



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Jahresbericht Veloförderung

2017



Inhalt

Vorwort	4
Strukturbild Veloförderung	6
Netzkonzeption und Qualität	9
Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung»	12
Lohnen sich Veloschnellrouten?	
Wissenstransfer	
Velo-Exkursion – Merkmale bedarfsgerechter Veloinfrastruktur	15
Kommunikation	
Zürichsee Rundfahrt, Velo-Mobilitäts-Tag, slowUp – wir waren dabei.	16
Erstes Pfäffiker Velofest	23
Die «Veloschuel» bewegt – Erlebnismittage in Opfikon	24
«bike to work» in der kantonalen Verwaltung	26
Datengrundlagen	
Erste Messdaten zum Veloverkehr im Kanton Zürich	29

Impressum

Erscheinungsdatum:
April 2018

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 der Fotoserie «Die Koordinationsstelle Veloverkehr und die Veloschuel im Einsatz erleben». Die Bilder wurden im Rahmen des slowUp Zürichsee (S. 20) und des Velofests Pfäffikon (S. 23) aufgenommen.

Voll in Fahrt – im Dienst der Velofahrenden

2017 feierte das Velo seinen 200. Geburtstag. Die Koordinationsstelle Veloverkehr (kurz KoVe) kann mit ihren sechs Jahren zwar auf eine weniger lange, dafür aber ebenso gelungene Karriere zurückblicken. Mit grossem Elan konnte die KoVe auch 2017 mehrere Projekte erfolgreich umsetzen. Das Berichtsjahr war geprägt von der Teilnahme an Veranstaltungen und unzähligen erfreulichen Begegnungen mit Velofahrerinnen und Velofahrern aus dem ganzen Kanton. Alle Massnahmen und Aktionen wirkten auf das im Veloförderprogramm definierte Ziel hin, den Veloverkehrsanteil zu erhöhen und die Bevölkerung dazu zu motivieren, das Velo im Alltag mehr zu nutzen.

2017 lag der Schwerpunkt unserer Tätigkeit auf der Durchführung von Veranstaltungen und der Weiterentwicklung der gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich ins Leben gerufenen Ausbildungskampagne «Veloschuel». Die überarbeiteten Unterrichtsmaterialien für die dritte bis fünfte Klasse waren rechtzeitig bereit und lösten bei den Schulkindern Begeisterung aus. Wir erarbeiteten auch ein Merkblatt zum Thema «kommunale Velonetzplanung», das die Gemeinden bei ihrer Planungstätigkeit unterstützt, sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse für den im kantonalen Velonetzplan vorgesehenen Pilot einer Limmattaler Veloschnellroute. Eines sei vorweggenommen: «Velofahren lohnt sich!»

Über folgende Projekte informieren wir Sie in diesem Jahresbericht ausserdem:

- **Velo-Exkursion mit Studierenden der Raum- und Verkehrsplanung**
- **Die KoVe bei öffentlichen Veranstaltungen**
- **Velofest Pfäffikon**
- **«bike to work» innerhalb der kantonalen Verwaltung**
- **Veloförderung im Schulverkehr an den «Veloschuel-Erlebnismittagen» in Opfikon**
- **Auf- und Ausbau des Pilotversuchs Velozählstellen**

Auch in dieser Ausgabe unseres Jahresberichts zeigt das Strukturbild den aktuellen Umsetzungsstand des Veloförderprogramms in den folgenden fünf Handlungsfeldern der KoVe: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation, Datengrundlagen.

Die Erweiterung von Netzwerk und Partnerschaften sowie der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonsinternen Stellen spielte auch 2017 eine bedeutende Rolle. Die verschiedenen Veranstaltungen boten zudem gute Gelegenheiten, die KoVe in der Öffentlichkeit noch stärker als zentrale Anlaufstelle für Velofragen zu positionieren. Wir freuen uns sehr, dass wir mit unseren zahlreichen Projekten die Basis für eine sachliche und nachhaltige Veloförderung auf- und ausbauen konnten. Weiter geht's – volle Fahrt voraus!

Eine gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen die Koordinationsstelle Veloverkehr.

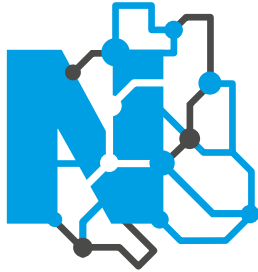
Steve Coucheman, Leiter
Viktoria Herzog, Stv. Leiterin und Projektleiterin
Hannes Munzinger, Assistent Marketing und Kommunikation





Strukturbild

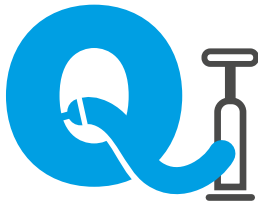
Stand Dezember 2017



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 2017: Übernahme des kantonalen Velonetzes in regionale Richtpläne, Kosten-Nutzen-Analyse der Veloschnellroute Limmattal



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 2017: Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung»



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
- Produkte 2017: Velo-Exkursion, Danke-Aktionen, Netzwerk Velo, interne Anlässe



Kommunikation

Förderung des lebenslangen Velofahrens, entwickeln des Kantons 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
- Produkte 2017: Lehrmittel für die dritte bis fünfte Klasse, Weiterentwicklung der Website veloschuel.ch, Ideenbaukasten Velofest



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 2017: Betrieb von Velozählstellen

Stand der Aufbaumassnahmen (A) und ständigen Aufgaben (S) aus dem Veloförderprogramm			2012 - 2017 gestartet	2018 geplant	ab 2019 geplant
Velonetz- planung	• A08	Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren (A11, S07, S08)	laufend		
	• A11	Entwicklung kantonales Bike&Ride-Konzept, integriert in Velonetzplanung	abgeschl.		
	• S07	Kantonaler Velonetzplan (systematische Radverkehrsnetzplanung)	abgeschl.	Begleitung Umsetzung	
	• S08	Signalisation: kantonal und regional einrichten, aufeinander abstimmen (A08)	laufend		
	• A12	Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept			
	• A13	Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren			
	• S09	Entwicklung einer «Velopolitik als System»	laufend		
	• S13	Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen			
	• S14	Schnittstelle ÖV-Velo klar definieren			
	• A09	Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen			
	• S12	Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung (Merkblätter)	laufend		
Marketing	• A02	Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung	laufend		
	• A03	Kantonale Velofachtagungen (Veloveranstaltungen)	laufend		
	• A01	Gemeinden unterstützen, vernetzen und Austausch ankurbeln (Newsletter)	laufend		
	• A04	Marketing des Veloförderprogramms (Basiskommunikation)	laufend		
	• A16	Imagewerbung für die Velonutzung, Ideen-Tool für Gemeinden (A04)	laufend		
	• S01	Austausch mit anderen Kantonen	laufend		
	• S02	Kommunikation der velopolitischen Ziele gegenüber Verwaltung und PolitikerInnen	laufend		
	• S10	Koordinationsstelle Veloverkehr (laufende Betriebssicherstellung)	laufend		
	• S11	Kantonales Veloforum und Kantonale Gremien: Netzwerk Velo	laufend		
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		überführt in A18	
	• A18	Veloförderung im Schulverkehr	laufend		
	• A19	Förderung des Einkaufs mit dem Velo			
	• A06	GIS-Inventar Veloverkehr		überführt in S04	
	• S03	Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreiber und Planungsregionen	laufend		
	• S04	Datenbasis Veloverkehr	laufend		
	• S05	Monitoring und Evaluation von Massnahmen	laufend		
	• S06	Ideen- und Beschwerdemanagement	laufend		



Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung»

Das im kantonalen Velonetzplan festgelegte übergeordnete Netz für den Alltagsveloverkehr verbindet in erster Linie die einzelnen Gemeinden und Zentren. Kommunale Veloverbindungen ergänzen und verfeinern dieses Netz. Ein von der KoVe erarbeitetes Merkblatt gibt Empfehlungen für Gemeinden und Planungsbüros ab, wie das Velo frühzeitig und fachgerecht in der Planung berücksichtigt sowie als effizientes und schnelles Verkehrsmittel gefördert werden kann.

Das kommunale Velonetz richtet sich nach den Bedürfnissen der Velofahrerinnen und Velofahrer. Alle sollen sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen. Die kantonale Velonetzplanung wurde in die regionalen Richtpläne übernommen, welche bereits festgesetzt wurden oder kurz davor stehen. Viele Gemeinden und Städte überarbeiten deshalb ihre bestehenden Verkehrspläne bzw. kommunalen Richtpläne.

