



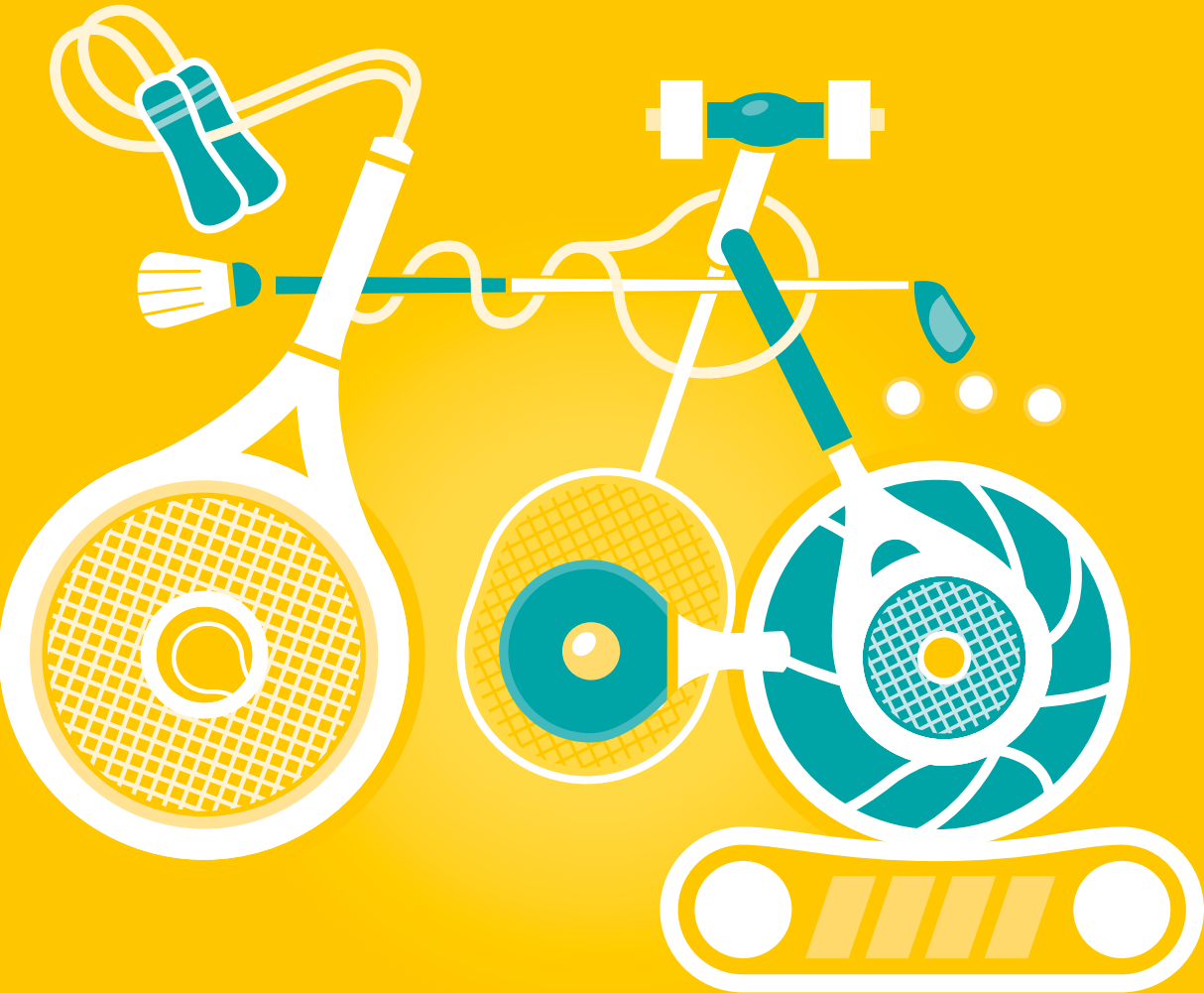
Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Jahresbericht Veloförderung



Fitnessabo inklusive

Weil du nicht an Ort und Stelle trittst.



Inhalt

Vorwort	4
Strukturbild Veloförderung	6
Netzkonzeption	
Velonetzplanung Kanton Zürich	9
Wissenstransfer	
Zweite Zürcher Velofachtagung	14
Kampagnen	
Velofahren – alles inklusive	17
Veloförderung im Schulverkehr	18
Datengrundlagen	
Nullmessung der Veloförderung	20
Pilotprojekt Velozählstellen	22

Impressum
Erscheinungsdatum:
März 2015

Herausgeber und Bezugsquelle:
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Amt für Verkehr
Koordinationsstelle Veloverkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich
+41 43 259 54 30
velo@vd.zh.ch, www.velo.zh.ch

Die Illustrationen zu diesem Jahres-
bericht stammen aus der Kampagne
«Velofahren – alles inklusive».
Mehr dazu auf Seite 17.

Vorwort

Velonetzplanung als Erfolgsfaktor

Um das im Veloförderprogramm verankerte Ziel zu erreichen, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, setzte die Koordinationsstelle Veloverkehr auch 2014 mehrere Projekte erfolgreich um.

Das durch die Koordinationsstelle Veloverkehr erstellte Strukturbild umfasst folgende fünf Handlungsfelder: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kampagnen und Datengrundlagen. Der Velonetzplan, der gegenwärtig erarbeitet wird, stellt eine zentrale Massnahme zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils dar. Er ist dem Handlungsfeld «Netzkonzeption» zugeordnet und kann als Novum im Kanton Zürich, sogar in der ganzen Schweiz, angesehen werden. Bislang wurden keine vergleichbaren Projekte erarbeitet. In einem ersten Schritt wird das bestehende Veloverkehrsnetz überprüft und weiterentwickelt und die Lücke des Veloverkehrs im Bereich der strategischen Planung geschlossen.

Nebst dem Schwerpunktthema «Velonetzplanung» standen 2014 folgende Projekte im Fokus:

- **Zweite Velofachtagung**
- **Velofahren lohnt sich, Velofahren – alles inklusive**
- **Veloförderung im Schulverkehr – Finanzierungsunterstützung Veloparcours**
- **Nullmessung der kantonalen Veloförderung (29 Indikatoren, Gemeinde- und Bevölkerungsbefragung)**
- **Pilot Velozählstellen**

Die Erweiterung des Netzwerks sowie der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Bevölkerung, Verbänden und kantonsinternen Stellen spielten auch 2014 eine wichtige Rolle.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr ist aufgrund ihrer rund dreijährigen Tätigkeit etabliert und als zentrale Anlaufstelle für Velofragen bekannt. Wir sind sehr erfreut, dass wir während dieser Zeit mit unseren zahlreichen Projekten die Basis für eine sachliche und nachhaltige Veloförderung im Kanton Zürich legen konnten.

Eine gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen die Koordinationsstelle Veloverkehr.



