



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Jahresbericht Veloförderung





Inhalt

Vorwort	4
Strukturbild Veloförderung	6
Netzkonzeption	
Velonetzplanung abgeschlossen	9
Wissenstransfer	
Veloinfrastruktur erfahren und erleben	12
Kommunikation	
Grossartig, dass sie Velo fahren	14
Veloförderung im Schulverkehr	17
«bike to work» – auch beim Kanton	20
Datengrundlagen	
Datenbank für optimale Veloinfrastruktur	22

Impressum

Erscheinungsdatum:
März 2016

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 Bilder zu diesem Jahresbericht stammen aus dem Film «Veloparcours mit Benj und Tina», der gemeinsam mit den Kinder- und Jugendinstructoren der Kantonspolizei Zürich entwickelt wurde. Er bildet die Basis für die neuen Unterrichtsmaterialien der Veloverkehrsinstruktion. Mehr dazu auf Seite 17.

Vorwort

Veloförderung in voller Fahrt

Rund vier Jahre nach Schaffung der Koordinationsstelle Veloverkehr (kurz «KoVe») konnten wir erneut mehrere Projekte erfolgreich umsetzen. Die kantonale Velonetzplanung beabsichtigt Verbesserungen an der bestehenden Veloinfrastruktur. Dank gezieltem Neu- und Ausbau entsteht aus einzelnen Teilen ein zusammenhängendes Netz für den Veloverkehr.

Der Velonetzplan sowie alle weiteren Massnahmen dienen dabei der übergeordneten Zielsetzung des Veloförderprogramms von 2010: Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen.

Das Strukturbild zeigt den Stand des Veloförderprogramms in folgenden fünf Handlungsfeldern der KoVe (Seiten 6+7): Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen.

Eine zentrale Massnahme zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils ist der 2015 erarbeitete Velonetzplan. Er schliesst für das Verkehrsmittel Velo die Lücke im Bereich der strategischen Planung. Gemäss dem Veloförderprogramm liegt der Fokus dabei auf dem Alltagsveloverkehr. In einem nächsten Schritt wird nun die Abteilung Infrastrukturplanung des Amtes für Verkehr die Umsetzungsplanung vorantreiben.

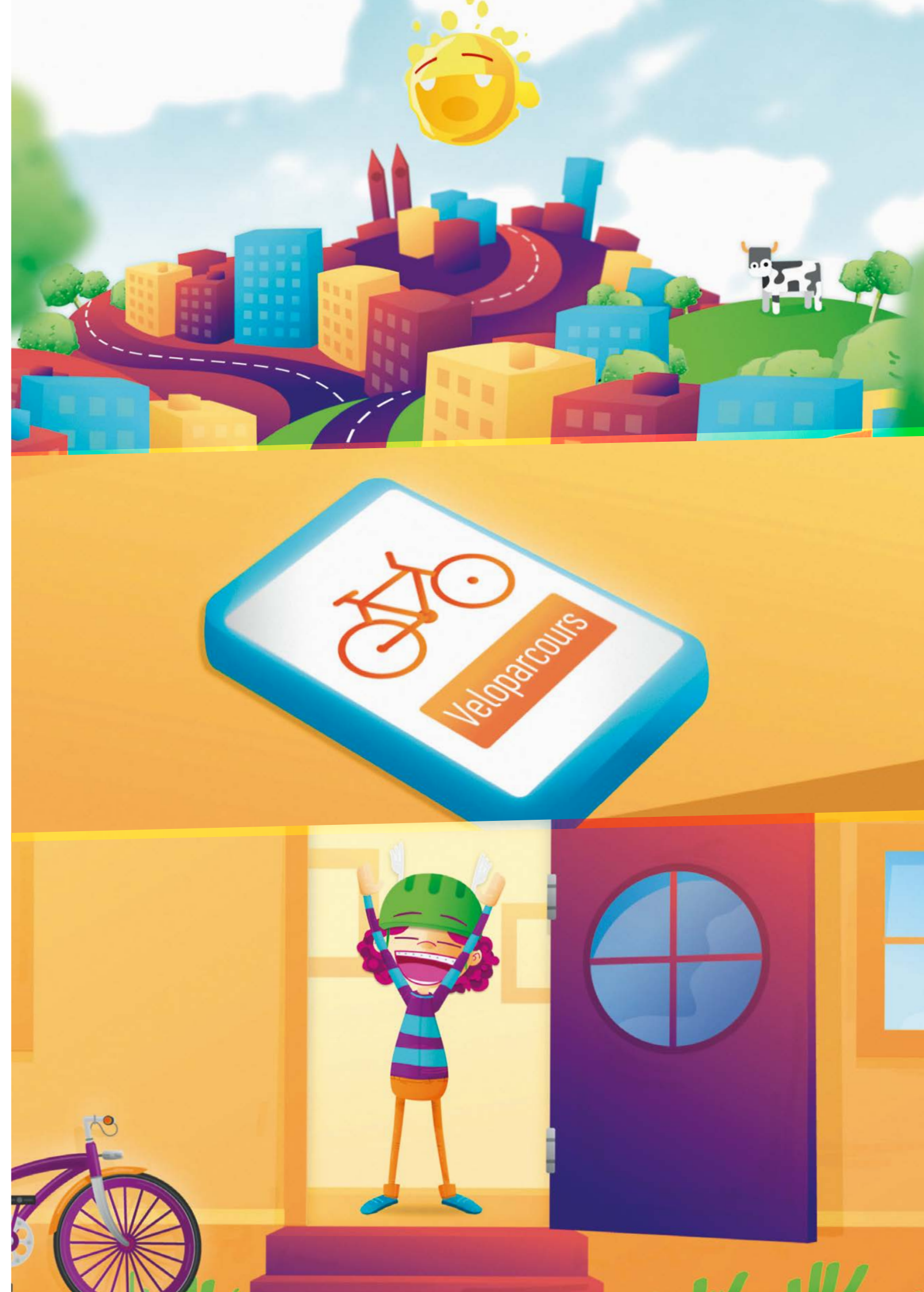
Nebst dem Schwerpunktthema «Velonetzplanung» standen 2015 folgende Projekte im Fokus, über die wir Sie mit diesem Jahresbericht gerne informieren:

