- Öffnungszeiten 5.00 - 24.00 Uhr
- Kosten ca. CHF 1.5 Mio.

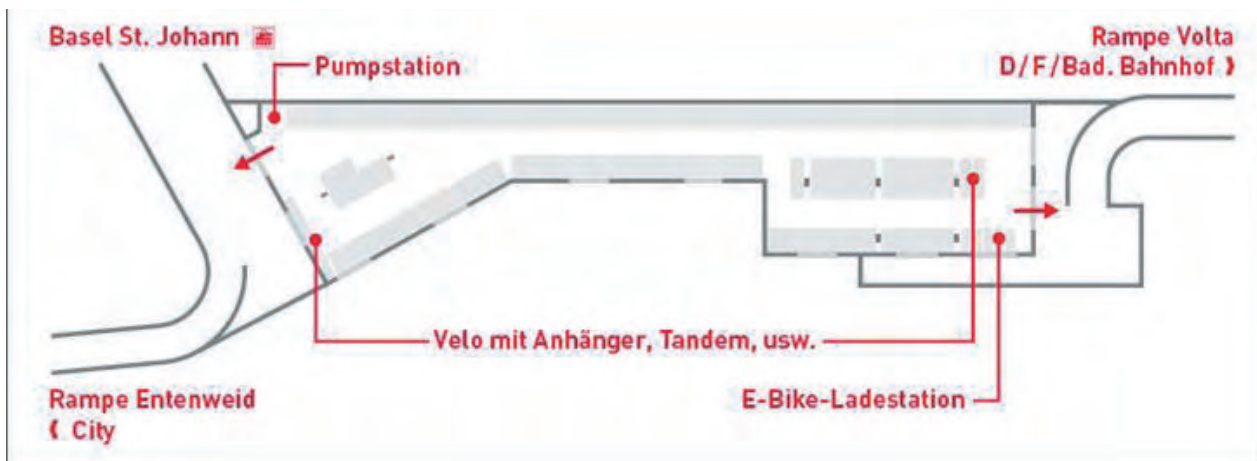
- Station de taxi et Kiss&Ride sur le Luzernerringbrücke (en construction)

3.9 La vélostation de la gare St. Johann

- Gratuite, accès contrôlé (carte de crédit, carte bancaire, ou abonnement longue durée), surveillance vidéo
- Environ 300 places, en prévision du renforcement de l'offre du Regio S-Bahn et des développements locaux (Campus Novartis, Life Science, etc.)
- Accès par deux rampes en pente, restreintes par des tuyaux, des piliers de pont, du parking souterrain de Volta Zentrum et du tracé de tram.
- Point de recharge pour les vélos à assistance électrique, pompes à vélo
- Ouverture de 5h à 24h
- Coûts avoisinant 1.5 million CHF



*Velostation Bahnhof St. Johann, Schemaplan
vélostation de la gare St. Johann, plan schématique
(anstaht für gestaltung, Zurich)*



4 Projekte Grünanlagen und Restflächen

- Direkt im Perimeter der Nordtangente liegende Quartiergrünanlagen oder Restflächen von Verkehrsanlagen
- während der Bauzeit der Nordtangente als Bauinstallationsflächen zwischengenutzt
- Aufwertung der Anlagen nach Bauabschluss

4 Espaces verts et surfaces résiduelles

- Porte sur les espaces verts dans l'environnement direct de la tangente nord ou les surfaces résiduelles des infrastructures de transport
- Pendant la construction de la tangente nord, utilisation temporaire comme surfaces d'installations de chantier
- Mise en valeur des installations à la fin des chantiers

4.1 Dreirosenanlage

- Planungswettbewerb, gewonnen von Landschaftsarchitekturbüro Ernst und Hausherr, Zürich
- Aufwertung der Anlagen nach Bauabschluss 2004-2006
- Grünanlage mit Spielplatz, Jugendtreff und Freizeitanlage

Bauinstallationsplatz Dreirosenanlage

Installation de chantier au Dreirosen



4.2 Voltamatte

- Studienauftrag und Wettbewerb für die Erneuerung der Voltamatte
- Sanierung und Aufwertung der Parkanlage für CHF 4.4 Mio. sowie Baukredit für die Verlegung des Quartierspielplatzes der Robi-Spiel-Aktionen für CHF 1.9 Mio.
- Umsetzung 2010 bis 2012 geplant

Visualisierung Neugestaltung Voltamatte

Photomontage des réaménagements à la Voltamatte

(Berchtold.Lenzin, Landschaftsarchitekten)



4.3 Kreisel Mauerstrasse / Riehenring

- Wettbewerb im Rahmen „Nordtangente – Kunsttangente“

Fotos (wo nicht anders vermerkt): Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

4.1 Parc Dreirosen

- Concours remporté par le bureau d'architectes-paysagistes Ernst et Hausherr, Zurich
- Aménagement et mise en valeur après la fin du chantier 2004-2006
- Espace vert avec place de jeux, point de rencontre pour les jeunes et installations de loisir