Kathrin Hager, Leiterin
Viktoria Herzog, Stv. Leiterin
Steve Coucheman, Projektleiter Marketing



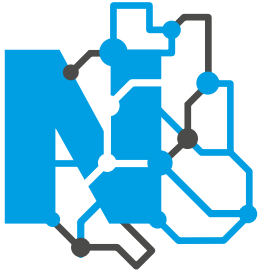
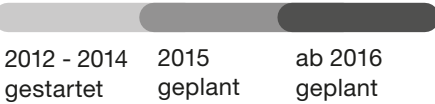
Eigener Fahrplan inklusive

Weil du deine Abfahrtszeit selber bestimmst.

Strukturbild

Stand Dezember 2014

Stand der Aufbaumassnahmen (A) und ständigen Aufgaben (S)
aus dem Veloförderprogramm



Netzkonzeption

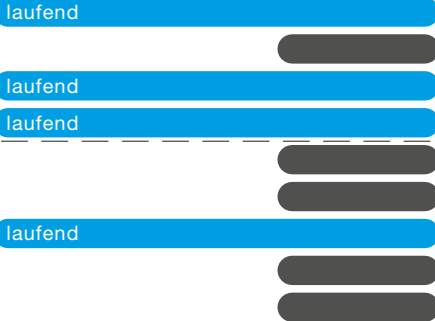
Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Alltags- und Freizeitvelonetzes.

- Grundsätze des Velonetzes definieren und Anforderungen bestimmen
- Velonetz sichtbar machen
- Differenzierung des Velonetzes vornehmen
- gute Schnittstellen ÖV-Velo sicherstellen
- Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen

Produkte 2014: Velonetzplanung Abschluss Pilotregion, Start restliche Regionen

Velonetz-
planung

- **S07** Systematische Radverkehrsnetzplanung, Kantonaler Velonetzplan
- **A08** Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren
- **A11** Entwicklung kant. Bike&Ride-Konzept, integriert in Velonetzplanung
- **S08** Signalisation: kantonal, regional einrichten, aufeinander abstimmen
- **A12** Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept
- **A13** Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren
- **S09** Entwicklung einer «Velopolitik als System»
- **S13** Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen
- **S14** Schnittstelle ÖV-Velo klar definieren



Qualität

Sicherstellung einer einheitlichen Qualität der Veloinfrastruktur.

- Qualitätsstandards erarbeiten bzw. überprüfen und wo nötig anpassen (Standards zu Verkehrsrichtplanung, Infrastruktur, Markierung, Lichtsignalanlagen, Wegweisung, Parkierung, Unterhalt, Baustellen usw.)
- Standards weitervermitteln
- Einhalten der Standards sicherstellen

Produkte 2014: Erstellung Datenbank Best Practice Veloinfrastruktur

- **A09** Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen
- **S12** Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung (Merkblätter)



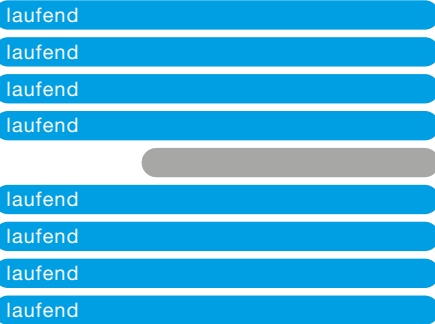
Wissenstransfer

Förderung des Wissensaustauschs, Anbieten von Beratungen.

- Wissensaustausch ankurbeln und Vernetzung fördern
- Velo-Kampagnen: Image- und Informationskampagnen erarbeiten
- Website und Newsletter Koordinationsstelle Veloverkehr aufbauen/starten
- Workshops, Tagungen alle 1-2 Jahre durchführen
- Anlaufstelle in Sachen Veloverkehr aufbauen
- Beratung für Gemeinden anbieten, Austausch mit anderen Kantonen pflegen
- Vernetzung innerhalb des Kantons fördern / Schnittstellen definieren

Produkte 2014: Zweite kantonale Velofachtagung

- **A01** Gemeinden unterstützen / vernetzen / Austausch ankurbeln
- **A02** Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung
- **A03** Kantonale Velofachtagungen (Veloveranstaltungen)
- **A04** Marketing des Veloförderprogramms (Basiskommunikation)
- **A16** Imagewerbung für die Velonutzung (Ideen-Tool für Gemeinden)
- **S01** Austausch mit anderen Kantonen
- **S02** Kommunikation der velopolitischen Ziele gegenüber Verwaltung und PolitikerInnen
- **S10** Koordinationsstelle Veloverkehr (laufende Betriebssicherstellung)
- **S11** Kantonales Veloforum / Kantonale Gremien: Netzwerk Velo



Kampagnen

Förderung des lebenslangen Velofahrens, entwickeln des Kt. Zürich zum Velokanton.

- Tools / Infomaterialien für Gemeinden entwickeln (Baukasten mit Massnahmen)
- Angebot an Velofahrkursen erweitern (Konzept für Fahrkurse)
- Velofreundliche Verwaltung, Mobilitätsmanagement Velo anbieten
- Veloförderung als Gesundheitsförderung (strukturierter Austausch mit Gesundheitsförderung und Umsetzung von Projekten)
- Empfehlungen für sichere Schulumgebung festlegen

Produkte 2014: Erarbeitung Velobotschaften «Alles Inklusive»

Mobilitäts-
management

- **A05** Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen
- **A07** Integration kantonaler Veloförderung und kant. Gesundheitsförderung
- **A10** Veloparkierung bei allen kantonalen Immobilien optimieren
- **A14** Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern
- **A15** Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen sowie weiteren kantonalen Bildungseinrichtungen
- **A17** Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe
- **A18** Veloförderung im Schulverkehr
- **A19** Förderung Einkauf mit dem Velo



Datengrundlagen

Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr.

- Datenbasis Veloverkehr und GIS-Inventar aufbauen
- Monitoring und Evaluation von Massnahmen durchführen
- Ideen- und Beschwerdemanagement aufbauen

Produkte 2014: Erstellung Konzept Velozählstellen Kanton Zürich, Pilotzählungen

- **A06** GIS-Inventar Veloverkehr
- **S03** Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreiber und Planungsregionen
- **S04** Datenbasis Veloverkehr
- **S05** Monitoring und Evaluation von Massnahmen
- **S06** Ideen- und Beschwerdemanagement



Zündende Ideen inklusive

Weil der Fahrtwind deine grauen Zellen aktiviert.



Netzkonzeption

Velonetzplanung im Kanton Zürich

Nach dem Abschluss des Pilotprojekts in der Region Winterthur und Umgebung wurde im 4. Quartal die Velonetzplanung in den übrigen Regionen gestartet.

Kurzbeschreibung

Die Velonetzplanung ist eine zentrale Massnahme des Veloförderprogramms. Ziel des Netzplans ist, eine umfassende Planung im Kanton, in den Regionen und den Gemeinden umzusetzen und die Lücke des Veloverkehrs im Bereich der strategischen Planung zu schliessen. Das Veloverkehrsnetz wird dadurch auf die Kompatibilität mit den Zielen der verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte, Agglomerationsprogramme und Richtpläne überprüft.

