



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Jahresbericht Veloförderung

2021

Inhalt

Vorwort	3
Netzkonzeption	
Fortschritte bei bedeutenden Veloinfrastrukturprojekten	4
Qualität	
Velostandards für die Zukunft	8
Rechtsabbiegen bei Rot im Kanton Zürich	10
Wissenstransfer	
Veloinfrastruktur, vom Velo aus betrachtet	12
Kommunikation	
Onlinekommunikation, die bewegt	14
Die Veloschuel begeistert	16
Die Veloschulen befähigen	18
Datengrundlagen	
Bereits 33 permanente Velozählstellen	21

Impressum

Erscheinungsdatum:
April 2022

Herausgeber und Bezugsquelle:
Volkswirtschaftsdirektion
Kanton Zürich
Amt für Mobilität
Fachstelle 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 den «Velo-Geschichten», dem Magazin der Veloförderung Kanton Zürich. Neben weiteren Porträts interessanter Menschen veröffentlichen wir regelmässig Tipps und Tricks aus der Praxis, von Velofahrenden für Velofahrende. Hereinlesen lohnt sich: <https://velo-geschichten.ch>

Das Team Veloverkehr



Steve Coucheman
Leiter



Livio Peterer Projektleiter
seit September 2021



Hannes Munzinger Assistent
Marketing und Kommunikation



Viktoria Herzog Projektleiterin
bis Ende August 2021, neu
Verantwortliche Veloverkehr im
Tiefbauamt

Die Velo-Zukunft weiter gestalten

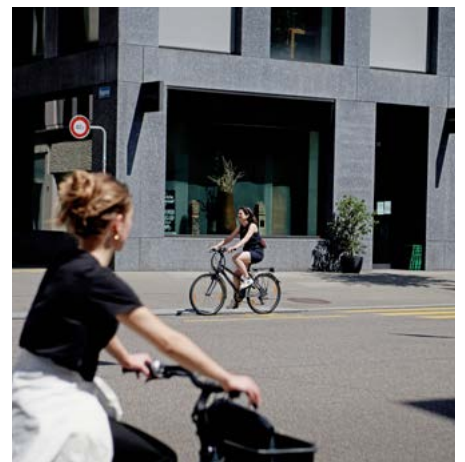
2021 war ein bewegtes Jahr mit zahlreichen und einschneidenden Wendungen. Während die Corona-Pandemie uns einiges an Flexibilität abverlangte, wurde das Berichtsjahr – ohne programmatische Schwerpunkte – zu einem Brückenjahr zwischen dem ersten und dem zweiten Veloförderprogramm. Ungeachtet der verschiedenen Einschränkungen, die unser aller Leben verändert haben, konnten mehrere Projekte und Velofördermassnahmen erfolgreich umgesetzt werden.

Mit dem deutlichen Beschluss des Kantonsrats zum zweiten Veloförderprogramm – kurz VFP2 – ist die Grundlage für die Weiterführung der zielgerichteten Veloförderung gewährleistet. Wir freuen uns darauf, die Zukunft des Velos im Kanton Zürich weiterhin aktiv mitzugestalten. Nachdem das erste Veloförderprogramm Ende 2020 seinen Abschluss fand, wurde Anfang 2021 der Schlussbericht inklusive Wirkungsanalyse erarbeitet. Von den 33 definierten Massnahmen konnten 28 erfolgreich umgesetzt oder in einen Regelbetrieb überführt werden. Ein Schwerpunkt des bisherigen Veloförderprogramms war es, das Thema Velo mit aufeinander abgestimmten Marketing- und Kommunikationsmassnahmen besser zu vermarkten und Pendlerinnen und Pendler zur vermehrten Velonutzung im Alltag zu bewegen. Das Folgeprogramm knüpft nun an die bisherigen Arbeiten und Erfolge an und sieht spezifische Massnahmen vor, die den Bereich Infrastruktur stärker in den Mittelpunkt der Arbeiten rücken. Gerade die Behebung der erfassten Schwachstellen im Velowegnetz wird eine wichtige Aufgabe zur Schaffung eines attraktiven Angebotes für den Veloverkehr sein und massgeblich dazu beitragen, dass das Velo im Alltag häufiger genutzt wird. Das deutliche Ja des Kantonsrats zum VFP2 bestätigt uns in unserem Handeln. Im vergangenen Jahr sind verschiedene Projekte und Massnahmen vorangetrieben worden, die als Voraussetzung für die kommende Umsetzungsperiode angeschaut werden können. Gerne informieren wir Sie in diesem Jahresbericht über folgende Tätigkeiten der Veloförderung im vergangenen Jahr:

- **Veloinfrastrukturplanungen, Begleitung von Veloschnellrouten-Projekten im Glattal**
- **Rechtsabbiegen bei Rot (RABR)**
- **Erarbeitung von neuen, anforderungsgerechten Velostandards für die Strecke**
- **Velo-Fach-Exkursionen**
- **Optimierung und Weiterentwicklung unserer Onlinekanäle**
- **Mitwirkung am Tag der offenen Tür beim Verkehrsstützpunkt Hinwil**
- **Weiterführung der Velofahrkurse für geflüchtete Personen in Wetzikon und Rüschlikon**
- **Ausbau des permanenten Zählstellennetzes**

Mit unserer bisherigen Arbeit haben wir ein solides Fundament für die künftige Veloförderung gelegt. Nun startet eine neue Phase. Die Pandemie brachte dem Veloverkehr zeitweise einen spürbaren Aufschwung. Lassen Sie uns diese Chance gemeinsam nutzen für eine dauerhafte Veränderung und hoffen wir darauf, dass entspannte, persönliche Begegnungen mit der velofahrenden Bevölkerung, mit Vertretenden von Gemeinden, Planungsbüros und kantonalen Stellen bald wieder möglich sein werden.

Eine gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen die Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) zum letzten Mal als solche: Seit Januar 2022 heisst die KoVe neu Fachstelle Veloverkehr (FaVe). Weitere Änderungen ergeben sich daraus nicht: Wir sind weiterhin Ihre zentrale Ansprechstelle für alle Fragen zum Thema Veloverkehr.



Fortschritte bei bedeutenden Veloinfrastrukturprojekten

Letztes Jahr wurden verschiedene Veloinfrastrukturprojekte vorangetrieben. Wegweisend war insbesondere, dass der Kantonsrat dem Objektkredit zum Ausbau der Veloinfrastruktur im Zusammenhang mit dem SBB-Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» zugestimmt hat. Das umfassende Leuchtturmprojekt für eine Veloschnellroute im Glattal nimmt damit immer mehr Gestalt an.



Visualisierung Veloschnellroute und neue Bahnbrücke Wallisellen-West, Höhe Brüelwisen.

Bei grossen Infrastrukturprojekten dauert die Planung und Projektierung erfahrungsgemäss mehrere Jahre. Um die besten Lösungen zu finden, müssen alle Rahmenbedingungen gut aufeinander abgestimmt werden. Allerdings sind die Sachverhalte durch die verschiedenen Ansprüche komplex und es kann nicht immer nach Lehrbuch vorgegangen werden. Die neuen Velostandards und die Erfahrung von Velo-Fachleuten helfen, Detailfragen bestmöglich zu beantworten.

Veloinfrastrukturausbau im Rahmen des Grossprojekts «MehrSpur Zürich–Winterthur»

Haupt- und Nebenverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie Veloschnellroute in Wallisellen.