Merkblatt als Leitfaden

Das neu erarbeitete Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung» vermittelt einen Überblick über die Anforderungen an Veloinfrastruktur und die Aufgaben der kommunalen Velonetzplanung. Damit das Velo Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten kann, müssen die Hauptanforderungen Sicherheit, Direktheit und Komfort erfüllt sein.

Das Merkblatt erläutert folgende für die kommunale Velonetzplanung bedeutenden Punkte:

- **Zielsetzung und Analyse**
- **Velonetzplan inkl. der bedeutendsten öffentlichen Veloparkierungsanlagen**
- **Erläuterungsbericht**
- **Massnahmenplanung
(Plan mit Standorten, Massnahmenliste und evtl. Massnahmenblätter)**
- **allenfalls Mitwirkungsbericht**

Inhalte wie auch empfohlene Vorgehensweise werden beschrieben und mit Beispielen verdeutlicht. Die Analyse beschreibt die wichtigsten Schwachstellen (sehr zu empfehlen ist auch, sie selbst mit dem Velo zu befahren) und stellt sie in einem Plan dar. Das kantonale Netz bildet dafür eine wichtige Grundlage und wird mit den lokalen Wunschlinien, Attraktoren und laufenden Planungen ergänzt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren kann dann das kommunale Velonetz festgelegt werden.

Zur Beseitigung der Schwachstellen und zur Schliessung von Netzlücken dient die Massnahmenplanung, in der die weiteren Schritte zur Realisierung der Massnahmen festgelegt werden. Es wird empfohlen, alle Inhalte in einem Erläuterungsbericht sowie Massnahmenblättern oder -listen zusammenzufassen.

Das Merkblatt liefert einen Beispielplan mit möglichen verbindlichen und orientierenden Inhalten, sowie eine empfohlene Darstellungsform. So muss nicht jede Gemeinde die Darstellung neu entwickeln, und die Überprüfung des kommunalen Netzes durch den Kanton kann effizienter abgewickelt werden.

Umsetzung der kantonalen Velonetzplanung

Das 2016 vom Amt für Verkehr erarbeitete Umsetzungskonzept beinhaltet ein Vier-Jahres-Programm für die Projektstudien der einzelnen Verbindungen. 2017 wurden acht Radwegstudien zu je vier Neben- und Hauptverbindungen lanciert. Darin werden rund 25 Schwachstellen behandelt, die im Velonetzplan aufgeführt sind. Unabhängig vom Umsetzungsprogramm wurde im Berichtsjahr die Arbeit an rund 20 weiteren Studien aufgenommen, in denen Veloverbindungen gemäss Velonetzplan bearbeitet werden.

Für die Erarbeitung des kommunalen Velonetzes wird der Einbezug externer Fachleute empfohlen. Zweckmässig ist es, das lokal vorhandene Wissen durch den Einbezug von Kommissionen oder speziell für diese Aufgabe zusammengestellten Arbeitsgruppen nutzbar zu machen. Durch eine Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung und die Nutzung ihrer Erfahrung und Ortskenntnis kann gleichzeitig die Identifikation mit der Planung gestärkt werden. Dabei ist eine thematische Abdeckung (z. B. Schulwege) wichtiger als parteipolitische Überlegungen.

Die kommunale Velonetzplanung wird vorzugsweise als eigenständige Planung (Konzept) verfasst. Sie kann als verwaltungsanweisende Grundlage von der Gemeindeexekutive beschlossen oder in den kommunalen Verkehrsplan integriert werden, welcher Bestandteil des kommunalen Richtplans ist. Der Vorteil des Richtplans liegt in seiner Verbindlichkeit für Behörden, während das Konzept sich einfacher aktualisieren lässt.



Das Merkblatt beinhaltet alle für die Gemeinden relevanten Informationen zur kommunalen Velonetzplanung.

Kosten und Zuständigkeit

Für den Bau und Unterhalt der im regionalen Richtplan festgelegten Veloverbindungen entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig. Mit dem kantonalen Velonetzplan wurden regionale Veloverbindungen auch auf kommunalen Strassen festgelegt. Es wird empfohlen, den Kanton (Entwicklungsingenieure des Amts für Verkehr) rechtzeitig über Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit regionalen Veloverbindungen zu informieren. Für Verbindungen, die im regionalen Richtplan festgehalten sind, ist eine Kostenbeteiligung des Kantons für den Bau von Veloinfrastruktur möglich.

Ausblick

Das Merkblatt kann von unserer Website heruntergeladen werden. Gedruckte Exemplare werden im Rahmen von Best-Practice-Workshops und weiteren Veloveranstaltungen abgegeben.

Link

www.velo.zh.ch/kommunal



Lohnen sich Veloschnellrouten?

Schlieren-Dietikon ist das erste Veloschnellrouten-Pilotprojekt im Kanton Zürich. Der Regierungsratsbeschluss zum Velonetzplan hält fest, dass die Machbarkeit und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis in Pilotprojekten nachzuweisen sind. Gemeinsam mit der Abteilung Infrastrukturplanung des Amts für Verkehr und dem Tiefbauamt hat die KoVe deshalb eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellen lassen. Ein Novum für den Kanton Zürich und die Schweiz.

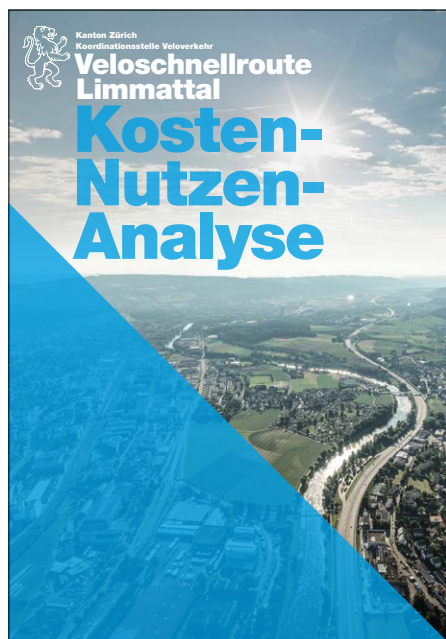
Um zu beurteilen, ob ein Verkehrsprojekt wirtschaftlich sinnvoll ist, empfiehlt sich die Methode der sogenannten «Kosten-Nutzen-Analyse» (kurz KNA). Einfach gesagt, vergleicht die KNA Aufwände und Erträge. Wenn das Verhältnis grösser als 1 ist, also jedem ausgegebenen Franken ein Nutzen von mehr als 1 Franken gegenübersteht, gilt das Projekt als wirtschaftlich empfehlenswert. Im Fall des Pilotprojekts Veloschnellroute Limmattal kommt die KNA zum eindeutigen Schluss: Die Veloschnellroute Limmattal lohnt sich volkswirtschaftlich gesehen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bleibt positiv, unabhängig vom jeweils ausgewählten Szenario.