Stand der Arbeiten

Das Ende 2013 in Angriff genommene Pilotprojekt in der Region Winterthur und Umgebung wurde Mitte 2014 planmässig abgeschlossen. Mit dem Beschluss der Volkswirtschaftsdirektion erfolgte im Oktober 2014 die Vergabe für die Velonetzplanung in den übrigen Regionen. Die im Pilotprojekt definierten allgemeingültigen Zielsetzungen, die einheitlichen Grundsätze für die Netzkonzeption sowie die Arbeitsmethoden werden stringent für die übrigen Regionen übernommen. Erstmals wurde im Pilotprojekt eine Nachfrage- und Potenzialabschätzung des Veloverkehrs erarbeitet. Die Ergebnisse der Region RWU wurden anschliessend vom Amt für Verkehr überprüft und auf die restlichen Regionen übertragen. Die Velonachfrage und das -potenzial sind zentrale Grundlagen für eine bedarfsgerechte Netzkonzeption. Die Nachfragebeziehungen im Kanton Zürich sind im abgebildeten Plan (auf Seite 11) ersichtlich.

Pilotprojekt Velonetzplanung in der Region Winterthur und Umgebung RWU

Für die Pilotregion liegt der Velonetzplan als Karte inklusive Verbindungsdatenblättern und Erläuterungsbericht vor. Dieser dient als Grundlage für die regionale Richtplanung. Die RWU hat im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplanes Anpassungen am heutigen Veloverkehrsnetz vorgenommen. Als Basis dient grösstenteils der Entwurf des Netzplans. Der Fokus liegt primär auf dem Alltagsverkehr und weniger auf dem Freizeitverkehr. Die Unterlagen wurden für die Anhörung und Vorprüfung freigegeben, damit die Gemeinden und kantonalen Fachstellen die vorgeschlagenen Festlegungen prüfen konnten. Ein Ausschnitt des Velonetzplanes aus der Region RWU mit den Netzelementen ist im abgebildeten Plan (auf der folgenden Seite) ersichtlich.

Alltagsverbindungen

Nebenverbindungen

tiefe Nachfrage – tiefes Potenzial

Hauptverbindungen

hohe Nachfrage – hohes Potenzial

Veloschnellrouten / Velostrassen

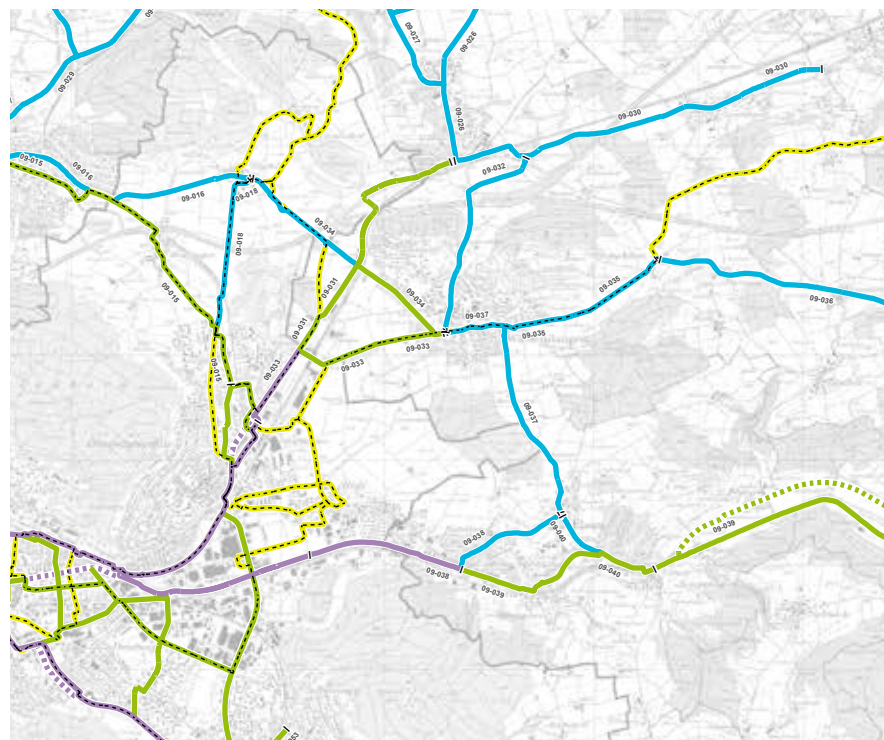
höchste Nachfrage – höchstes Potenzial

Freizeitrouten

SchweizMobil-Routen

Veloverkehrsnetz

Ausschnitt aus dem Velonetzplan der Region Winterthur und Umgebung:



Kantonale Velonetzplanung

Das Ziel der Arbeiten ist eine Karte des gesamten kantonalen Velonetzes. Dazu erfolgte die Ausschreibung der Velonetzplanung für die restlichen Regionen, aufgeteilt in fünf Lose. Im Oktober wurden die Arbeiten an drei Planungsbüros vergeben. Für jedes Los verläuft die Projektbearbeitung zeitlich parallel und nach demselben Raster. Die Planungsregionen werden in die Bearbeitung einbezogen. Aus dem Pilotprojekt haben sich fünf Planungsschritte für die Erarbeitung des kantonalen Velonetzes als sinnvoll erwiesen:

1

Aufarbeitung der Planungsgrundlagen, Ergänzung der Ziele und Plausibilisierung der Nachfragenbeziehungen, Plausibilisierung der Nachfrage- und Potenzialanalyse aufgrund der Ortskenntnisse und anderer Planungsgrundlagen.

2

Erstellung des ersten Netzentwurfs und Durchführung einer ersten Schwachstellenanalyse. Regionsübergreifende Koordination der erarbeiteten Velonetzpläne und Abstimmung von Schnittstellen für die interne Vernehmlassung im März 2015.

3

Anpassung des Veloverkehrsnetzes nach interner Vernehmlassung und Aufbereitung für die externe Vernehmlassung im Juni 2015 bei den Regionen und Gemeinden.