- **Velo-Exkursion «Best-Practice Infrastruktur»**
- **Danke-Aktion «Zum Glück fahren Sie Velo»**
- **«bike to work» innerhalb der kantonalen Verwaltung**
- **Veloförderung im Schulverkehr: «Veloschuel»**
- **Aufbau der Datenbank «Best-Practice Veloinfrastruktur»**

Die Erweiterung des Netzwerks und der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonsinternen Stellen spielten auch 2015 eine wichtige Rolle. Die KoVe ist aufgrund ihrer rund vierjährigen Tätigkeit in der kantonalen und kommunalen Verwaltung bereits gut etabliert und als zentrale Anlaufstelle für Velofragen bekannt und anerkannt. 2015 wagten wir im Rahmen der Danke-Aktion «Zum Glück fahren Sie Velo» nun erstmals den Schritt an die Öffentlichkeit. Wir sind sehr erfreut, dass wir mit dieser Aktion wie auch mit zahlreichen weiteren Projekten die Basis für eine sachliche und nachhaltige Veloförderung im Kanton Zürich ausbauen konnten.

Eine gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen die Koordinationsstelle Veloverkehr.

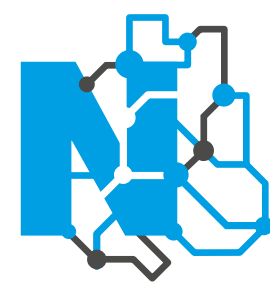
Kathrin Hager, Leiterin
Viktoria Herzog, Projektleiterin
Steve Coucheman, Stv. Leiter / Projektleiter Marketing



Strukturbild

Stand Dezember 2015

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



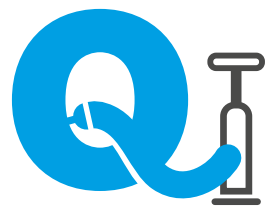
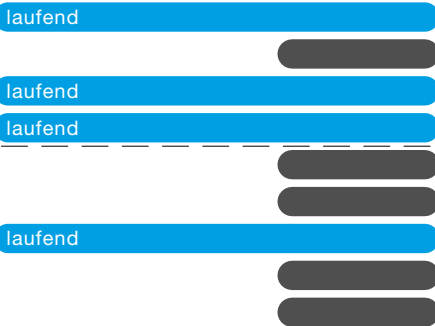
Netzkonzeption

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
- Produkt 2015: Velonetzplanung Abschluss alle 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
- Produkt 2015: Datenbank Veloinfrastruktur inkl. Best-Practice-Beispiele auf velo.zh.ch

- **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 der Koordinationsstelle Veloverkehr aufbauen und 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 und Schnittstellen definieren
- Produkt 2015: Gemeinde-Exkursion Best-Practice Veloinfrastruktur

- **A01** Gemeinden unterstützen, vernetzen und 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 und kantonale Gremien: Netzwerk Velo



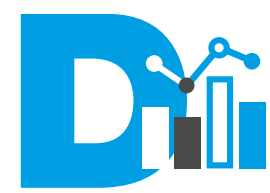
Kommunikation

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

- Tools und 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
- Produkt 2015: Danke-Aktion «Zum Glück fahren Sie Velo!» an drei Standorten durchgeführt

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

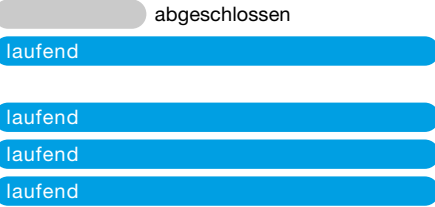


Datengrundlagen

Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr.

- Datenbasis Veloverkehr und GIS-Inventar aufbauen
 - Monitoring und Evaluation von Massnahmen durchführen
 - Ideen- und Beschwerdemanagement aufbauen
- Produkt 2015: Erhebung Veloparkierung

- **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





Netzkonzeption

Velonetzplanung abgeschlossen

Der Velonetzplan für den Kanton Zürich wurde für alle Regionen erstellt.

Das Wichtigste in Kürze

Der neu erarbeitete Velonetzplan schliesst für das Verkehrsmittel Velo die Lücke im Bereich der strategischen Planung. Er bildet die Grundlage des für ein zusammenhängendes Alltagsvelonetz nötigen Neu- und Ausbaus der Veloinfrastruktur im Kanton Zürich. Auch die Revision der regionalen Richtpläne sowie die Velo-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation bauen auf dem Velonetzplan auf. Der Umsetzungsplan wird vom Amt für Verkehr, Abteilung Infrastrukturplanung erarbeitet. Er soll bis Ende 2016 vorliegen.