Kosten-Nutzen-Analyse

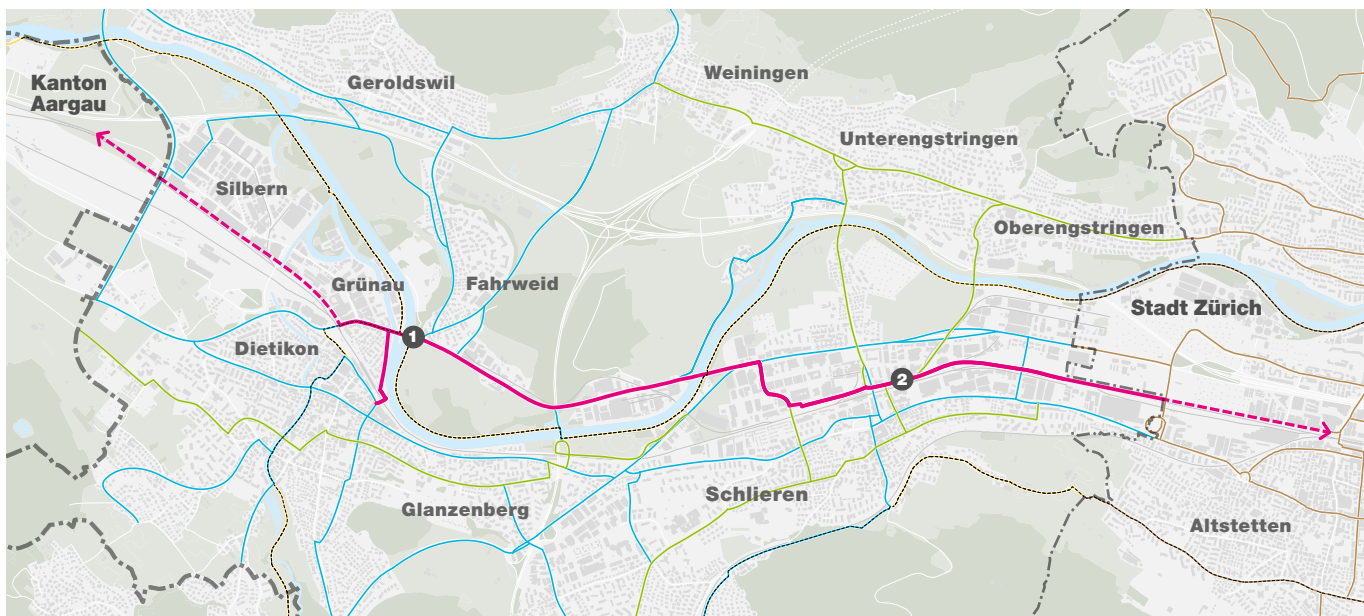
Während für Wirtschaftlichkeitsbeurteilungen im Strassenverkehr genau definiert ist, welche Kosten und Nutzen berücksichtigt werden müssen und wie sie in Franken umzurechnen sind, fehlen solche Leitlinien für den Veloverkehr. Daher musste für die Analyse der VSR Limmattal zunächst eine passende Methodik entwickelt werden. Diese beruht auf Normen zum Strassenverkehr sowie auf ausländischen Analysen und bildet die Basis für KNA weiterer Veloschnellrouten-Pilotprojekte.

Damit Kosten und resultierender Nutzen einander sinnvoll gegenübergestellt werden können, müssen sie mit einem Geldbetrag beziffert werden. Einfach nachzuvollziehen ist das bei Bau- und Unterhaltskosten. Entsprechend dem Planungsstand wurde eine Kostengenauigkeit von +/-30 % angenommen. Aber auch dem Faktor Zeit kann ein Geldwert gegenüber gestellt werden, wenn die Steigerung der Produktivität aufgrund kürzerer Reisezeit in einen Geldwert umgerechnet wird. Doch nicht alle Kriterien können so einfach in Geld umgerechnet werden. Während beispielsweise die Baukosten relativ leicht bezifferbar sind, können Verbesserungen der Lebensqualität im öffentlichen Raum kaum oder nur schwer bemessen werden. Daher wird der Nutzen solcher Kriterien nicht umgerechnet, sondern qualitativ umschrieben und fliesst auf diese Weise in die Beurteilung ein.

Ein für die Berechnung entscheidender Faktor ist die Anzahl Velofahrten auf der neuen Strecke. Das sogenannte «Velopotenzial» zeigt die zu erwartende Nachfrage in der Zukunft. Es basiert auf Prognosedaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell für das Jahr 2030. Um eine solide Prognose zu erhalten, wurde die KNA für verschiedene Szenarien berechnet. Unterschiedlich beurteilt wurden dabei die Verlagerungswirkung (Menschen, die aufgrund der Veloschnellroute aufs Velo umsteigen) sowie der Neuverkehr (Personen, welche die Fahrt heute noch gar nicht unternehmen). Die Werte für den bereits bestehenden sogenannten «Stammverkehr» basieren auf der statistischen Erfassung der Mobilität der Schweizer Bevölkerung (Mikrozensus 2010). Mit dem Gesamtverkehrsmodell wurden diese Daten auf das Strassennetz umgelegt. Wo möglich, fand ein Abgleich mit den aktuellen Zählraten statt.



Der Faltflyer «Veloschnellroute Limmattal – Kosten-Nutzen-Analyse» zeigt, warum sich der Bau von Veloschnellrouten lohnt.



Um mit der KNA ein möglichst realistisches Bild zu erhalten, wurde sie für folgende Szenarien errechnet:

Szenario 0

Trotz Veloschnellroute steigt niemand zusätzlich auf das Velo um. Der Stammverkehr nutzt die VSR als neue Route, sofern sie schneller ans Ziel führt.

Szenario A

Zusätzlich zum Stammverkehr steigen all jene Auto- oder ÖV-Pendler um, für die das Velo dank der Veloschnellroute neu das schnellste Verkehrsmittel ist.

Szenario B

Zusätzlich zum Stammverkehr steigen so viele Pendlerinnen und Pendler auf das Velo um, dass der Veloanteil in den betroffenen Gemeinden erhöht wird (auf 9 %).

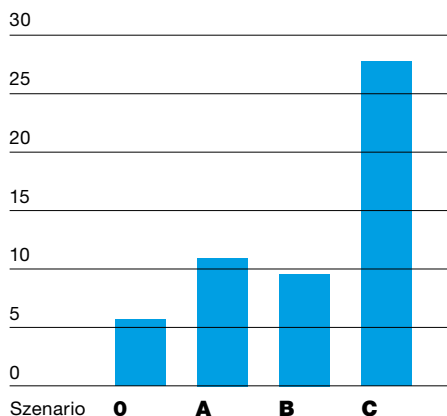
Szenario C

Zusätzlich zum Stammverkehr steigen so viele Pendlerinnen und Pendler auf das Velo um, dass der Veloanteil in den betroffenen Gemeinden markant erhöht wird (auf 20 %).

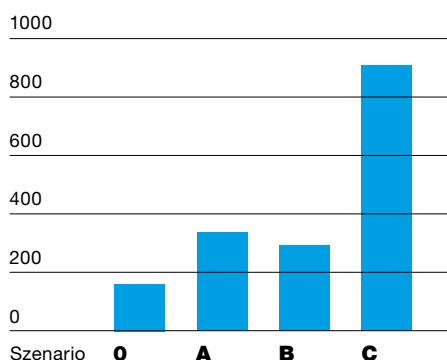
- Veloschnellroute (Abschnitte für Pilotprojekte)
- - - nicht in der Kosten-Nutzen-Analyse betrachtete Abschnitte
- Hauptverbindung
- Nebenverbindung
- - - SchweizMobil-Route
- Städtisches Netz

- 1** Limmatbrücke (Visualisierung links)
- 2** Industriegleise (Visualisierung rechts)

Kosten-Nutzen-Verhältnis



Nettobarwert in Mio. CHF



Das bessere Kosten-Nutzen-Verhältnis von Szenario A gegenüber B folgt daraus, dass bei A mehr Velofahrende die VSR nutzen als bei B.

Eindeutige Ergebnisse

Das Ergebnis der KNA (Betrachtungszeitraum 40 Jahre) ist eindeutig: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist selbst dann noch positiv, wenn kein einziger Autofahrer und keine einzige ÖV-Benutzerin auf das Velo umsteigen (Szenario 0), weil Vorteile wie Zeitgewinn, Bündelung des Veloverkehrs und weniger Unfälle auch dann stark positiv ins Gewicht fallen. In Zahlen gesprochen: Die KNA ergibt für die Szenarien 0, A, B und C ein Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen 1:6 und 1:27. Jedem investierten Franken stehen also 6 bis 27 eingenommene oder eingesparte Franken gegenüber. Auch der Nettobarwert (Summe aller Kosten und Nutzen) ist für alle Szenarien positiv. Er liegt zwischen CHF 160 Mio. und CHF 900 Mio. Diese Werte liegen in einem Bereich, der im Vergleich mit Veloprojekten in Europa zu erwarten war. Trotz variierender Methodik konnte dort durchwegs ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen werden, wobei Werte zwischen 1:2 und 1:30 nicht ungewöhnlich sind. Bei VSR, welche grosse Ausbauten erfordern, wird angenommen, dass der Nutzen immer noch positiv, aber geringer ausfallen wird. Das hier erhaltene hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis ist darauf zurückzuführen, dass auf dem betrachteten VSR-Perimeter kein teurer Ausbau erforderlich ist.

Die Veloschnellroute Limmattal ist somit volkswirtschaftlich empfehlenswert. Dies bleibt auch dann der Fall, wenn bei den getroffenen Annahmen für das Velo ungünstige Werte eingesetzt werden (z. B. hohe Zeitkosten, kleiner Gesundheitsnutzen). Auch unter diesen Bedingungen liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis über 1.