4

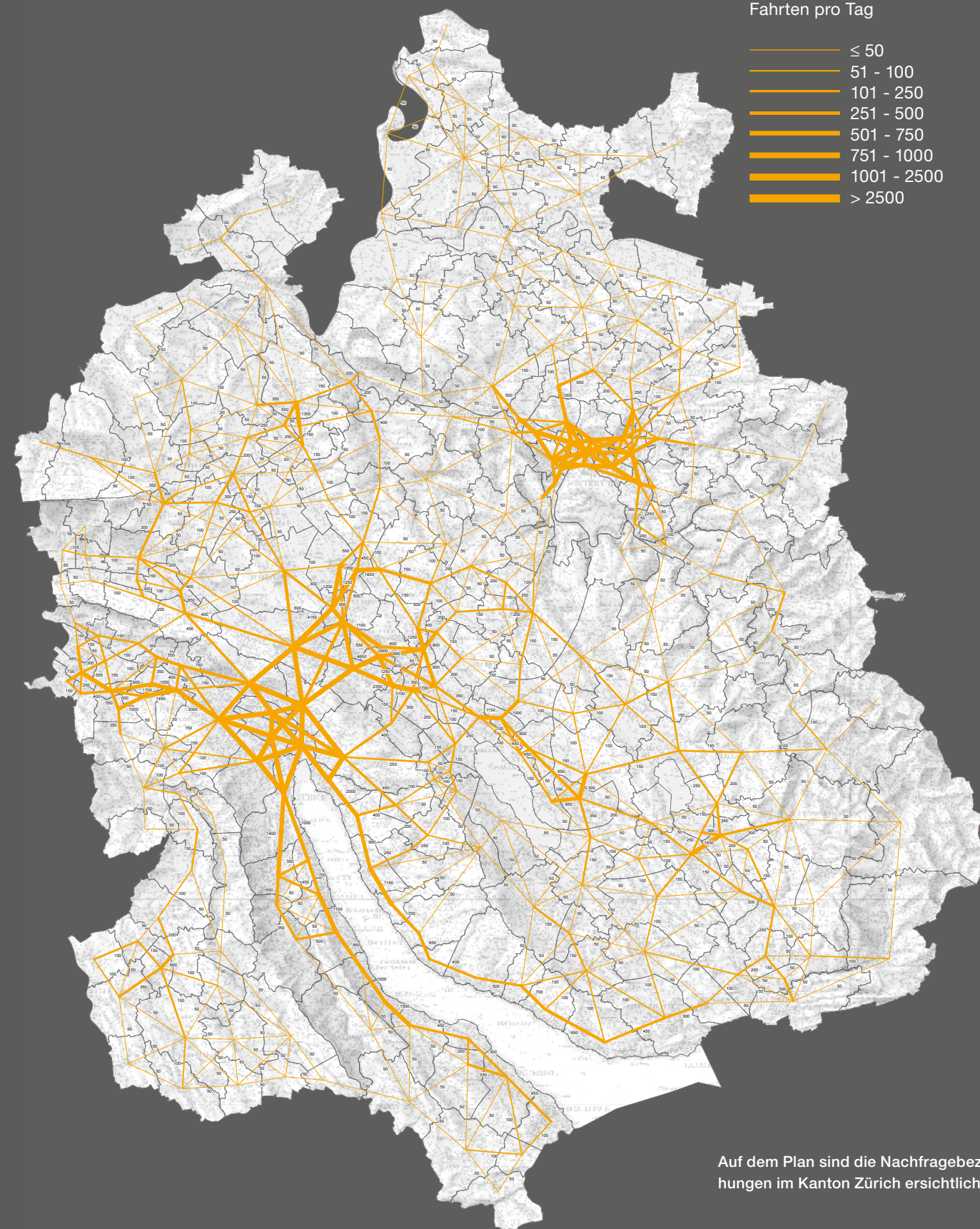
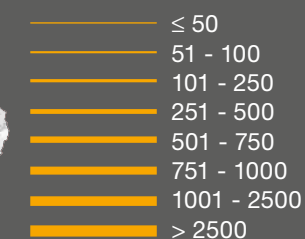
Bereinigung des Veloverkehrsnetzes und Durchführung der zweiten Schwachstellenanalyse.

5

Erarbeitung einer Dokumentation und Aufbau der erarbeiteten Daten in einem vorgegebenen Datenmodell.

Velonachfrage

Fahrten pro Tag



Auf dem Plan sind die Nachfragebeziehungen im Kanton Zürich ersichtlich.

Struktur des Veloverkehrsnetzes

Im Rahmen des Pilotprojekts wurde für das kantonale Veloverkehrsnetz eine neue Netzhierarchie mit Alltagsverbindungen und Freizeitrouten entwickelt. Der Velonetzplan fokussiert auf den Alltagsverkehr. Während beim Freizeitverkehr der Weg das Ziel ist, stellt eine Alltagsverbindung primär den Weg zum Ziel dar und verbindet den Ausgangspunkt direkt und sicher mit dem Endpunkt.

Die Alltagsverbindungen werden einerseits in Neben- und Hauptverbindungen und andererseits in Veloschnellrouten und/oder Velostrassen eingeteilt. Nebenverbindungen werden dort eingesetzt, wo das Potenzial bzw. die Nachfrage gering ist. Wo das Potenzial bzw. die Nachfrage hoch ist, werden Hauptverbindungen eingesetzt. Beim höchsten Potenzial können ausserorts eigentrasseerte Veloschnellrouten und innerorts Velostrassen zum Einsatz kommen.

Velofahrende haben unterschiedliche Ansprüche an ihre Verbindungen. Beim Alltagsveloverkehr für alle Typen gleichbedeutend sind die Durchgängigkeit, Direktheit und Sicherheit. Im Rahmen der Velonetzplanung werden vor dem Hintergrund der Netzhierarchie spezifische Standards für die Veloinfrastruktur definiert. Der Produktkatalog wird den anzustrebenden Standard der Infrastruktur bzw. Grundprofile aufzeigen. Dadurch soll ein unterbruchsfreies, zusammenhängendes und sicheres Veloverkehrsnetz entstehen, das den Veloverkehr als gleichberechtigten Teil des Gesamtverkehrssystems stärken sowie seine Sicherheit und Attraktivität erhöhen wird.

Velostrassen

Velostrassen gibt es in der Schweiz noch nicht. In unseren Nachbarländern sind sie hingegen Realität. In Deutschland und Österreich wurden in den letzten Jahren viele solcher Infrastrukturen in innerstädtischen Gebieten errichtet.

Velostrassen sind dem Veloverkehr vorbehalten. Andere Fahrzeuge dürfen diese im Allgemeinen nur queren oder für Zu- oder Wegfahrten benutzen bzw. soweit dies durch die Signalisation erlaubt ist. Auf Velostrassen gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Velofahrende dürfen auch nebeneinander fahren. Um Velostrassen im Kanton Zürich einführen zu können, bedarf es einer schweizweiten gesetzlichen Grundlage. Dafür muss die Signalisationsverordnung angepasst werden. Das Bundesamt für Strassen ASTRA prüft mit mehreren Städten die Einführung von Pilot-Velostrassen. Geplant ist zudem ein Grundlagendokument «Velobahnen / Radschnellrouten». Wie wichtig dieses Thema ist, zeigt die Forschungsausschreibung 2014/006 «Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen» der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten).

Ausblick

Die Bearbeitungszeit der Velonetzplanung wird auf rund 12 Monate geschätzt. Sobald der erste Netzentwurf und die interne Prüfung abgeschlossen sind, erhalten die Regionen den Entwurf des Velonetzplans zur Vernehmlassung. Sie haben die Aufgabe, das spezifische regionale und lokale Wissen und die Stellungnahmen der Gemeinden und Städte einfließen zu lassen. Die Vernehmlassung wird voraussichtlich zwischen Mai und Juni 2015 stattfinden. Damit die Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 3. Generation berücksichtigt werden können, soll der Velonetzplan bis Ende 2015 vorliegen.