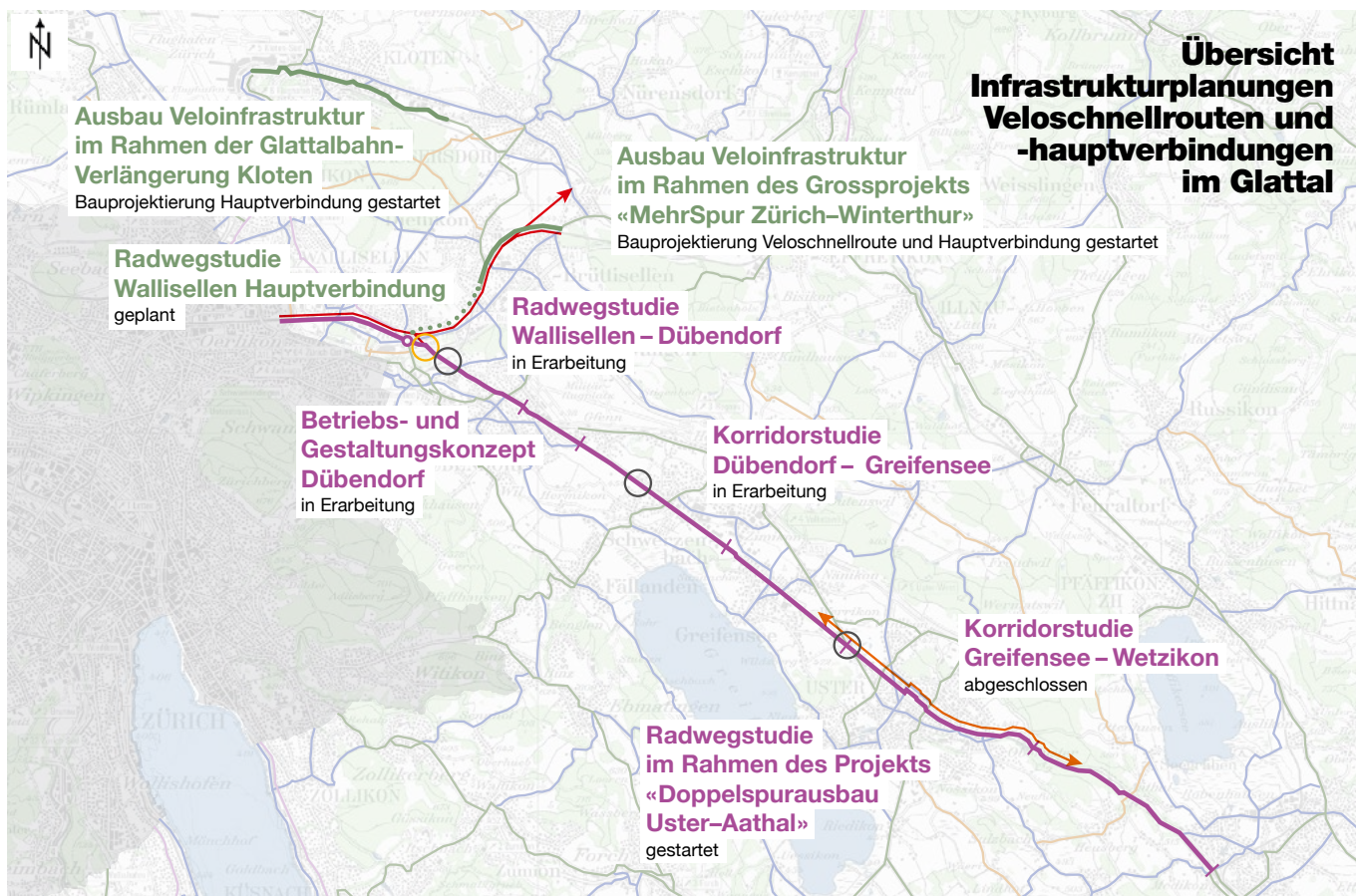
Objektkredit verabschiedet

Ende 2020 wurde das Vorprojektdossier zu «MehrSpur Zürich–Winterthur» abgeschlossen und im Detail geprüft. Das Dossier und die Kostenberechnung von etwa 73 Millionen Franken dienten als Grundlage für die Beantragung des Objektkredits beim Kantonsrat. Alle Gemeinden unterstützen den Veloinfrastruktur-Ausbau. Der Kantonsrat stimmte im Dezember 2021 über die Velo-Begleitprojekte zum SBB-Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» ab und bewilligte den Objektkredit für das bis anhin umfangreichste Veloprojekt im Kanton Zürich einstimmig. Der Objektkredit umfasst die neue Veloschnellroute von Zürich-Nord über Wallisellen nach Dietlikon, die weiter als Hauptverbindung nach Wangen-Brüttisellen führen wird.

Die Detailplanung geht weiter

Die Phase der Bauprojektierung startete ebenfalls 2021 und wurde bereits wesentlich durch die neuen Velostandards geprägt. So wurden beispielsweise in Dietlikon die neuen Kurvenzuschläge und Radwegbreiten berücksichtigt. Mit Hilfe der Standards konnten weitere Verbesserungen für das Velo erreicht werden. Im Projektperimeter Wallisellen befinden sich einige Kunstbauten, wie beispielsweise eine Eisenbahnführung in Hochlage, die eng mit Projekten Dritter verbunden sind.