Zu diesem überzeugenden Ergebnis tragen vor allem folgende Kriterien bei:

- **Vergleichsweise geringe Baukosten. Die Veloschnellroute führt weitgehend über bestehende Strassen und Wege. Einige notwendige Ausbauten können zudem mit Strassenbauprojekten kombiniert werden.**
- **Deutliche Senkung der Reisezeiten und Unfallkosten für Velofahrende, die auch ohne Veloschnellroute das Velo wählen würden.**
- **Starker positiver Effekt auf die Gesundheit von Velofahrenden, die vom Auto oder ÖV umsteigen.**

Velozukunft

Immer mehr Menschen entdecken das Velo als attraktive Alternative im Alltagsverkehr. Damit dieser gesunde Trend anhält, ist eine zweckmässige und moderne Veloinfrastruktur nötig, mit möglichst direkten und unterbrechungsfreien Verbindungen. Die KNA hat eindeutig nachgewiesen, dass der Bau einer Veloschnellroute Limmattal wirtschaftlich sinnvoll ist. Nun ist es entscheidend, dass auch Bevölkerung, Städte und Gemeinden, Politik und Wirtschaft die Veloschnellroute als echte Chance für das Limmattal und darüber hinaus ansehen. Das Potenzial der Verbindung von Schlieren nach Zürich ist hoch, nicht zuletzt deshalb, weil keine topografischen Hindernisse überwunden werden müssen. Mit der Veloschnellroute Limmattal haben wir die Chance, Pionierarbeit zu leisten und den Weg für die Velozukunft zu ebnen.

Link

www.velo.zh.ch/kna

Merkmale bedarfsgerechter Veloinfrastruktur

Bei bestem Wetter fand 2017 die dritte Velo-Exkursion «Best-Practice Infrastruktur» mit Studierenden der Raum- und Verkehrsplanung statt. Während einer gemeinsamen Fahrt von Wallisellen nach Uster wurde an Beispielen erläutert, wodurch sich bedarfsgerechte Veloinfrastruktur auszeichnet und worauf bei der Planung zu achten ist. Die Fahrt in der Gruppe zeigte zudem deutlich, weshalb direkte, durchgängige und sichere Infrastruktur grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass der Veloverkehrsanteil erhöht werden kann.

Kurzbeschreibung

Die Velo-Exkursion ist ein bewährtes Mittel, zukünftige Planerinnen und Planer bereits während ihres Studiums für die Veloverkehrsplanung zu sensibilisieren. Die Frage, wie und in welcher Form sich gute Beispiele präsentieren, lässt sich schliesslich am leichtesten beantworten, wenn man diese auf dem Velo selbst befährt. So erlebten die 16 Studierenden der HSR (Hochschule Rapperswil) und der ZHAW (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften) die Unterschiede zwischen guter und optimierungsfähiger Infrastruktur quasi am eigenen Leib. Bei Sonnenschein und angenehmen Temperaturen wurden folgende Beispielsituationen befahren, im Detail erläutert und angeregt diskutiert: Radstreifen in Kreuzungsbereichen, Kernfahrbahnen, Radwege, Auf- und Abfahrten, Querungen mit oder ohne Querungshilfen, Führung der Velos auf der Busspur usw.

Stand der Arbeiten

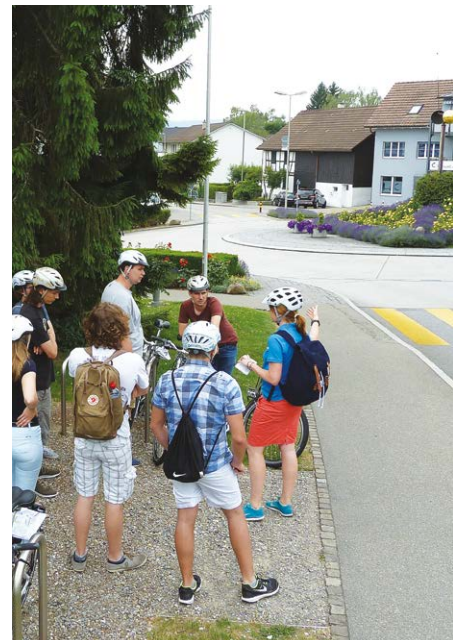
Die Veranstaltung sollte dazu dienen, die Vernetzung und den Austausch der KoVe mit den beiden Hochschulen zu fördern und zu festigen, Wissen aus erster Hand zu vermitteln und die KoVe bei den Studierenden als Kompetenzstelle für Veloverkehrsangelegenheiten bekannt zu machen. Die Zusammenarbeit der vergangenen zwei Jahre trägt Früchte und so freut es uns, dass die Velo-Exkursion ab 2018 fester Bestandteil im Stundenplan der Studierenden der beiden Hochschulen ist. Der anschliessende Apéro bot den Teilnehmenden zudem einen idealen Rahmen für vertiefende Gespräche. Um den Transfer in den Planungsalltag zu erleichtern, stehen alle im Detail erläuterten Beispiele in Form von Faktenblättern auf der Website der Koordinationsstelle Veloverkehr zur Verfügung. Da diese Dokumente öffentlich zugänglich sind, haben auch die Veloverantwortlichen in den Gemeinden sowie aus den Planungsbüros Zugang zu sämtlichen relevanten Informationen.

Ausblick

Zusätzlich zu den geplanten Touren mit Studierenden der beiden Hochschulen soll die Velo-Exkursion in Zukunft auch mit Mitarbeitenden aus anderen Direktionen und Ämtern des Kantons Zürich durchgeführt werden. Ergänzend werden wir 2018 weitere Infrastrukturbeispiele in Form von Faktenblättern veröffentlichen.

Link

www.velo.zh.ch/best-practice



An mehreren Beispielen beschreibt Viktoria Herzog die Infrastruktur aus Velosicht.

Zürichsee-Rundfahrt, Velo-Mobilitäts-Tag, slowUp – wir waren dabei.

Von Mai bis Oktober lief es wie frisch geschmiert. Die KoVe war an vielen grösseren und kleineren Veranstaltungen für die Bevölkerung vor Ort dabei. Die Begegnungen mit Velofahrerinnen und Velofahrern aus dem Kanton waren eine Bereicherung und boten eine ideale Plattform, um ins Gespräch zu kommen, Fragen zu beantworten, Velofahrende zu bestätigen oder auch dazu zu motivieren, das Velo gerade im Alltag vermehrt zu nutzen.



Der KoVe-Stand bei der Startnummernausgabe an der Schiffsstation Küsnacht. Die VeloLove-Ragusas sind eine willkommene Stärkung.

Rund um den Zürichsee

An Auffahrt fand die 39. Zürichsee-Rundfahrt statt. Die traditionsreiche Veranstaltung wird seit nunmehr neun Jahren vom Velo Trial Club Stäfa organisiert. Der KoVe ist es ein grosses Anliegen, solche Veranstaltungen, an denen bis zu drei Generationen mit dem Velo unterwegs sind, zu unterstützen. Deshalb standen wir den Organisatoren gerne mit unserem weitreichenden Netzwerk in Kommunikation und Werbung zur Seite.

Ob im Renntempo oder gemütlich als Familie nahmen 650 Velobegeisterte an der Rundfahrt teil und genossen die Tour um den See. Die KoVe bot Hand bei der Startnummernausgabe auf dem Gelände der Schiffsstation Küsnacht und schickte junge und jung gebliebene Velofahrerinnen und Velofahrer auf die Strecke. Zur Wahl standen drei Routen: Die Mehrheit der Teilnehmenden absolvierte die grosse Rundfahrt mit 67 km, andere wählten entweder die mittlere Tour mit 37 km oder die kleine mit 31 km. Wer in Stäfa, Pfäffikon oder Oberrieden startete, bekam an unserem Stand neben dem für die Medaille erforderlichen Bestätigungsstempel für gefahrene Streckenabschnitte eine kleine Stärkung. Im Ziel strahlten die zufriedenen Teilnehmenden mit den verteilten Medaillen um die Wette. Velofahren lohnt sich.

Ausblick

2018 findet die Jubiläumsausgabe der Rundfahrt statt. Die KoVe ist wieder mit von der Partie und freut sich auf möglichst viele Velofahrende sowie angeregte Gespräche rund um den Veloverkehr.