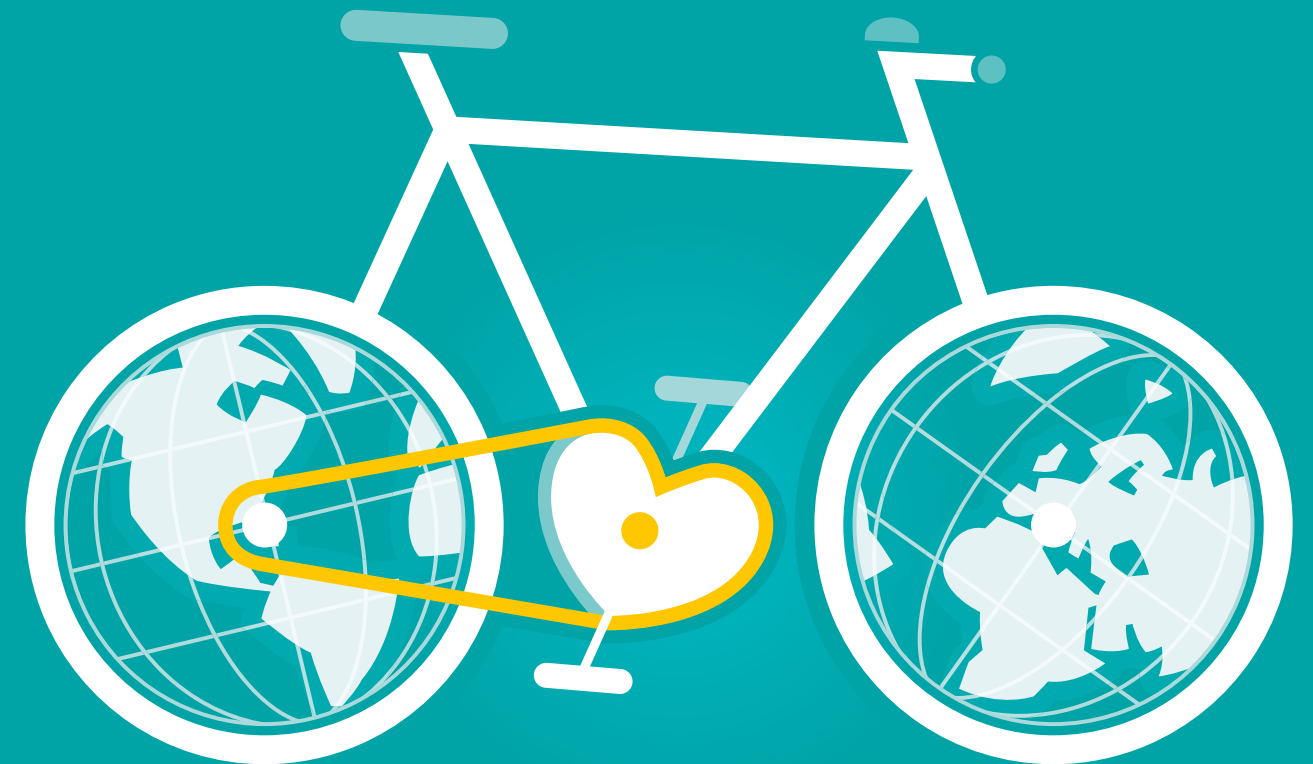
Nach Abschluss der Velonetzplanung soll mit der Umsetzungsplanung gestartet werden.

Link

Weitere Informationen unter www.velo.zh.ch/netzkonzeption



Signalisation Fahrradstrasse in Bregenz, Österreich



Gutes Gewissen inklusive

Weil du Gutes für die Umwelt tust.

Zweite Zürcher Velofachtagung

Im Sinne eines aktiven und direkten Wissenstransfers lud die Koordinationsstelle Veloverkehr im Oktober zur zweiten Velofachtagung ein. Über 80 Personen nutzten die Gelegenheit, die Informationen zur Velonetzplanung aus erster Hand zu erhalten.

Kurzbeschreibung

Im Handlungsfeld Wissenstransfer spielt die Vernetzung und Vermittlung von Wissen an die Veloverantwortlichen der Zürcher Gemeinden, Vertreter von Raum- und Verkehrsplanungsbüros sowie Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung, die sich ebenfalls im Umfeld der Veloverkehrsplanung bewegen, eine wichtige Rolle. Darüber hinaus sollen der gegenseitige Austausch gefördert und die Koordinationsstelle Veloverkehr als kompetente Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Verkehrsmittel Velo etabliert werden.

Stand der Arbeiten

Die zweite Velofachtagung fand im vergangenen Oktober in Wallisellen statt und fokussierte auf das Thema Velonetzplanung.

Die Planung und Umsetzung von direkter und unterbrechungsfreier Veloinfrastruktur sind eine wichtige Voraussetzung, dass das Velo als interessante Alternative oder Ergänzung zum ÖV und MIV angesehen und somit auch im Alltag vermehrt genutzt wird.

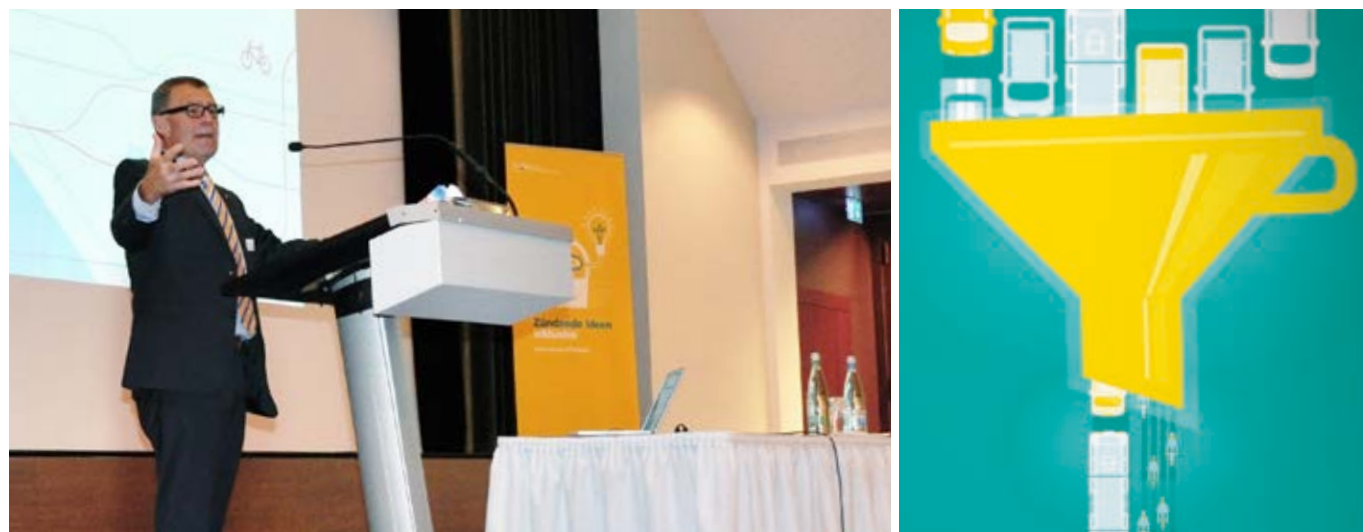
Was dies bedeutet und welche Arbeiten erforderlich sind, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, wurde im Rahmen der zweiten Zürcher Velofachtagung diskutiert. Die Netzplanung stellt eine zentrale Massnahme des Förderprogramms dar und fokussiert auf den Alltagsverkehr. Während beim Freizeitverkehr der Weg das Ziel ist, stellt eine Alltagsverbindung primär den Weg zum Ziel dar und verbindet den Ausgangspunkt direkt und sicher mit dem Endpunkt.