4.2 Voltamatte

- Mandat d'études parallèles et concours pour la rénovation de la Voltamatte
- Assainissement et mise en valeur du parc pour 4.4 millions CHF et crédit de construction pour le déplacement de la place de jeu des Robi-Spiel-Aktionen pour 1,9 million CHF
- Réalisation prévue de 2010 à 2012

4.3 Rond-point Mauerstrasse / Riehenring

- Concours dans le cadre «Tangente nord – Tangente artistique»

Illustrations (sauf mention contraire): Département des constructions et des transports, Bâle-Ville

„Prix Velo Infrastruktur“ 2010

Pro Velo Schweiz sucht Massnahmen und Planungsinstrumente mit Modellcharakter: Einladende Infrastrukturen, um das Velo komfortabel und vandalensicher abzustellen, attraktive und sichere Veloverbindungen, die zum Benutzen einladen, Signalisationen, damit Velofahrende ihren Weg finden, sowie kundenfreundliche Velotransportmöglichkeiten. Im Rahmen des „Prix Velo Infrastruktur“ sammelt, bewertet und honoriert Pro Velo Schweiz wegweisende Velo-Infrastrukturen und macht diese einem breiten (Fach-) Publikum zugänglich, damit gute Beispiele auch „Schule machen“.

Die Infrastrukturen müssen sich in der Schweiz befinden und öffentlich zugänglich sein, bereits umgesetzt oder in einem fortgeschrittenen Realisierungsstadium sein. Es werden nur Projekte berücksichtigt, deren Realisierung nicht mehr als 5 Jahre zurück liegt.

Der nationale Wettbewerb „Prix Velo Infrastruktur“ von Pro Velo Schweiz wird zum dritten Mal ausgeschrieben und richtet sich an Gemeinden, Regionen und Kantone, Organisationen, private Bauherren sowie Unternehmen aus dem Transport- und Tourismusbereich, die mit vorbildlichen Massnahmen zu mehr Sicherheit und Komfort im Veloverkehr beitragen. Das Siegerprojekt wird mit einer Preissumme von CHF 10'000, weitere Eingaben mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet und im Rahmen eines nationalen Medienanlasses veröffentlicht.

Partner

Partner des „Prix Velo Infrastruktur“ sind das Bundesamt für Strassen (ASTRA), VeloSuisse und velopa sowie „Schweizer Gemeinde“.

Zeitplan

Ausschreibung Prix Velo Infrastruktur: Sept. 2009
Einreichen von Projekten/Konzepten: 31.1.2010
Bewertung und Preisverleihung: Frühling 2010

Die Ausschreibung mit Teilnahmeformular findet sich unter www.prixvelo.ch. Weitere Informationen gibt Pro Velo Schweiz (prixvelo@pro-velo.ch).

Die Velokonferenz hat zum letzten Prix Velo im Bulletin 2/2007 über die prämierten Projekte berichtet: www.velokonferenz.ch/bulletin.html

« Prix Vélo Infrastructures » 2010



PRO VELO Suisse recherche des aménagements cyclables exemplaires: infrastructures de stationnement accueillantes, confortables et sécurisées, cheminements cyclables attrayants et sûrs, signalisation optimale des itinéraires vélos ou offres innovantes pour le transport de la petite reine, ... Dans le cadre du « Prix Vélo Infrastructures », PRO VELO Suisse recueille, évalue et récompense les infrastructures cyclistes d'avenir. Le prix vélo est ouvert à un large public; les bons exemples pouvant faire école.

Les aménagements doivent être situés en Suisse, avoir un caractère public et être déjà mis en place ou présenter des garanties de réalisation. Seuls les mesures effectives depuis moins de 5 ans seront prises en compte.

La troisième édition du concours national « Prix Vélo Infrastructures » de PRO VELO Suisse s'adresse aux collectivités publiques, cantons, régions et communes, aux entrepreneurs privés, ingénieurs, architectes ou aménagistes, ainsi qu'aux entreprises touristiques et de transport et aux organisations contribuant à la sécurité et au confort des cyclistes. Le lauréat du concours recevra la somme de CHF 10'000. Plusieurs prix honorifiques seront également attribués et remis lors d'une conférence de presse nationale.

Partenaires

Le « Prix Vélo Infrastructures » est soutenu par l'Office fédéral des routes (OFROU), VeloSuisse et Velopa. Partenaire média : Commune Suisse

Calendrier

Ouverture de l'appel à candidatures: septembre 2009
Délai de remise des dossiers: 31 janvier 2010
Séance du jury et remise des prix: printemps 2010

Les Informations de participation et la formulaire d'inscription sont disponibles sur www.prixvelo.ch.

Un article sur les projets ayant reçu le dernier Prix Vélo a paru dans l'Infobulletin 2/2007 de la Conférence Vélo Suisse: www.velokonferenz.ch/bulletin.html