Link

www.rundumdezuerisee.ch



Velotag der Limmatstadt

Der dritte Velotag der Limmatstadt fand an einem hochsommerlichen Tag im Juni bei der Umweltarena Spreitenbach statt. Die Limmatstadt AG übernahm die Organisation dieses Velo-Erlebnistages. Menschen im Einzugsgebiet sollten zusammenkommen, ihre Region auf dem Velosattel neu entdecken und im Rahmen geführter Velotouren einen neuen Blick auf Alltägliches und neu Entstehendes werfen können.

Impressionen des Velotags der Limmatstadt. Die KoVe-Erfrischungsstation wird an diesem hochsommerlichen Tag besonders geschätzt.

Die KoVe war zum zweiten Mal dabei – mit tatkräftiger Unterstützung der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich. An unserem Stand konnten die Velofahrerinnen und Velofahrer vor dem Aufbruch ihre Bidons mit einem isotonischen Getränk oder Wasser auffüllen und eine kleine Stärkung in Form eines VeloLove-Schokoriegels zu sich nehmen. Darüber hinaus betrieben wir gemeinsam mit den Polizisten einen Velogeschkicklichkeitssparcours, der es in sich hatte. Alle, die sich der Herausforderung stellten, erhielten anschliessend einen knallgrünen oder pinken Buff (multifunktionales Halstuch und Stirnband) mit den aus der «Veloschuel» bekannten Comicfiguren Benj Blitz und Tina Turbo.

Der Velotag zeigte deutlich, wie facettenreich das Velofahren sein kann: Neben Spezialvelos, die am Stand von Pro Velo ausprobiert werden konnten, bestand auch die Möglichkeit, E-Bikes und E-Cargo-Bikes von E-Motion-Technology zu testen oder das Velo an der Waschstation von Badenmobil wieder auf Hochglanz zu bringen. Wer nach einer vom Veloclub Spreitenbach organisierten Velotour zurückkam oder verschnaufen wollte, konnte über die spektakuläre Trial-Bike-Show des Velo Trial Club Stäfa staunen. Wagemutige packten zudem die Chance, sich mit fachkundiger Unterstützung selber auf ein Trial-Bike zu setzen und erste Erfahrungen zu sammeln.

Links

www.velo.zh.ch/velotag

www.limmatstadt.ch

DEFI Velo Final

Défi Vélo – französisch für «Velo-Herausforderung» – wird von Pro Velo Schweiz und Label Vert in enger Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden von Pro Velo durchgeführt. Unterstützt wird das Projekt vom Fonds für Verkehrssicherheit, der Gesundheitsförderung Schweiz, der Loterie Romande sowie von Kantonen und Gemeinden.

Praxisnah und auf spielerische Art will Défi Vélo dem Trend entgegenwirken, dass Jugendliche immer weniger Velo fahren. Zugleich soll die Verkehrssicherheit bei den 15- bis 20-Jährigen erhöht werden. Da die KoVe dieselben Ziele verfolgt, haben wir entschieden, den Final auf dem Helvetiaplatz in Zürich zu unterstützen.

Um das beste Team der Deutschschweiz zu küren, kamen in Zürich jene Teams zusammen, welche die Qualifikationsläufe im Herbst (Vorjahr) oder im Frühling für sich hatten entscheiden können. Hatten die Teilnehmer sich bei den Qualifikationsläufen unter anderem in den Disziplinen Sicherheit (Kreisverkehr und Linksabbiegen), Geschicklichkeit (Velopolo) und Mechanik (Schlauch wechseln) behaupten müssen, brachte der Final nun eine neue Herausforderung: Die jugendlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer absolvierten eine originelle Orientierungsfahrt durch die Stadt, wobei Strategie, Tempo und Kreativität gefragt waren, um den begehrten Wanderpokal heimzutragen.

Die KoVe verteilte den Jugendlichen beim Helvetiaplatz Mineralwasser und trendige Sonnenbrillen. Nach der Tour durch Zürich boten die eisgekühlten Velo-Love-Schokoriegel eine willkommene Abkühlung, ebenso wie das von Pro Velo Zürich offerierte Shaved Ice. Eine ebenfalls von Pro Velo Zürich eingeladene Kunstradfahrerin demonstrierte in einer beeindruckenden Show, wie facettenreich Velofahren sein kann. Die fröhliche Stimmung vor Ort und die Gespräche mit den velobegeisterten Jugendlichen motivierten und bestätigten uns.

Ausblick

Auch 2018 werden wir Défi Vélo unterstützen und hoffen, dass dann noch mehr Schulklassen an der Aktion teilnehmen werden. – Es lohnt sich, in den Velonachwuchs zu investieren.

Link

www.defi-velo.ch

Der Défi-Vélo-Final auf dem Helvetiaplatz in Zürich. Besonders die trendigen KoVe-Sonnenbrillen kommen bei den Jugendlichen gut an.





Mobilitätstag Turbenthal «Mobilität mit Muskelkraft»

Die Energiekommission der Gemeinde Turbenthal bekennt sich aktiv dazu, mit der Umwelt und den zur Verfügung stehenden Energieressourcen achtsam umzugehen. Mit dem Anlass «Mobilität mit Muskelkraft» erinnerte sie Mitte September daran, dass kurze Wege – etwa zum Einkauf oder zur Arbeit – nicht nur motorisiert zurückgelegt werden können, sondern auch mit dem Velo oder zu Fuss.

Ein breit gefächertes Programm zog nicht nur die Bevölkerung von Turbenthal, sondern auch Besucher aus den benachbarten Orten an. Viele kamen mit dem Velo, und manch einer, der eigentlich nur – ohne Velo – seine Einkäufe auf dem Markt erledigen wollte, kam zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Velo zurück.

Dank der Unterstützung der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich konnten wir auch in Turbenthal einen Velo-Geschicklichkeitsparcours betreiben. Hier herrschte von früh bis spät Hochbetrieb. Mit viel Begeisterung präsentierten die Kinder dem gebietsverantwortlichen Kinder- und Jugendinstructor persönlich ihre Fahrkünste. Wir nutzten die Gelegenheit ausserdem, um Eltern ausführlich über die Ausbildungskampagne «Veloschuel» zu informieren, die seit mehr als einem Jahr im Unterricht der 2. Klasse eingesetzt wird. Ein Wettbewerb um funktionale Velo-Packages rundete unsere Teilnahme am Mobilitätstag ab.

Ausblick

Derzeit ist uns noch nicht bekannt, ob der Mobilitätstag 2018 wiederholt wird. Wir sind aber gerne bereit, anderen Gemeinden für ähnliche Veranstaltungen Unterstützung zu bieten.

Links

www.energiestadt-turbenthal.ch

Kinder- und Jugendinstructor Denis Flury erläutert den Veloparcours.

slowUp Zürichsee

Nach den positiven Rückmeldungen im Vorjahr war klar, dass wir auch 2017 wieder am slowUp Zürichsee teilnehmen würden. Der Zeitpunkt lag zudem optimal, um Eltern, Kinder und weitere Interessierte über die gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich entwickelte Ausbildungskampagne «Veloschuel» zu informieren und sie diese erleben zu lassen. Wenig später begannen die Polizisten, die neuen Lehrmittel für die dritte, vierte und fünfte Klasse im Schulalltag einzusetzen. Die Teilnahme im Berichtsjahr bildete damit einen fulminanten und würdigen Abschluss der Veranstaltungssaison.

Gemeinsam mit fünf Kinder- und Jugendinstruktoren sowie einem weiteren Mitarbeiter der Präventionsabteilung der Kantonspolizei Zürich betrieben wir beim Strandbad Ländeli in Meilen unseren Velo-Geschicklichkeitsparcours sowie eine Erfrischungsstation. Beim Präventionsmobil präsentierten wir die neuen Animationen «im Verkehr» mit Benj Blitz und Tina Turbo und informierten über die Veloschuel.

Die knallgrünen Veloschuel-Ballone sowie der Geschicklichkeitsparcours lockten die Teilnehmenden in Scharen an. Schnell bildeten sich Warteschlangen – und dies, obwohl die fünf Kinder- und Jugendinstruktoren die Kinder im Laufschrift über den Parcours begleiteten. Neben dem Betrieb der Erfrischungsstation kümmerten wir uns um die Funktionskontrolle am Velo sowie die korrekte Einstellung der Kinderhelme. Sobald die Kinder startklar waren, wurden sie von den Polizisten über den anspruchsvollen Parcours begleitet. Als Prämie für die Absolvierung des Parcours erhielten die Kinder einen Buff (multifunktionales Halstuch und Stirnband) mit Benj Blitz und Tina Turbo, den Protagonisten der Veloschuel.