Ziel des Netzplans ist es, eine umfassende, bedarfsgerechte Veloverkehrsplanung im Kanton, in den Regionen und den Gemeinden zu verankern und die Lücke des Veloverkehrs im Bereich der strategischen Planung zu schliessen. Der Velonetzplan soll sich als eigenständiges Instrument etablieren und die im Jahr 2006 beschlossene Radwegstrategie ablösen.

Regierungsrat Ernst Stocker unterstrich in seiner Begrüssung die Bedeutung des Veloverkehrs für den Kanton Zürich sowie den grossen Nutzen, der mit gezielter Veloförderung erreicht werden kann.

Regierungsrat Ernst Stocker bei seiner Begrüssungsrede

Illustration aus der Präsentation zum Thema Kosteneffizienz



In verschiedenen Fachreferaten wurde die Notwendigkeit der Velonetzplanung, deren Eingliederung ins Veloförderprogramm sowie die zugrunde liegende Methodik unter Berücksichtigung der Nachfrage- und Potenzialabschätzung aufgezeigt. Beispiele der geplanten Netzhierarchie, die Bedeutung des Veloverkehrs auf kommunaler Ebene, ein Einblick in die Umsetzung von Veloschnellrouten in Winterthur sowie Argumente, warum sich Velofahren lohnt, waren weitere Programmpunkte. Das anschliessende Mittagessen bot den Teilnehmenden einen idealen Rahmen zum Kennenlernen und für vertiefende Gespräche über die verschiedenen Fachgebiete. Zur Auswertung der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden einen Onlinefragebogen ausfüllen. Der Rücklauf und die damit verbundenen Feedbacks waren sehr positiv und die angestrebten Ziele wurden sehr gut erreicht. Im Nachgang an die Veranstaltung wurden alle Präsentationen online veröffentlicht.

Ausblick

Die nächste Velofachtagung findet 2016 statt. Für 2015 ist ein Praxisworkshop geplant. Dieser wird so gestaltet sein, dass neben einem planerischen Teil auch ausgewählte Strassenabschnitte mit dem Velo befahren werden. Dabei sollen sich die Teilnehmenden selbst ein Bild über vorbildliche und weniger geeignete Veloinfrastrukturen machen können.

Link

Die Präsentationen der Fachtagung unter www.velo.zh.ch/fachtagung

Nebst den spannenden Referaten hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit, sich beim anschliessenden Mittagessen auszutauschen.



Reservierter Sitzplatz inklusive

Weil du den eigenen Sattel einem überfüllten
Abteil vorziehst.

Kampagnen

Velofahren – alles inklusive

Das Velo ist ein praktisches und umweltfreundliches Verkehrsmittel von Tür zu Tür – gesund und ökonomisch. Wer Velo fährt, hat alles inklusive.

Kurzbeschreibung

Die Koordinationsstelle Veloverkehr ist Botschafterin des Verkehrsmittels Velo und hat die Aufgabe, die Vorteile des Velos, auf den Punkt gebracht, verschiedenen Anspruchsgruppen zugänglich zu machen. Dies gelingt am besten auf einfache, verständliche und einprägsame Weise.

Stand der Arbeiten

Es ist allgemein anerkannt, dass Velofahren die Gesundheit fördert und unzählige Möglichkeiten bietet, die Freizeit zu gestalten. Die Koordinationsstelle Veloverkehr sieht im Velo jedoch neben einem Freizeit-/Sportgerät ein Verkehrsmittel, um zur Arbeit, Ausbildung oder zum Einkauf zu fahren. Um auf die Vielseitigkeit und den Nutzen des Velos einzugehen, wurden Botschaften, die das ganze Spektrum abdecken, entwickelt. Getreu dem Motto: «Ein Bild sagt mehr als tausend Worte und ein Film erzählt eine Geschichte», wurden die geschaffenen Illustrationen in Form von Animationen zum Leben erweckt.

Nebst dem individuellen generiert das Velo auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Als lautloses Null-Emissionsfahrzeug ist es ein optimales Verkehrsmittel für kurze bis mittlere Distanzen (5 bis 15 km). Aufgrund des geringen Flächenbedarfs sind auch die Baukosten und der Unterhalt für die Veloinfrastruktur verhältnismässig gering. Die Unterhalts- und Wartungskosten eines Velos sind ebenfalls gering. Zudem ist das Velofahren gesund und vermeidet Kosten, die durch mangelnde körperliche Aktivität der Bevölkerung entstehen.

Ausblick

In Abhängigkeit der unterschiedlichen zu bearbeitenden Zielgruppen werden bei Bedarf weitere Botschaften erarbeitet und auf den bestehenden Kanälen veröffentlicht oder kommuniziert. Dazu gehören insbesondere die Website, Youtube und der E-Mail-Newsletter.

Link

Mehr zur Kampagne, sowie die animierte Version unter
www.velo.zh.ch/inklusive

Wer Velo fährt hat alles inklusive:

Fitnessabo

Weil du nicht an Ort und Stelle trittst.

Reservierter Sitzplatz

Weil du den eigenen Sattel einem überfüllten Abteil vorziehst.

Zündende Ideen

Weil der Fahrtwind deine grauen Zellen aktiviert.

Gutes Gewissen

Weil du Gutes für die Umwelt tust.

Starkes Herz

Weil dein Kreislauf rund läuft.

Eigener Fahrplan

Weil du deine Abfahrtszeit selber bestimmst.

Freude

Weil dich Velofahren glücklich macht.



Das Kartenset zur Kampagne

Veloförderung im Schulverkehr

Eine wichtige Erkenntnis aus der 2013 durchgeführten Erhebung zur Veloförderung im Schulverkehr war, dass Kinder geeignete Übungsräume brauchen, um Velofahren zu lernen.