Innerhalb des Projekts wird zudem geklärt, wie Kreuzungen im Strassenraum, sogenannte Knoten, auch für das Velo optimal ausgestaltet werden können. Im Rahmen der Erarbeitung der Velostandards zum Thema Knoten wurden Erkenntnisse für die Bauprojektierung erarbeitet. Einerseits geht es darum, die Anforderungen aller Nutzenden zu berücksichtigen und andererseits Fragen bezüglich Randabschlüssen, Beleuchtung und Entwässerung zu klären. In der Phase der Ausführung wurden die Gestaltungsvorhaben und Markierungen definitiv festgelegt. Vorausschauend wurden einige Themen bereits im Vorfeld in die Über-



legungen miteinbezogen und die möglichen Auswirkungen untersucht. Im Frühling 2022 wird der Vorabzug der Pläne fertiggestellt sein. Die Pläne werden anschliessend durch das kantonale Tiefbauamt bis Ende 2022 geprüft. Die Fertigstellungsarbeiten der Bauprojektphase dauern bis zum ersten Quartal 2023.

Nächste Schritte

Das Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» ist auf gutem Kurs: Die Termine des Plangenehmigungsverfahrens stehen fest. Dieses startet im April 2023 und dauert bis Ende 2025. Danach folgt die Phase der Ausführungsplanung. Ebenfalls 2025 soll die Submission durch die SBB für die Unternehmungen des Gesamtprojekts gestartet werden. Parallel zur Ausführungsplanung soll die Etappierung des Infrastrukturbaus definiert werden, damit gemäss aktueller Planung 2026 mit dem Bau begonnen werden kann. Auch wenn es noch ein langer Weg ist bis zur Inbetriebnahme der neuen, zukunftsgerichteten Veloinfrastrukturen – die Vorfreude ist gross.

Auch die Veloschnellroute Glattal-Oberland wird auf mehreren Stufen und im gesamten Perimeter geplant: der Korridor zwischen Wetzikon und Greifensee ist bestimmt und die Korridorstudie von Dübendorf bis Nänikon-Greifensee gestartet. Weitere Schritte werden in Abhängigkeit von anderen Planungen bestimmt. Dies betrifft beispielsweise die Führung der Veloschnellroute in Uster in Zusammenhang mit städtischen Veloprojekten, die Integration der Veloschnellroute in SBB-Planungen rund um den Ausbau der Doppelspurstrecke Aathal oder auch die Bahn-Schrankenanlagen im Raum Uster.

Legende

- Veloschnellroute
- Velohauptverbindung
- Velonebenverbindung
- Freizeitverbindungen
- Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur»
- Projekt «Doppelspurausbau Uster–Aathal»
- Geringfügige Anpassungen der Linienführung aufgrund von Korridorstudie
- Abstimmung Glattalbahn/Überlandstrasse



SBB-Viadukt (Überwerfung)
mit Blick von der Stadtgrenze Zürich
in Richtung Wallisellen.

Visualisierung: nightnurse images gmbh

Projekt Verlängerung der Glattalbahn, Verbesserung Hochwasserschutz und Aufwertung Altbach, Velohauptverbindung:

Das Verkehrssystem in der Flughafenregion stösst an seine Grenzen. Dem steigenden Mobilitätsbedürfnis will der Kanton Zürich mit dem Projekt «Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten» sowie dem Ausbau der Velo- und Fusswege gerecht werden. Gleichzeitig sollen der Flughafen und die Stadt Kloten besser vor Hochwasser geschützt werden. Wie beim Projekt Mehrspurausbau Wallisellen-Brüttisellen erläutert, sind auch bei diesem Vorprojekt bezüglich Veloverkehr und der Velohauptverbindung noch Fragen offen. Im Bereich des Bauprojekts hingegen wurden 2021 verschiedene Detailfragen, wie beispielsweise die Veloführung über die zahlreichen Knoten im Perimeter, wie auch in Bezug auf das enge, städtische Umfeld beantwortet. Das Bauprojekt läuft voraussichtlich bis und mit erstes Quartal 2023. Es bildet die Grundlage für das Plangenehmigungsverfahren, welches gemäss aktuellem Zeitplan im dritten Quartal 2025 mit der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr seinen Abschluss findet. Mit dem Bauprojekt wird der Kredit beim Kantonsrat beantragt. Der Baubeginn ist für das erste Quartal 2026 geplant.