Stand der Arbeiten

Der Velonetzplan wurde als zentrale Massnahme der Veloförderung von Oktober 2014 bis November 2015 regionsweise erarbeitet, nachdem das Pilotprojekt in der Region Winterthur und Umgebung (RWU) Mitte 2014 planmässig abgeschlossen worden war. Die dort definierten allgemeingültigen Zielsetzungen, die einheitlichen Grundsätze für die Netzkonzeption sowie die Arbeitsmethoden wurden für die übrigen Regionen übernommen. Sämtliche Alltagsverbindungen wurden auch auf Schwachstellen untersucht, sodass der Velonetzplan jetzt als Karte für alle Regionen mit und ohne Schwachstellen vorliegt – inklusive Verbindungsdatenblättern und Erläuterungsbericht. Der abgebildete Plan (Seite 11) zeigt das Alltagsvelonetz mit der neuen Netzhierarchie und den Schwachstellen.

Von Mai bis Juli 2015 wurde der Velonetzplan zur externen Vernehmlassung freigegeben; dies mit dem Ziel, das regionale und lokale Wissen einzuholen. Eingeladen wurden kantonale Stellen, angrenzende Kantone sowie Planungsregionen und alle Gemeinden im Kanton Zürich. Von zwei Dritteln der Eingeladenen erhielten wir Rückmeldungen, welche – soweit sie berücksichtigt werden konnten – zur Optimierung des Netzplans beitrugen. Die RWU und ihre Gemeinden waren als Pilotregion nicht in die Vernehmlassung involviert, nachdem ihr Netzplan im Rahmen der regionalen Richtplanrevision bereits 2014 den Gemeinden vorgelegt worden war. Die Städte Zürich und Winterthur sind aufgrund der Zuständigkeitsregelung gemäss Strassengesetz vom kantonalen Velonetzplan ausgenommen. Sie wurden aber in einer frühen Projektphase miteinbezogen, sodass der Velonetzplan nun auf den regionalen Richtplan RWU sowie den Masterplan Velo der Stadt Zürich abgestimmt ist.

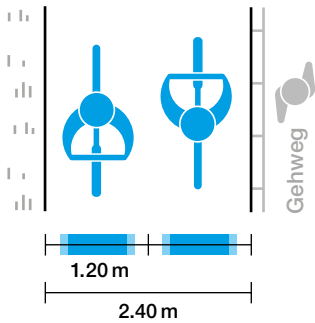
Derzeit wird der Velonetzplan in die regionalen Richtpläne überführt und dadurch behördenverbindlich. Da für bedeutende und innovative Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme Bundesbeiträge beantragt werden können, haben Massnahmen aus dem Velonetzplan bereits Eingang in das Agglomerationsprogramm der dritten Generation gefunden. Dies soll in den weiteren Generationen der Programme konsequent weitergeführt werden.

Netzhierarchie

Der kantonale Velonetzplan fokussiert auf den Alltagsveloverkehr. Dadurch sind Differenzen zur Radwegstrategie und zu den regionalen Richtplänen entstanden; einzelne Verbindungen sind weggefallen, neue dazugekommen. Gestützt auf eine aktuelle Nachfrage- und Potenzialabschätzung wurde für das kantonale Veloverkehrsnetz eine neue Netzhierarchie mit Alltagsverbindungen und Freizeitrouten entwickelt. Veloverbindungen müssen direkt, sicher, durchgängig und attraktiv sein; Fahrtunterbrechungen und Netzlücken sind zu vermeiden. Die Benutzung der Infrastruktur soll zudem unmissverständlich und einfach sein. All dies bedingt eine einheitliche Veloverkehrsführung. Alltagsverbindungen werden in Neben- und Hauptverbindungen einerseits und in Veloschnellrouten andererseits eingeteilt.

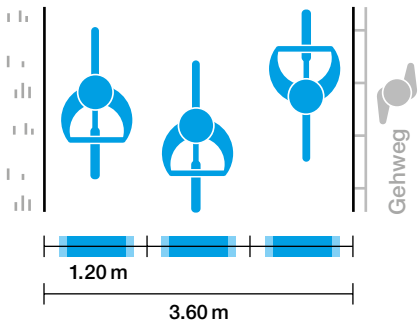
Nebenverbindungen

Nebenverbindungen sind durchgehende, sichere Verbindungen für den Veloverkehr. Sie bilden grösstenteils das bestehende Basisnetz entlang den Kantonsstrassen. Kreuzungsmöglichkeit für je 1 Velo pro Fahrrichtung.



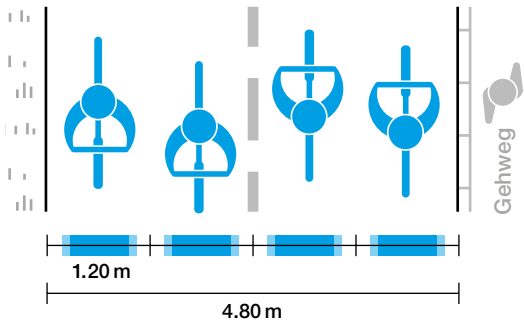
Hauptverbindungen

Hauptverbindungen sind zügig befahrbar und direkt. Sie sind attraktiv und komfortabel gestaltet und werden vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen geführt. Hier können drei Velos kreuzen (2 zu 1).



Veloschnellrouten

Veloschnellrouten sind durchgängig vortrittsberechtigt und führen über ein eigenes Trasse, welches das Kreuzen von je zwei Velos pro Fahrrichtung ermöglicht.



Konkrete Masse müssen im Pilotprojekt überprüft werden.