Kurzbeschreibung

Das Ziel der Massnahme Veloförderung im Schulverkehr ist es, einen Beitrag zu leisten, dass Kinder wieder vermehrt mit dem Velo zum Unterricht fahren. Der Koordinationsstelle Veloverkehr ist es ein zentrales Anliegen, dass sich die Kinder möglichst früh an den Verkehr gewöhnen und so ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln können.



Stand der Arbeiten

Die Koordinationsstelle Veloverkehr und die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei haben beschlossen, gemeinsam die Erstellung von Veloparcours auf Gemeindegebiet zu fördern.

Bei einem Veloparcours handelt es sich um Bema­lungen auf Pausenplätzen, die den realen Markierungen auf der Strasse entsprechen. Der Parcours bietet Schulkindern die Möglichkeit, sich auf spielerische Art und Weise und in einer geschützten Umgebung mit der Signalisation auf den Strassen vertraut zu machen und Fahrpraxis zu erlangen. Da sich Veloparcours auf öffentlichem Grund befinden, können diese nebst dem Unterricht durch die Verkehrsinstruktoren oder Lehrkräfte auch von Privaten genutzt werden. Das Schulhaus und der Pausenplatz sind den Kindern und Eltern vertraut, sie bieten sich dafür geradezu an.

Nachdem 2013 der erste Veloparcours in Unterengstringen eröffnet wurde, kamen 2014 fünf neue, in Dällikon, Humlikon, Nürensdorf, Obfelden und Wädenswil, hinzu. Inzwischen sind Anfragen für acht weitere Parcours eingegangen. Die Zielsetzung der Kantonspolizei Zürich sieht einen Parcours pro Gemeinde vor. Die Koordinationsstelle Veloverkehr unterstützt dies einmalig mit einem Beitrag von CHF 1'000. Beiträge können aus dem vom Kantonsrat beschlossenen Kredit für die Veloförderung direkt bei der Koordinationsstelle Veloverkehr beantragt werden. Die Gesamtkosten für die Erstellung eines Veloparcours belaufen sich auf rund CHF 4'500.

Ausblick

Die Finanzierungsunterstützung für die Gemeinden wird bis 2018 weitergeführt. Darüber hinaus werden beispielsweise in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei weitere Ansätze und Empfehlungen für die Veloförderung im Schulverkehr erarbeitet.

Link

www.velo.zh.ch/veloparcours



Oben: Die Markierungen des neuen Veloparcours in Bäretswil werden aufgemalt.

Linke Seite: Veloverkehrsinstruktion in Unterengstringen

Nullmessung der Veloförderung

Im Rahmen der Nullmessung der kantonalen Veloförderung wurde die Grundlage für spätere Vergleichsmessungen geschaffen. Hierfür wurden 29 Indikatoren erhoben sowie eine Gemeinde- und Bevölkerungsbefragung durchgeführt.

Kurzbeschreibung

Das Veloförderprogramm sieht vor, die festgelegten Massnahmen über die Zeit zu beobachten und ihre Wirksamkeit zu messen. Die gewonnenen Resultate werden mit denjenigen der Zwischenmessung 2017 und der Schlussmessung 2022 verglichen. Alle im Veloförderprogramm enthaltenen Massnahmen dienen dem übergeordneten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

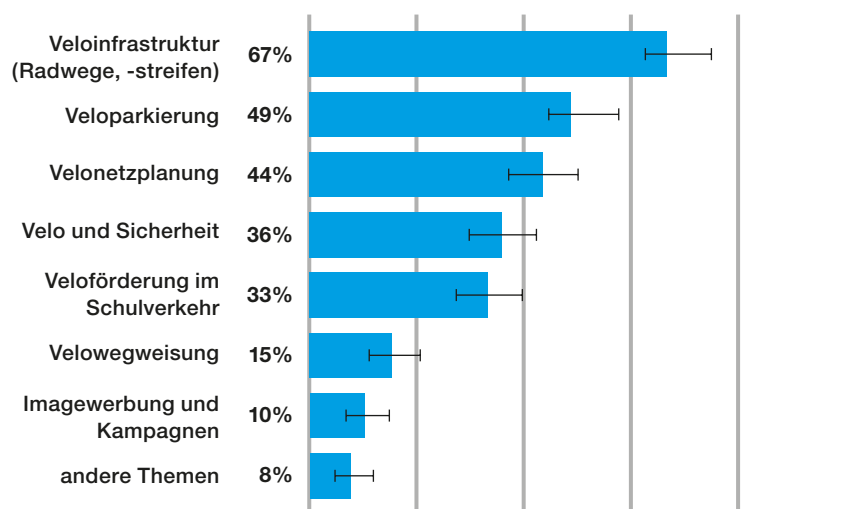
Stand der Arbeiten

Die Indikatoren aus den Handlungsfeldern Netzkonzeption, Qualität und Datengrundlagen konnten verwaltungsintern beschafft werden. Die quantitative Erhebung der Indikatoren wurde beim Amt für Verkehr durchgeführt. Nachdem die Resultate vorlagen, konnten konkrete Zielgrössen für die Vorgaben aus dem Veloförderprogramm definiert werden. Zur Informationsbeschaffung über die Handlungsfelder Wissenstransfer und Kommunikation waren zwei Befragungen nötig, die in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt im Frühjahr durchgeführt wurden.

Erkenntnisse Gemeindebefragung

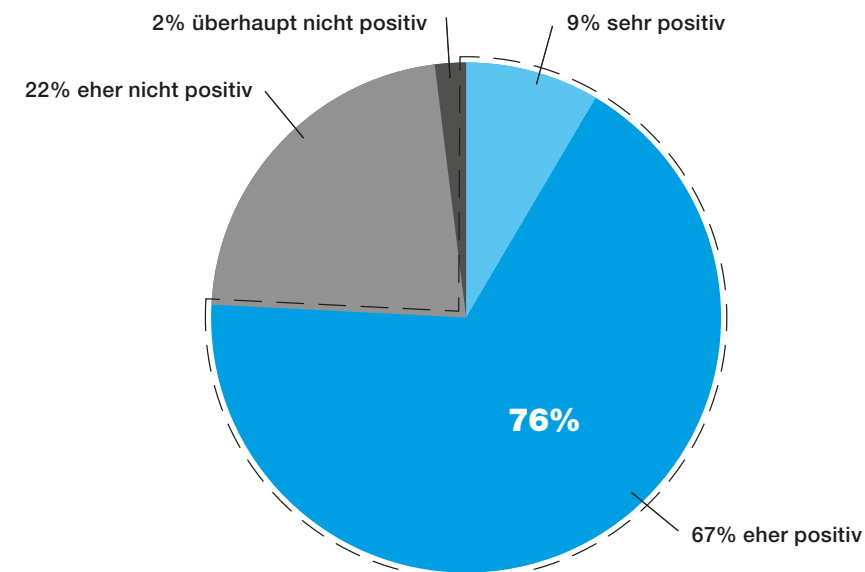
An der Befragung der kommunalen Veloverantwortlichen haben 141 von 170 Gemeinden teilgenommen. 28% der Gemeinden geben an, sich mit anderen auszutauschen. Inhalte dieser Besprechungen sind folgende Themen: Veloinfrastruktur (67%), Veloparkierung (49%) und Velonetzplanung (44%). Mit 39% geben etwas mehr Veloverantwortliche zudem an, sich bei anderen Gemeinden über den Veloverkehr zu informieren.