Die Benj-Blitz- und Tina-Turbo-Tattoos sind bei Kindern hoch im Kurs.

Der slowUp in Zahlen:

- **2000 bis 2500 Personen an unserem Stand**
- **430 Kinder absolvieren den Geschicklichkeitsparcours und bekommen einen Buff**

Ausgabe von:

- **3000 Veloschuel-Ballonen**
- **2000 VeloLove-Ragusas**
- **1000 Benj-Blitz- und Tina-Turbo-Tattoos**
- **500 Liter Wasser**
- **360 Liter Isostar**

Ausblick

Der Themenbereich «im Verkehr», der neu auf der Website veloschuel.ch veröffentlicht wurde, wird weiter ausgebaut und die Unterrichtsmaterialien für die sechste Klasse werden speziell für die Bedürfnisse dieser Altersgruppe weiterentwickelt. Aufgrund des grossen Erfolgs und der sehr positiven Rückmeldungen werden wir auch 2018 wieder am slowUp Zürichsee teilnehmen.

Links

www.veloschuel.ch
www.velo.zh.ch/slowup
kapo.zh.ch/kji



An und vor unserem Stand mit angrenzendem Geschicklichkeitsparcours herrscht Hochbetrieb. Die knallgrünen Ballone sind auf der ganzen slowUp-Strecke von Meilen nach Schmerikon zu sehen.



Erstes Pfäffiker Velofest

Junge und jung gebliebene Velofahrerinnen und Velofahrer waren begeistert. Mit der Durchführung eines «Velofests» unterstrich die Gemeinde Pfäffikon, dass sie sich fürs Velo engagiert und eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Veloverkehrs anstrebt.

Kurzbeschreibung

Zu den Aufgaben der KoVe gehört es, die Bevölkerung über den vielseitigen Nutzen des Velofahrens zu informieren und sie zu motivieren, mehr Velo zu fahren. Wird die KoVe in diesem Anliegen von einer Gemeinde unterstützt, dann spürt die lokale Bevölkerung, dass sich die Standortgemeinde aktiv des Veloverkehrs und der damit verbundenen Anliegen annimmt.

Stand der Arbeiten

2016 führten wir mit der Gemeinde am Bahnhof Pfäffikon eine Aktion durch, um den Velofahrenden ein handfestes Danke für ihre Fortbewegung auf zwei Rädern auszusprechen. Denn wer Velo fährt, tut nicht nur seinem Körper etwas Gutes, sondern leistet einen aktiven Beitrag an die Gesundheit der Bevölkerung. Weil die Aktion sehr geschätzt wurde, äusserte Lukas Steudler, verantwortlicher Gemeinderat für das Ressort Bau, Planung, Umwelt und Verkehr, den Wunsch, eine Folgeaktion zu entwickeln.

Es dauerte nicht lange, bis die Idee eines «Velofests» angeregt diskutiert und auch Organisation und Durchführung beschlossen wurden. Alle Beteiligten erkannten, welche Chancen ein Velofest bot – als Ort der Begegnung und des Dialogs sowie natürlich als Erlebnistag für alle Velobegeisterten aus der näheren Umgebung. Für die Werbung informierten wir aktiv und koordiniert über sämtliche Kommunikationskanäle der Beteiligten. Wenige Tage vor der Veranstaltung führten wir zudem mit der Gemeinde eine auf das Velofest angepasste Danke- und Werbe-Aktion durch. Alle Velofahrerinnen und Velofahrer erhielten einen Flyer mit «VeloLove-Button», eine Flasche Mineralwasser oder einen Schokoriegel – und natürlich eine Einladung zum Velofest.

Die konstruktive und zielgerichtete Zusammenarbeit der Gemeinde (insbesondere des Bauamts), des Indoor Bike Parks, der Grünen Partei, der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich sowie der KoVe ermöglichte für das erste Pfäffiker Velofest ein vielseitiges und attraktives Programm. Neben dem wiederum sehr beliebten Veloschuel-Geschicklichkeitsparcours und unserer Erfrischungsstation mit Informationsstand stiessen die geführten Velotouren auf grossen Anklang. Auch das Angebot, auf dem Velo mit Muskelkraft einen Green Smoothie zu mixen, entpuppte sich als Highlight. In der Posebox konnte man sich mit oder ohne Verkleidung in Szene setzen und ablichten lassen. Die Halle des Indoor Bike Parks stand für Besichtigungen offen – und konnte auch gleich genutzt werden. Wer lediglich dem Treiben auf dem Veranstaltungsgelände in Ruhe zuschauen wollte, setzte sich in die Festwirtschaft.

Die Ziele der Veranstaltung, die Bevölkerung aufs Velo zu bringen und über den weitreichenden Nutzen des Veloverkehrs sowie die Arbeit der Koordinationsstelle zu informieren, wurden voll erreicht. Der gemeinsame Auftritt mit Vertretern der Standortgemeinde, gerade auch im Gespräch mit vielen Velofahrenden, untermauerte das Anliegen zusätzlich.

Ausblick

Aufgrund der positiven Rückmeldungen sind weitere Aktionen, Velofeste oder Velotage in Zusammenarbeit mit Gemeinden vorgesehen – am 30. 6. 2018 zum Beispiel der Velotag Opfikon.

Link

Der Film und weitere Informationen zum Velofest in Pfäffikon:
www.velo.zh.ch/velofest



Unser Ideenbaukasten im PDF-Format bietet eine praxisbezogene Hilfe für Planung, Organisation und Durchführung eines Velofests. Dieser Anlass ist nicht nur eine wertvolle Plattform für den Austausch mit Velofahrerinnen und Velofahrern, er bietet auch die Möglichkeit, sich bei ihnen für ihr Engagement auf zwei Rädern zu bedanken und über geplante Veloinfrastruktur-Vorhaben zu informieren. Weitere gute Gründe für ein Velofest können Sie unserem Leitfaden entnehmen.

Die «Veloschuel» bewegt – Erlebnisnachmittage in Opfikon

Gemeinsam mit der Stadt Opfikon und der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei hat die Koordinationsstelle Veloverkehr auf zwei Pausenplätzen fixe Veloparcours erstellt. Mit zwei spannenden «Veloschuel-Erlebnismittagen» wurden diese eingeweiht. Auch Regierungsrätin Carmen Walker Späh war dabei – nicht ohne Folgen.

Kurzbeschrieb

Immer weniger Kinder fahren Velo, und diejenigen, die es tun, haben zusehends Mühe, sich im Strassenverkehr einzugliedern. Sowohl die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich wie auch die KoVe wollen hier Gegensteuer geben. Veloparcours auf Pausenplätzen sind eine wirkungsvolle Massnahme, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Stand der Arbeiten

Der Stadtrat von Opfikon hat sich zum Ziel gesetzt, den Velo- und Fussverkehr zu fördern und Schwachstellen im Netz zu beseitigen. Attraktive Wege und ein dichtes Netz sollen dazu motivieren, vermehrt kurze Alltagsstrecken im Stadtgebiet auf dem Velo oder zu Fuss zurückzulegen. Die Kinder- und Jugendinstruktoren der Kantonspolizei und die KoVe freuen sich über dieses Engagement zugunsten des Veloverkehrs, denn Kinder sollen sicher und öfter Velo fahren – am besten auch auf dem Weg zum Sport oder bei Freizeitaktivitäten.

Besuch der Regierungsrätin Carmen Walker Späh am ersten Veloschuel-Erlebnismittag in Opfikon.





Nachdem im Sommer beim Schulhaus Mettlen (Skaterplatz) und bei der Schule Lättenwiesen zwei Veloparcours errichtet worden waren, sollten diese nun den Kindern der beiden Schulhäuser, ihren Eltern, Lehrpersonen wie auch der breiten Bevölkerung bekannt gemacht werden. Das eigens für diesen Zweck entwickelte Konzept sah einen Anlass vor, der Einblicke in die Arbeit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich ermöglichte und gleichzeitig zeigte, was sich hinter der Ausbildungskampagne «Veloschuel» verbirgt und wie man dieses Angebot in der Freizeit mit Kindern nutzen kann.

Bevor die Kinder den Parcours absolvieren, wird ein kurzer Velocheck durchgeführt.