Fazit zum kantonalen Velonetzplan

Das neue kantonale Alltagsvelonetz ist das Ergebnis nachfrage- und potenzialorientierter Planung. Als Verbindungen mit höchstem Potenzial sowie höchster Nachfrage führen die Veloschnellrouten in dicht besiedelte Gebiete der Städte Zürich und Winterthur. Solche Routen sind aus Seuzach, Neftenbach, Effretikon sowie Hegi und Oberwinterthur Richtung Stadtzentrum Winterthur vorgesehen. Im Limmattal, Glatttal, am Zimmerberg sowie aus dem Zürcher Oberland und entlang den Zürichseeufnern führen Veloschnellrouten aus den Gemeinden in die Stadt Zürich. Die vorliegenden Linienführungen sind dabei als mögliche Führung zu verstehen und dienen als Basis für den Richtplaneintrag. Eine vertiefte Untersuchung der Veloschnellrouten erfolgt im Rahmen separater Korridorstudien.

Auf wichtigen regionsübergreifenden Achsen sind zwischen bedeutenden Zentren direkte Hauptverbindungen vorgesehen. Die übrigen Gebiete werden mit durchgängigen und direkten Nebenverbindungen erschlossen.

Der Handlungsbedarf für die Schliessung der Lücken auf den Verbindungen des Alltagsvelonetzes ist im Plan deutlich sichtbar: Die Mehrheit der Verbindungen weist Lücken und Sicherheitsdefizite auf. Attraktive, sichere und ununterbrochene Verbindungen sind jedoch eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel im Alltag auf kurzen bis mittleren Distanzen (5 - 15 km) stärker genutzt wird.

Ausblick: Umsetzung des Velonetzplans

Für die Umsetzung des Velonetzplans erstellt das Amt für Verkehr 2016 ein kantonsweites Konzept, das die enthaltenen Massnahmen über die nächsten Jahre priorisiert und zu jährlichen Paketen bündelt. Berücksichtigt werden dabei neben der Bedeutung von Verbindungen auch Synergieeffekte mit anderen Projekten (Sanierung, Strassenprojekte usw.), Projektkosten sowie Komplexität der Projekte. Die Umsetzung des Velonetzplans wird aus dem Strassenfonds und den im Strassengesetz für die Umsetzung des Radwegnetzes vorgesehenen Mitteln finanziert. Bei der anschliessenden, über die nächsten Jahre verteilten Planung der Massnahmen werden die Gemeinden im Rahmen der Studien eng einbezogen. Dabei werden Vollständigkeit und Sicherheit des Netzes höher gewichtet als ein sofortiger Ausbau in der angestrebten Komfort-Qualität.

Link

www.velo.zh.ch/netzkonzeption

Übersicht

- Nebenverbindungen
- Hauptverbindungen
- Veloschnellrouten
- Freizeitroutes
- städtisches Netz
- Schwachstellen