Über welche der folgenden Themen der Veloförderung tauschen Sie sich mit anderen Gemeinden aus?



Die Merkblätter zur Veloparkierung sind 58% und jene zur Normierung von Velopflichtabstellplätzen in Bau- und Zonenordnung 43% der Veloverantwortlichen bekannt. 59% der Befragten, denen die Merkblätter bekannt sind, wenden diese auch an. 33% haben die Empfehlungen der Merkblätter ganz oder teilweise umgesetzt, weitere 26% planen, die Ratschläge anzuwenden. Die erstellten Merkblätter werden hinsichtlich Verständlichkeit, Nutzen und Relevanz als sehr gut bewertet.

Letztlich macht die Befragung deutlich, dass die Mehrheit der Gemeinden (76%) positiv zur Veloförderung eingestellt ist. In 55% der Gemeinden fördert die Gemeindeverwaltung den Veloverkehr, hauptsächlich durch den Ausbau der Infrastruktur. 14% der Gemeinden bieten bereits Velofahrkurse an oder planen solche anzubieten.



Wie ist Ihre Gemeinde zur Veloförderung eingestellt?

Erkenntnisse Bevölkerungsbefragung

An der repräsentativen Onlinebefragung haben rund 1000 Personen in der Altersgruppe zwischen 16 und 74 Jahren teilgenommen. Zwei Jahre nach der Schaffung der Koordinationsstelle Veloverkehr ist sie 10% der Kantonsbevölkerung bekannt. Diese haben von der Koordinationsstelle Veloverkehr vor allem im Zusammenhang mit dem Velonetzplan und der Umsetzung des Veloförderprogramms gehört.

Die Befragung wurde auch genutzt, um Faktoren zu identifizieren, die zur Förderung des Velofahrens beitragen. Neben der Distanz und dem Besitz eines fahrbereiten Velos beeinflusst die Einstellung zum Velo die Verkehrsmittelwahl besonders stark. Zwei Einstellungen sind hierbei zentral, jene zur Alltagstauglichkeit und zum Fahrvergnügen. Die Wahrscheinlichkeit, im Alltag Velo zu fahren, steigt bei Personen, denen Velofahren Spass bereitet und die das Gefühl haben, die Alltagswege mit dem Velo zurücklegen zu können. Diese Einflussfaktoren gelten unabhängig davon, ob im Alltag Arbeits- oder Einkaufswege zurückgelegt werden, die länger oder kürzer als 5 km sind. Die selbstbekundete Fahrsicherheit ist ein weiterer Faktor, der dazu beiträgt, dass eher Velo gefahren wird.

Ausblick

2017 wird auf Basis der Indikatoren aus den Handlungsfeldern Netzkonzeption, Qualität und Datengrundlagen eine Zwischenmessung vorgenommen. Die mittels Befragung erhobenen Informationen seitens Gemeindevertreter und der Bevölkerung werden erst 2022 im Kontext der Schlussmessung erhoben und verglichen. Dies hängt damit zusammen, dass Wahrnehmungs- und Verhaltensänderungen in Bezug auf die Veloförderung und -nutzung nicht von heute auf morgen geschehen.

Pilotprojekt Velozählstellen

Nach der Konzepterarbeitung Velozählstellen wurde in der Region Zürcher Oberland eine Pilotzählung des Veloverkehrs durchgeführt. Um die definitiven Standorte von permanenten Zählstellen zu definieren, wurde zudem ein Pilotprojekt durchgeführt.

Kurzbeschreibung

Das Erhebungskonzept für den Aufbau von Velozählstellen geht kantonsweit von einem definierten Mengengerüst an Zählstellen aus. Vorgesehen sind Zählstellen dort, wo das Nachfragepotenzial hoch ist. Einerseits im dichten Siedlungsgebiet und auf Verbindungen in Velodistanz zwischen benachbarten Zentrumsgebieten, andererseits an topologischen Zwangspunkten. Es geht in erster Linie darum, die aktuelle Velonachfrage zu quantifizieren und ihre Entwicklung nachzuzeichnen. In einer Vorzählung wurden im Pilotperimeter die genaue Anzahl und die Standorte für potenzielle, permanente Zählstellen in Zürcher Oberland festgelegt. Im Rahmen der Vorzählung wurde geprüft, ob die Standorte aus dem Konzept eine relevante Velonachfrage aufweisen, die Verkehrsführung eine zuverlässige Erfassung des Veloverkehrs erlaubt (Kanalisierung über Radwege oder -streifen) und ob voraussichtlich keine baulichen Änderungen auf diesen Strassenabschnitten stattfinden.

Stand der Arbeiten

Der Pilotperimeter umfasste die beiden Regionen Zürcher Oberland und Pfannenstil, mit Fokus auf dem rechten Zürichseeufer. In diesem Perimeter wurden an 39 möglichen Standorten das Veloverkehrsaufkommen mittels Videoaufzeichnungen und Handzählungen analysiert. In einem ersten Schritt wurden die Zählstellen aus dem Konzept nach Haupt- und Knotenstromzählungen gefiltert. Vor Beginn der Startkampagne wurden in einem zweiten Schritt mit den Städten Uster und Wetzikon, Pro Velo Kanton Zürich sowie den Verantwortlichen der Unterhaltsregionen die Standorte im Detail überprüft und 39 Standorte für die Startkampagne festgelegt.

Diese Startkampagne hat am Dienstag, 3. Juni und am Donnerstag, 5. Juni jeweils von 6:30 bis 9:00 Uhr (Morgenspitze) und von 16:30 bis 18:30 Uhr (Abendspitze) stattgefunden.

Mittels der Kriterien Velofrequenzen und Kanalisierbarkeit wurden 10 Standorte für permanente Zählstellen definiert. Permanente Zählstellen sind in den Gemeinden Uster, Wetzikon, Meilen, Stäfa, Fällanden, Zollikon und Hinwil geplant. Insgesamt bestätigen die Ergebnisse der Velozählungen die Annahmen, wie sie im kantonalen Erhebungskonzept getroffen wurden.

Ausblick

Welche Technologie zum Einsatz kommt, wird durch das kantonale Tiefbauamt bestimmt. Die Wahl der Technologie hängt mit dem gewählten Standort und der Datenübertragung zusammen. Der nächste Schritt umfasst die Realisierung der Zählstellen in der Pilotregion. Zudem werden in den restlichen Regionen analog der Pilotregion die weiteren Standorte für die permanenten Zählstellen festgelegt.



**Freude
inklusive**

Weil dich Velofahren glücklich macht.

velo
20