An beiden Nachmittagen konnten wir uns über den Besuch vieler Kinder freuen, die auch eifrig Runden auf dem Parcours drehten. Dabei zeigte sich deutlich, wie sie bereits bei der zweiten oder dritten Durchfahrt ihr Velo besser beherrschten und die Fahrmanöver korrekt ausführten. Auch die bei der ersten Veranstaltung anwesende Regierungsrätin Carmen Walker Späh war beeindruckt von diesen Fortschritten. Die Veranstaltung unterstrich damit natürlich auch, welche wichtige Rolle Veloparcours als Übungsanlagen im geschützten Rahmen spielen. Direkt vor Ort sprach sich die Regierungsrätin dafür aus, die Finanzierungsunterstützung für die Erstellung von Veloparcours von CHF 1000 auf CHF 2000 zu erhöhen. Dieser kantonale Beitrag steht nun allen Gemeinden zur Verfügung, die einen Veloparcours errichten möchten.

Neben der Möglichkeit, den brandneuen Parcours zu befahren, boten beide Veranstaltungen ein attraktives Rahmenprogramm mit einer Erfrischungsstation sowie einem Informationsstand zum Thema Veloverkehr in Opfikon. Eine kurze Funktionskontrolle vor dem Parcours zeigte, dass eine grosse Zahl der Kindervelos zu wenig Luft in den Reifen hatte oder die Bremsen nicht richtig eingestellt waren. Auch fehlten bei praktisch allen Velos die gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren. Schnell bildete sich bei der Kontrollstation daher eine Schlange. Weil der Handlungsbedarf so gross war, wurde für den zweiten Erlebnismittag ein Velomechaniker angeboten.

Ausblick

Das Konzept «Veloschuel-Erlebnismittag» funktioniert und leistet einen wesentlichen Beitrag dafür, dass Kinder sicherer auf dem Velo unterwegs sind. Zudem wird die Bevölkerung sensibilisiert und darauf hingewiesen, wie die 50 Veloparcours im Kantonsgebiet sowie 77 weitere in der Stadt Zürich genutzt werden können. Für 2018 sind erneut in verschiedenen Gemeinden Erlebnismittage geplant. Weitere interessierte Gemeinden können sich gerne melden.

Link

www.velo.zh.ch/erlebnismittage

«bike to work» in der kantonalen Verwaltung

Der Juni war ein Sommermonat wie aus dem Bilderbuch – eine optimale Voraussetzung für die nationale Mitmachaktion bike to work. Und natürlich war der Kanton Zürich auch 2017 wieder mit dabei! Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter legten ihren Arbeitsweg oder Teile davon mit dem Velo zurück. Denn wer Velo fährt, hat das Fitnessabo inklusive.



Kurzbeschreibung

Auch im Jubiläumsjahr des Velos vermochte bike to work einen neuen Rekord aufzustellen: Rund 54'800 Teilnehmende, 12'700'000 Kilometer und eine CO₂-Äquivalenz von 1830 Tonnen sind nur ein paar Zahlen, die den Erfolg der Aktion deutlich machen.

Die Botschaft «Wir machen mit!», die über alle internen Kommunikationskanäle verbreitet wurde, hat gewirkt: Die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung hat wiederum zugenommen und so einen Beitrag an die diesjährigen Spitzenwerte geleistet. Mit dem Velo zur Arbeit – das begeistert mehr und mehr. Velofahren macht fit und leistungsfähig, bereitet Spass und entlastet die Umwelt.

Stand der Arbeiten

2017 wurde das attraktive Rahmenprogramm der Vorjahre weiter ausgebaut, um den verschiedenen Ansprüchen der Mitarbeitenden noch besser gerecht zu werden, sie zu motivieren, das Velo im Alltag vermehrt zu nutzen und zum Beispiel im Rahmen gemeinsamer Touren die gesellige Seite des Velofahrens zu erleben.

Für die E-Bike-Testaktion standen neu verschiedene Velo-Typen und -Marken zur Verfügung. Für alle war etwas dabei: Die Mitarbeitenden hatten die Möglichkeit, beispielsweise zwischen einem eleganten und formschönen Damenvelo mit Tretunterstützung bis 25 km/h oder einem City-Pendlerbike mit Tretunterstützung bis 45 km/h und gelbem Nummernschild zu wählen. Der E-Bike-Boom inspirierte uns zudem zu Mittagsveranstaltungen zum Thema «Welcher E-Bike-Typ bin ich?» Ein Spezialist erklärte vor Ort, wodurch sich die E-Bikes unterscheiden, welche Antriebskonzepte es gibt und für wen sich welcher Velotyp lohnt. Es wurde angeregt diskutiert und «gefachsimpelt».

Spätestens nach der ersten Mittagsveranstaltung waren die E-Bikes während der ganzen Dauer von bike to work permanent unterwegs. Viele Testpilotinnen und Testpiloten waren beeindruckt, wie einfach der Weg mit dem E-Bike zur Arbeit ist und welche positive Effekte das Velofahren mit sich bringt.

Auch die geführten Velo-Mittagstouren und die Feierabendtour waren sehr gut besucht. Die mitgeführte Stärkung wurde jeweils im Schatten der Bäume beim Strandbad Katzenssee genossen. Der Austausch über den Veloverkehr und die Aktivitäten der KoVe wurde sehr geschätzt; neue Kontakte wurden geknüpft, das Netzwerk wurde gefestigt. Auch der Wettbewerb half dabei, mit den Velofahrerinnen und Velofahrern innerhalb der kantonalen Verwaltung ins Gespräch zu kommen. Die Preisübergabe in der Ahnengalerie schliesslich bot einen würdigen Abschluss. Die insgesamt 60 Gewinnerinnen und Gewinner freuten sich sichtlich über ihre funktionalen Preise rund ums Velo. Bike to work sowie alle flankierenden Massnahmen waren ein Erfolg und zeigten einmal mehr das grosse Potenzial des Velos im Alltag.

Ausblick

Bike to work ist eine wirkungsvolle Aktion, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung vom weitreichenden Nutzen des Velofahrens zu überzeugen und sie zu motivieren, vermehrt aufs Velo zu steigen – sei dies auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder auch Sport. Velofahren und die Aktion bike to work lohnen sich, auch für die KoVe. Deshalb wird auch 2018 ein attraktives Rahmenprogramm geschnürt.



Einladungsflyer für die beiden directionsübergreifenden Sommertouren.

Linke Seite oben: Vor- und während der directionsübergreifenden Sommertour.
Linke Seite unten: Wettbewerbspreisübergabe und angeregter Austausch beim Abschlussapéro in der Ahnengalerie.



Erste Messdaten zum Veloverkehr im Kanton Zürich

Seit 2017 liefern im Kanton Zürich neun permanente Zählstellen Daten zum Veloverkehr. So kann nun einerseits die aktuelle Velonachfrage erfasst, andererseits auch die Entwicklung des Veloverkehrs über die nächsten Jahre beobachtet werden. Dies bedeutet einen wichtigen Fortschritt, musste die Planung sich bisher doch einzig auf theoretische Zahlen stützen.

Kurzbeschreibung

Das kantonale Tiefbauamt hat die Velozählstellen analog zu den Zählstellen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in das kantonale Auswertungssystem SmartTraffic eingebunden, aus dem für sämtliche Zählstellen die sogenannten «Jahresreporte» generiert werden. Um die kantonskonsistente Datenbereitstellung zu gewährleisten, wurden die Auswertungen der Velozählstellen analog zu den Auswertungen für MIV-Zählstellen aufbereitet. So können pro Zählstandort folgende Informationen abgerufen werden:

- **Durchschnittlicher Werktags- und Tagesveloverkehr**
- **Mittlere Tagesgang- und Wochenganglinien (Entwicklung des Veloverkehrs über einen Tag oder eine Woche)**
- **Abend- und Morgenspitzen**
- **Jahresganglinie und Veloverkehrsentwicklung**

Zusätzlich zu den Messdaten werden bei der Jahresganglinie die Temperatur und die Niederschlagsmenge festgehalten. Eingebaut wurden die permanenten Velozählstellen im Rahmen von Strassensanierungsmassnahmen, wobei bestehende Infrastruktur wie der Stromanschluss oder der Zählstellenkasten verwendet wurden.

Alle Anlagen wurden mit der Glasfasertechnologie Bike-Counter ausgerüstet und in die bestehende MIV-Zählstellen integriert. Die Velozähler Bike-Counter liefern eine sehr hohe Zuverlässigkeit (Genauigkeit $\geq 95\%$) und sind witterungsunabhängig.