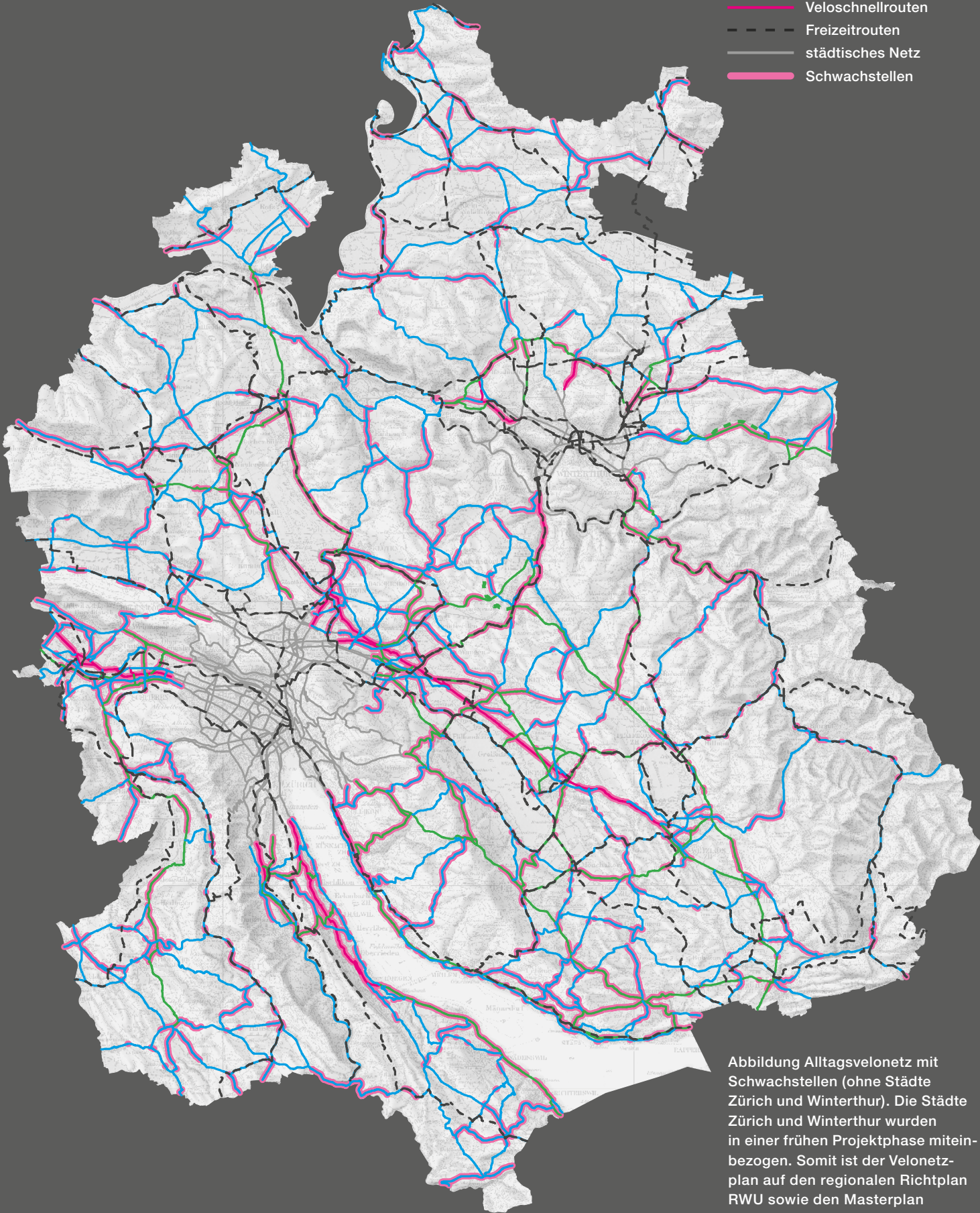


Abbildung Alltagsvelonetz mit Schwachstellen (ohne Städte Zürich und Winterthur). Die Städte Zürich und Winterthur wurden in einer frühen Projektphase miteinbezogen. Somit ist der Velonetzplan auf den regionalen Richtplan RWU sowie den Masterplan Velo abgestimmt.

Veloinfrastruktur erfahren und erleben

Was zeichnet bedarfsgerechte Veloinfrastruktur aus? Antworten auf diese und weitere Fragen wurden während einer gemeinsamen Velofahrt von Wallisellen nach Uster an Beispielen vor Ort erläutert und diskutiert.

Kurzbeschreibung

Die Exkursion sollte Mitarbeitenden von Gemeinden und Planungsbüros aus erster Hand Wissen über eine bedarfsgerechte Veloinfrastruktur vermitteln. Als Weiterführung des Schwerpunktthemas der letztjährigen Fachveranstaltung «Velonetzplanung» setzten wir das Augenmerk im Berichtsjahr auf die bauliche Umsetzung von Veloinfrastruktur.

Die Frage, wie und in welcher Form sich gute Beispiele präsentieren, lässt sich am leichtesten beantworten, wenn man diese direkt auf dem Velo befährt. Als Velofahrerin oder Velofahrer erlebten die rund 20 teilnehmenden Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden und Planungsbüros, wodurch sich bedarfsgerechte Lösungen für den Veloverkehr auszeichnen. Während einer gemeinsamen Fahrt von Wallisellen nach Uster wurden anhand der gebauten Infrastruktur gute Beispiele erläutert: Radstreifen in Kreuzungsbereichen, Kernfahrbahnen, Radwege, Auf- und Abfahrten, Querungen mit oder ohne Querungshilfen, Führung der Velos auf der Busspur usw.

Erläuterung und Diskussion der Veloinfrastruktur bei der Ortseinfahrt Wallisellen.



Stand der Arbeiten

Die Veranstaltung hatte zum Ziel, die Vernetzung und den Erfahrungsaustausch auf Stufe Gemeinde zu fördern – ganz im Sinne der kantonalen Veloförderung. Der anschliessende Apéro bot den Teilnehmenden einen idealen Rahmen zum Kennenlernen und für vertiefende Gespräche. Weiter ging es darum, eine Zusammenstellung aller relevanten Informationen für eine bedarfsgerechte Veloinfrastrukturplanung zur Verfügung zu stellen. Alle im Detail erläuterten Beispiele wurden anschliessend in Form von Faktenblättern auf der Website der Koordinationsstelle Veloverkehr veröffentlicht. Auf diese Weise haben die Veloverantwortlichen in den Gemeinden und Planungsbüros nun schnell und einfach sämtliche relevanten Informationen zur Hand.

Ausblick

Um mehr Personen zu erreichen und der hohen Nachfrage sowie den positiven Rückmeldungen gerecht zu werden, wird die Veranstaltung im Sommer 2016 wiederholt. Allenfalls wird die Velo-Exkursion auch mit Mitarbeitenden aus anderen Direktionen und Ämtern durchgeführt. Ergänzend werden wir auch 2016 weitere gute Infrastrukturbeispiele auf der Website veröffentlichen.

Link

www.velo.zh.ch/best-practice

Viktoria Herzog beschreibt die gebaute Infrastruktur aus Velosicht.

Beispiele guter Veloinfrastruktur in Dürnten und Weisslingen.

Grossartig, dass sie Velo fahren

Mit der Botschaft «Grossartig, dass Sie Velo fahren. Machen Sie weiter so!» fand die Danke-Aktion der Koordinationsstelle Veloverkehr in Uster und Winterthur am Bahnhof sowie an der ZHAW in Winterthur statt. Denn wer Velo fährt, tut nicht nur seinem Körper etwas Gutes, sondern leistet einen aktiven Beitrag an die Gesundheit der Bevölkerung.

Kurzbeschreibung

Als Botschafterin des Verkehrsmittels Velo hat die KoVe 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. Zum Beispiel mit einem handfesten Danke an Velofahrerinnen und Velofahrer für ihr Engagement auf zwei Rädern.

Stand der Arbeiten

Anfang Juli haben wir mit Unterstützung der Stadt Uster erstmals eine solch handfeste Danke-Aktion durchgeführt. Unter dem Slogan: «Zum Glück fahren Sie Velo!» fand diese bei der gut benutzten Veloparkierungsanlage am Bahnhof Uster statt.

Das KoVe-Team überreichte Velofahrerinnen und Velofahrern nebst einem Flyer eine Flasche Mineralwasser plus einen «VeLove»-Button als Dankeschön für ihr Engagement auf zwei Rädern. Wer sich in den Sattel schwingt, tut schliesslich nicht nur seinem Körper etwas Gutes, sondern leistet auch einen aktiven Beitrag an die Gesundheit der Bevölkerung. Nach den Sommerferien folgten zwei weitere Durchführungen in Winterthur, bei der Velostation Stellwerk und bei der ZHAW. Das Ziel der Aktion, die Bevölkerung über die Existenz und die Arbeit der Koordinationsstelle zu informieren, wurde in vollem Umfang erreicht. Weiter bot die Präsenz vor Ort die Möglichkeit, mit den Velofahrenden ins Gespräch zu kommen. Auch der Wettbewerb mit funktionalen Preisen rund ums Velofahren fand grossen Anklang und half dabei, Abonnenten für den Newsletter zu gewinnen.

Ausblick

Die Rückmeldungen waren durchwegs positiv und die Art der Kontaktaufnahme wurde als sehr sympathisch wahrgenommen. Aufgrund dieses Erfolgs sind für 2016 weitere Danke-Aktionen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vorgesehen.

Link

Weitere Informationen zur Aktion: «Zum Glück fahren Sie Velo!»
www.velo.zh.ch/danke

Vielseitiger Velonutzen

Das Danke der KoVe ging an Personen, die ihr Velo als Verkehrsmittel im Alltag verwenden. Dass Velofahren gesund ist und unzählige Möglichkeiten bietet, die Freizeit zu gestalten, ist hinlänglich bekannt. Unsere Aufgabe jedoch ist es, die Popularität des Velos für die Fahrt zu Arbeit, Ausbildung oder Einkauf zu steigern.

Das Velo gehört zum Kanton Zürich und ist als flexibelstes Verkehrsmittel aus dem Zürcher Alltag nicht wegzudenken. Besonders auf kurzen bis mittleren Strecken (5 bis 15 km) und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr hat es grosses Potenzial.

Nebst dem individuellen generiert das Velo auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Es ist ein lautloses Null-Emissionsfahrzeug und aufgrund des geringen Flächenbedarfs sind auch die Baukosten und der Unterhalt für die Veloinfrastruktur verhältnismässig gering. Die Unterhalts- und Wartungskosten eines Velos sind ebenfalls tief und ergeben keine Belastung für die Öffentliche Hand. Zudem fördert das Velofahren die Gesundheit und entlastet die Volkswirtschaft von Gesundheitskosten durch mangelnde körperliche Aktivität der Bevölkerung. Velofahren lohnt sich für alle.



Impressionen der Danke-Aktion bei der Velostation am Bahnhof Uster.
Auf www.velo.zh.ch/danke ist ein kurzer Film der Einsätze in Uster und Winterthur zu sehen.



Kommunikation

Veloförderung im Schulverkehr

Immer weniger Kinder fahren Velo. Dies war eine wichtige Erkenntnis aus der 2013 durchgeführten Erhebung zur Veloförderung im Schulverkehr. Sowohl die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich wie auch die Koordinationsstelle Veloverkehr wollen hier Gegensteuer geben. Ihr gemeinsames Ziel: Kinder und Jugendliche sollen sicher und öfter Velo fahren. Der Plan: eine «Veloschuel», die bewegt.

Kurzbeschreibung

Die Massnahme «Veloförderung im Schulverkehr» will einen Beitrag dazu leisten, dass Kinder wieder vermehrt mit dem Velo zum Unterricht fahren. Der Koordinationsstelle Veloverkehr ist es ein zentrales Anliegen, dass sich Kinder möglichst früh an den Verkehr gewöhnen und so ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln können. Auch auf dem Weg zum Sport oder für Freizeitaktivitäten soll das Velo stärker zum Einsatz kommen.

Stand der Arbeiten

Nachdem die Koordinationsstelle Veloverkehr und die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich 2014 beschlossen hatten, gemeinsam die Erstellung von Veloparcours auf Gemeindegebiet zu fördern, ging die Zusammenarbeit im Berichtsjahr in die nächste Phase.

Ab Schulbeginn 2016/17 werden die Kinder- und Jugendinstruktoren der Kantonspolizei Zürich neben der Verkehrsprävention auch Kriminalpräventionsunterricht erteilen. Der Dienst heisst darum neu «Kinder- und Jugendinstruktion». Da der neue Bereich Kriminalprävention ab der vierten Klasse unterrichtet wird, sind auch Anpassungen in der Verkehrsschulung zwingend. In diesem Zusammenhang wurden die Inhalte auf Aktualität, Stil und Form überprüft. Dabei zeigte sich, dass ein Grossteil des Materials gar nicht auf die Zielgruppe Kind abgestimmt, sondern im Laufe der vergangenen Jahre organisch gewachsen war. Der vermittelte Stoff wurde also nicht explizit für den Zweck der Verkehrsprävention entwickelt, sondern lediglich dafür verwendet. Entsprechend sind die Inhalte kaum kindgerecht und zeitgemäss aufbereitet. Da sie zudem aus der Feder von Kantons- und Stadt-Polizei, TCS, BFU, Versicherungsgesellschaften usw. stammen, sind sie wenig einheitlich. Weiter ist die Mehrheit der Informationen nur in gedruckter Form (Lehrmittel in klassischem Sinn, Broschüren, Arbeitsblätter usw.) verfügbar und nicht unabhängig vom Unterricht (z. B. online) für das eigenständige Lernen zu Hause. Da ab dem neuen Schuljahr weniger Lektionen für die Verkehrsprävention zur Verfügung stehen, müssen die Inhalte zwingend neu gegliedert und teilweise auch in anderer, kompakterer Form zur Verfügung stehen.