Die MIV- und Velozählstelle in Greifensee erfasst alle Velofahrenden auf dem Radweg. Die Technik für die Zählung der Velos wurde in die bestehenden MIV-Zählkästen integriert.

Standorte

An folgenden Standorten werden die Velofahrenden gezählt:

Greifensee, Messzeitraum Januar bis Dezember 2017

Die Zählstelle wurde auf der für Freizeit Zwecke beliebten Greifenseeroute bereits im Mai 2016 realisiert. Auf dem Radweg verlaufen eine Alltags-Nebenverbindung und eine Skatingroute. Skater, Kinderwagen und andere fahrzeugähnliche Geräte werden bei der Zählung herausgefiltert. 2017 fuhren in beide Richtungen 256'002 Velofahrende über diese Zählstelle. Der durchschnittliche Tagesverkehr beträgt 701, der durchschnittliche Werktagsverkehr 636 Velos. Aus der Auswertung der Ganglinien sind die Morgenspitze und – besonders klar – die Abendspitze erkennbar. Die Verbindung wird demnach vom Alltagsveloverkehr ebenso stark genutzt wie vom Freizeitveloverkehr. Die Monate mit dem höchsten Aufkommen waren Mai, Juli und August.

Regensdorf, Messzeitraum Mai bis Dezember 2017

In Regensdorf wurden aufgrund der Gegebenheiten zwei Messstellen auf dem Radweg installiert, je eine östlich und westlich der Querung bzw. Abzweigung. Westlich der Querung wurden über 44'000 und östlich über 71'000 Velofahrende gezählt. Diese Zahlen zeigen, dass ca. ein Drittel der Velofahrenden nicht auf der Nebenverbindung weiterfahren bzw. von der Nebenverbindung her kommen, sondern andere Verbindungen nutzen – je nach Start- und Zielort.

Uster, Messzeitraum Januar bis Dezember 2017

Auf der Hauptverbindung zwischen Uster und Volketswil wurden 101'080 Velofahrende gezählt. Über 53'000 fuhren in Richtung Uster und rund 48'000 in Richtung Volketswil. Die Alltagsverbindung ist klar an den ausgeprägten Morgen- und Abendspitzen erkennbar.

Winterthur, Zürcherstrasse, Messzeitraum Januar bis Dezember 2017

Auf der stark befahrenen Zürcherstrasse werden die Velofahrenden nur auf dem Radstreifen in Richtung Zürich erfasst. Insgesamt wurden 50'521 Velofahrende gezählt. Auf dieser Strecke ist gemäss kantonalem Velonetzplan eine Veloschnellroute vorgesehen.

Seuzach, Messzeitraum Ende September bis Ende Dezember 2017

Auf dem Radweg zwischen Hettlingen und Winterthur verläuft eine Nebenverbindung. In den drei Monaten seit Inbetriebnahme der Zählstelle wurden in beide Richtungen 23'345 Velofahrende erfasst.

Hinwil, Messzeitraum Anfang September bis Ende Dezember 2017

Zwischen Wetzikon und Hinwil verläuft gemäss Velonetzplan eine Hauptverbindung, auf der Anfang September 2017 eine Zählstelle in Betrieb genommen wurde. Bis Ende Jahr fuhren 20'654 Velofahrende über die Zählstelle, beinahe 10'000 in Richtung Hinwil und über 10'000 in Richtung Zürich. Die hohe Zahl der Velofahrenden innerhalb des kurzen Messzeitraums zeigt die Bedeutung dieser Hauptverbindung.

Bassersdorf, Messzeitraum Ende Oktober bis Ende Dezember 2017

In Bassersdorf wurde die Zählstelle auf der Nebenverbindung zwischen Kloten und Bassersdorf installiert. Während des Messzeitraums wurden auf dem Radweg 5862 Velofahrende in beide Richtungen gezählt.

Illnau-Effretikon, Messzeitraum Ende Oktober bis Ende Dezember 2017

Auf der Nebenverbindung zwischen Volketswil und Effretikon wurden in der kurzen Messzeit 4077 Velofahrende gezählt.

Ausblick

Die Messstellen werden in den GIS-Layer (Zählstellen) des kantonalen GIS-Browser eingebaut und können jederzeit abgerufen werden. Somit stehen die Daten auch für zukünftige Planungen zur Verfügung.

Übersicht

- Nebenverbindungen
- Hauptverbindungen
- Veloschnellrouten
(Abschnitte für Pilotprojekte)
- Freizeitrouten
- städtisches Netz
- Zählstellen

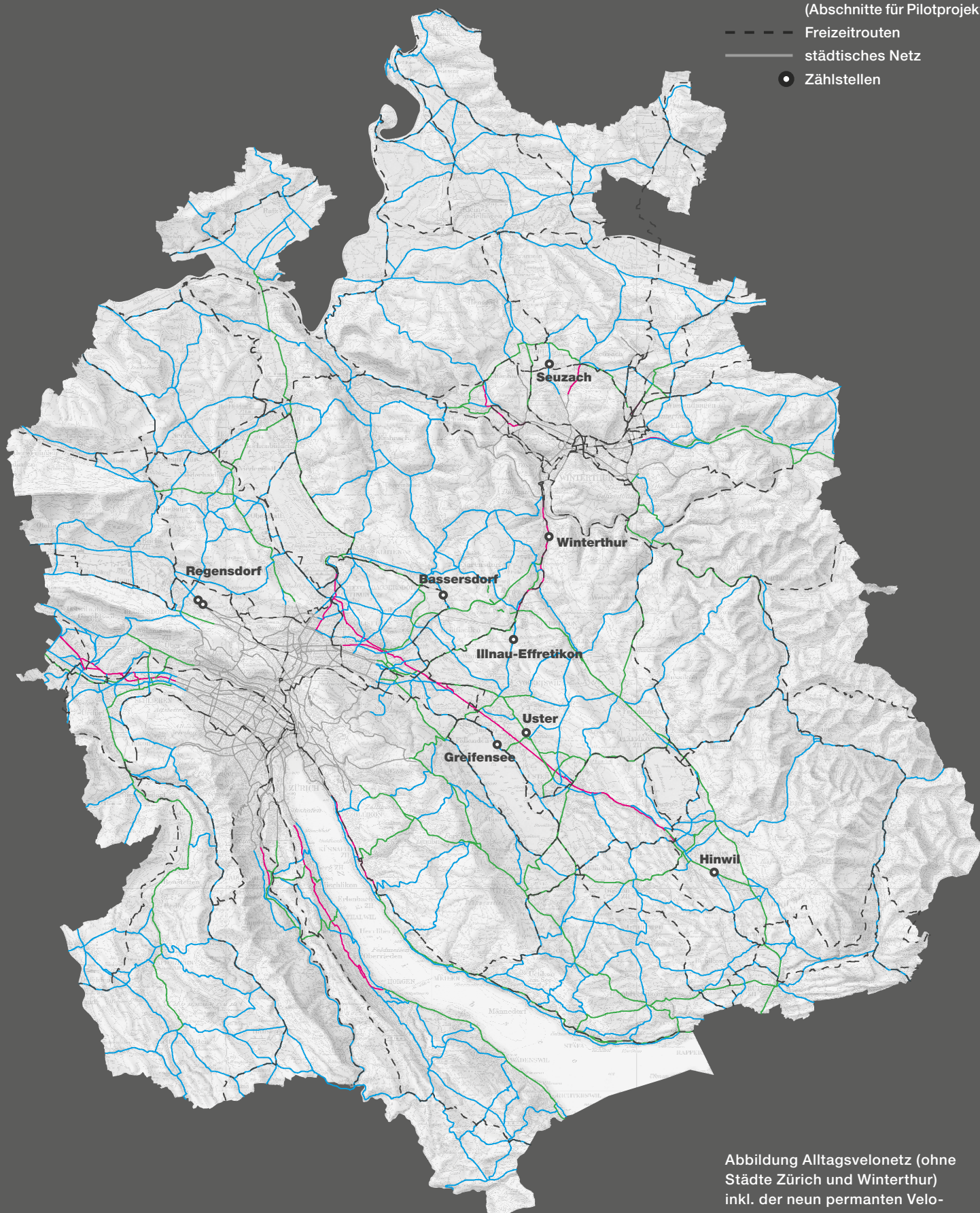


Abbildung Alltagsvelonetz (ohne Städte Zürich und Winterthur) inkl. der neun permanenten Velo-Zählstellen.

velo
200