Aufgrund der beschlossenen Zusammenarbeit wurde die KoVe bereits früh in den Überarbeitungsprozess einbezogen. Schnell zeichnete sich ab, in welche Richtung die Entwicklung gehen muss, damit die Inhalte in Form und Umfang für Schulkinder geeignet sind.

Für die Überarbeitung stark ins Gewicht fällt, dass die Verkehrskunde durch den unterrichtenden Polizisten für die Kinder schon jetzt ein Erlebnis ist. Dieses besondere Potenzial soll noch besser ausgeschöpft, der unterrichtende Polizist mit dem neuen Material noch stärker dabei unterstützt werden, die Kinder für das Thema Verkehrssicherheit zu motivieren und zu begeistern. Zur Seite stehen ihm dabei «Benj und Tina», zwei illustrierte und animierte Figuren. Sie sprechen die gleiche Sprache wie die Schülerinnen und Schüler und vermitteln das Fachwissen auf spielerische und auch mal quirlige Art – und immer auf Augenhöhe. Unter Mitwirkung dieser beiden «Hilfspolizisten» soll eine einmalige Basis für den Unterricht des Kinder- und Jugendinstruktors geschaffen werden, der sich so noch stärker vom Schulalltag abhebt. Die «Veloschuel» mit Benj und Tina bewegt.



Veloparcours in Unterengstringen

Der Veloparcours

Ein Veloparcours besteht aus 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 sammeln. Da sich Veloparcours auf öffentlichem Grund befinden, können sie neben dem Unterricht durch die Instrukturen der Polizei oder Lehrkräfte auch von Privaten genutzt werden. Das Schulhaus und der Pausenplatz sind den Kindern und Eltern vertraut und bieten sich dafür geradezu an.

Die Zielsetzung der Kantonspolizei Zürich sieht einen Parcours pro Gemeinde vor. Die Koordinationsstelle Veloverkehr unterstützt dies einmalig mit einem Beitrag von CHF 1'000. Dieser Betrag kann direkt bei der KoVe beantragt werden. Die Gesamtkosten für die Erstellung eines Veloparcours belaufen sich auf rund CHF 4'500. Die Finanzierungsunterstützung für die Gemeinden wird bis 2018 weitergeführt.

Ausblick

Alle Animationssequenzen rund um den Veloparcours werden auf der Website www.veloschuel.ch veröffentlicht und sind somit jederzeit verfügbar – also auch über den Unterricht hinaus. Ergänzend dazu wird ein Informationsflyer die Eltern dafür sensibilisieren, wie wichtig es ist, öfter selbst mit ihren Kindern Velo zu fahren.

Bei allen bestehenden wie auch zukünftigen Veloparcours wird das überarbeitete Plakat mit «Benj Blitz und Tina Turbo» angebracht, welches auch auf die Website www.veloschuel.ch verweist. Damit ist der Brückenschlag von off- zu online vollzogen und das Fachwissen der Kinder- und Jugendinstrukturen der Kantonspolizei Zürich jederzeit abrufbar.

Die bestehenden Unterrichtsmaterialien werden sukzessive durch die neuen und einheitlichen abgelöst. Ein Teil wird bereits auf Schulbeginn 2016/17 einsatzbereit sein. Ziel ist, alle Unterlagen auf Beginn Schuljahr 2017/18 fertigzustellen.

Links

www.veloschuel.ch

www.velo.zh.ch/veloparcours

www.kapo.zh.ch/veloparcours



Kreisfahren

4



«bike to work» – auch beim Kanton

Auch 2015 hat der Kanton Zürich an der nationalen Veloaktion bike to work teilgenommen. Mit dem Velo zur Arbeit – das begeistert mehr und mehr. Velofahren macht fit und leistungsfähig, bereitet Spass und entlastet die Umwelt.

Kurzbeschreibung

Der Monat Juni stand für uns ganz im Zeichen der elften Durchführung von bike to work. Die nationale Mitmachaktion verzeichnete auch dieses Jahr wieder einen Teilnehmerrekord. Rund 52'000 Personen benutzten in Viererteams für mindestens einen Teil ihres Arbeitsweges das Velo, sodass während 22 Arbeitstagen im Juni total 9,8 Millionen Velokilometer zusammenkamen. Dies entspricht der Strecke zum Mond und zurück – beinahe 13 Mal!

Auch die Anzahl Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der kantonalen Verwaltung hat markant zugenommen. Nahmen 2012 noch rund 90 Teams teil, so waren es 2013 bereits 142 und im Berichtsjahr gar 176 Teams. Und wiederum fanden auch zahlreiche Erstteilnehmer ihren Zugang zum Velo und liessen sich von bike to work begeistern. Viele zeigten sich überrascht, wie einfach der Weg mit dem Velo zur Arbeit ist und welch positive Effekte das Velofahren mit sich bringt.

Plakat mit weiterführenden Informationen zur Aktion bike to work in der kantonalen Verwaltung.

Die E-Bikes der Marke Stromer stehen für die Testpilotinnen und -piloten beim Eingang Walchetur bereit.



Stand der Arbeiten

Die markante Zunahme freut uns sehr. Die Koordinationsstelle Veloverkehr befürwortet Aktionen wie bike to work und unterstützt sie im Rahmen des Veloförderprogramms. So wurden die Aktion und alle Begleitmassnahmen der KoVe aktiv und über verschiedene Kanäle beworben. Die Botschaft «Wir machen mit!» wirkte, sodass die Möglichkeit, ein E-Bike für Testzwecke zu reservieren, bereits Ende der ersten Aktionswoche vollständig ausgebucht war. Während der gesamten Dauer von bike to work standen fünf topmoderne und leistungsstarke E-Bikes der Marke Stromer zur Verfügung. Die Bikes waren täglich im Einsatz und begeisterten Testpilotinnen und Testpiloten mit beeindruckender Fahrdynamik und Leistungsentfaltung, teilweise auf Arbeitswegen bis zu 30 km. Auch der Wettbewerb mit attraktiven Preisen half dabei, mit den Velofahrerinnen und Velofahrern innerhalb der kantonalen Verwaltung in einen Dialog zu treten. Ergänzend zu den erwähnten Massnahmen fanden unter der Leitung der KoVe zwei directionsübergreifende Plausch-Velofahrten an den Katzenssee statt. Knapp 50 Mitarbeitende aus verschiedenen Direktionen und Ämtern freuten sich nach den schweisstreibenden 10 Kilometern bei herrlichem Sommerwetter über die Stärkung und Erfrischung am Katzenssee. Auch der Austausch über den Veloverkehr und die Aktivitäten der KoVe wurde sehr geschätzt.

Mitte September fand die Aktion mit der Preisübergabe des bike-to-work-Wettbewerbs und einem Apéro ihren würdigen Abschluss. Rund 60 Velobegeisterte aus verschiedenen Direktionen kamen in der Ahnengalerie zusammen und freuten sich mit den Gewinnern. Bike to work sowie alle flankierenden Massnahmen waren ein voller Erfolg und haben gezeigt, welches Potenzial in Bezug auf die Velonutzung im Alltag besteht.

Ausblick

Auch 2016 wird die KoVe bike to work unterstützen und ein attraktives Paket für die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung schnüren. Um die Vernetzung und den Austausch Velobegeisterter zu fördern, werden sicherlich auch wieder Mittagstouren angeboten. Die E-Bike-Testaktion wird mindestens im gleichen Umfang fortgeführt.

Linke Seite: Velobegeisterte tauschen sich beim Abschlussapéro in der Ahnengalerie aus.

Rechte Seite: Glückliche Gewinnerinnen des Wettbewerbs.

Datenbank für optimale Velo- infrastruktur

In Zusammenarbeit mit Pro Velo Zürich hat die Koordinationsstelle Veloverkehr eine Best-Practice-Datenbank Veloinfrastruktur aufgebaut. Sie enthält die Mehrheit der in den letzten 10 Jahren erarbeiteten Radwegstudien. Ein Teil der Informationen wurde ausserdem in Form von Faktenblättern aufbereitet und auf der Website der KoVe veröffentlicht.

Kurzbeschreibung

Bisher waren realisierte und geplante Veloinfrastrukturmassnahmen ausser in den archivierten Projektdossiers in keiner anderen Form verfügbar; die Projekte und insbesondere gute Veloinfrastruktur waren schwer auffindbar. Die Idee einer Datenbank, bei der spezifisch nach Veloverkehrsführungen und anderen Parametern gesucht werden konnte, war gegeben. Die KoVe hat nun gemeinsam mit Pro Velo eine entsprechende Datenbank für Veloprojekte aufgebaut und damit die Umsetzung der Massnahme A01 aus dem Veloförderprogramm weiter vorangetrieben. Diese sieht vor, dass gute Veloinfrastrukturbeispiele gesammelt und als Umsetzungshilfe für interne und externe Stellen wie auch Gemeinden zur Verfügung gestellt werden.

Stand der Arbeiten

Die im Frühling 2015 geschaffene Datenbank «VeloInfra» enthält Projektwissen der letzten 10 Jahre. Dazu wurden geplante und umgesetzte Projekte (und ihre Bestandteile) systematisch erfasst, bewertet und mit zweckmässigen Suchkriterien versehen. Der Zugriff ist unkompliziert, den Suchkriterien entsprechende Beispiele werden schnell gefunden. Damit stehen die Dokumentationen über als empfehlenswert bewertete Veloinfrastrukturmassnahmen nun für weitere Planungen und Projektbegleitungen zur Verfügung. Nebst den Best-Practice-Beispielen wurden sämtliche Projekte und Projektbestandteile bis 2015 so aufgearbeitet, dass auch das Amt für Verkehr, das Tiefbauamt sowie die Kantonspolizei darauf zugreifen können. So ist ein Katalog an Infrastrukturmassnahmen entstanden, der verwaltungsintern breit genutzt werden kann. In Form von Faktenblättern aufbereitete und evaluierte Best-Practice-Beispiele werden über unsere Website zudem auch Externen (Planern, Gemeinden usw.) zur Verfügung gestellt.

Ausblick

Laufende Projekte werden direkt in der VeloInfra-Datenbank erfasst. Die Best-Practice-Sammlung soll wachsen und dabei helfen, einheitliche Qualitätsstandards zu schaffen. In Anlehnung an besonders gute Beispiele werden weitere Best-Practice-Faktenblätter erstellt und auf der KoVe-Website veröffentlicht.

Link

www.velo.zh.ch/best-practice



Gutes Infrastrukturbeispiel eines Rad-Gehwegs in Wallisellen.



velo
200