Kann mit dem Bau plangemäss begonnen werden, soll der Hochwasserschutz als eines der ersten Elemente bis Mitte 2028 fertiggestellt sein. Parallel dazu beginnt der Bau der Glattalbahnverlängerung, wie auch der Velohauptverbindung in Dietlikon bis Ende 2029. Im Glattal werden die grossen Veloinfrastrukturen um das Jahr 2030 ausgebaut. Damit die Erschliessung der neuen Veloverbindungen funktionieren und der Veloverkehr sein volles Potenzial ausschöpfen kann, müssen auch die Zubringer des kantonalen und kommunalen Netzes optimiert werden. Ist die feingliedrige Erschliessung der Veloschnellroute gewährleistet, erfolgt die angestrebte Bündelung und Kanalisierung auf der Veloschnellroute und das umliegende Strassennetz kann entlastet werden.



Link

Kurzfilm Grossprojekt «MehrSpur Zürich-Winterthur»

<https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-zuerich-ostschweiz/bauprojekte-region-winterthur/zuerich-winterthur-bruettenerntunnel.html>

ONLINE
MEHR
LESEN!



ZUM VIDEO VON PATRIK AUF
[VELO-GESCHICHTEN.CH](https://velo-geschichten.ch)

«Freiheit und ein selbst-
bestimmtes Leben sind
mir wichtig.»

PATRIK MÄDER,
PARTNER MANAGER

PATRIK

Qualität

Velostandards für die Zukunft

Für den Ausbau einer bedarfsgerechten Veloinfrastruktur spielen zukunftsgerichtete Velostandards eine bedeutende Rolle. Mit dem Übergangsdokument «Richtlinie Velostandards» wurde ein übersichtliches und einfach verständliches Arbeitsmittel geschaffen, welches Projektleitenden von Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie Planungs- und Ingenieurbüros ein praktisches Nachschlagewerk bietet.



Velofahrende im städtischen Umfeld

Damit dem Veloverkehr in allen Altersgruppen eine bedeutendere Rolle zukommen kann, braucht es direkte, sichere und somit attraktive Veloinfrastrukturen. Das Angebot für Velofahrende jeden Alters muss mit den Standards und Normen von anderen Verkehrsmitteln mithalten können. So wird der Veloanteil am Gesamtverkehr nachhaltig gesteigert. Ein Baustein dafür ist der kantonale Velonetzplan. Er wurde aufgrund von Nachfrage- und Potenzialanalysen erarbeitet und ist in den regionalen Richtplänen festgesetzt. Somit ist das Alltagsvelonetz behördenverbindlich als kantonale Zielsetzung verankert. Dieses verpflichtet zu Velostandards, welche die Hierarchiestufen – Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten – des kantonalen Velonetzplanes abbilden. Da die Zweiradrichtlinie von 2012 diese Hierarchiestufen noch nicht abbildete, startete der Kanton Zürich 2018 einen Prozess zur Aktualisierung der Velostandards. Ziel dieses Projekts ist es, zukunftsgerichtete Velostandards zu entwickeln.

Das Übergangsdokument «Richtlinie Velostandards» wird von einer fachtechnischen Begleitgruppe aus Mitarbeitenden des Tiefbauamts, der Kantonspolizei Zürich und des Amts für Mobilität, Koordinationsstelle Veloverkehr, ausgearbeitet. Die Erarbeitung der Richtlinie wurde in zwei Projektphasen aufgeteilt: Die erste Phase wurde nach gut zwei Jahren mit der Publikation «Richtlinie Velostandards» abgeschlossen, welche letzten September veröffentlicht wurde. Dieses Übergangsdokument gibt Standards für die Strecke vor. Damit ist es nun möglich, den Anforderungen aus dem Velonetzplan, den Verbindungstypen entsprechend, gerecht zu werden. Bei Projekten, die noch nicht festgesetzt sind, wird die Anwendung der neuen Standards angestrebt.

Das Übergangsdokument «Richtlinie Velostandards» ist ein übersichtliches und einfach verständliches Arbeitsmittel für Projektleitende, Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie Planungs- und Ingenieurbüros. Es ist gegliedert in folgende Themenbereiche:

- **Anforderungen**
- **Grundlagen**
- **Fahrbahn (Mischfläche, Radstreifen, Radwege und Sonderfälle)**

Bei den Velostandards handelt es sich um aktuelle Veloinhalte, die durch kantonsinterne, kantonale und nationale Velo-Fachleute erarbeitet wurden. Der Kanton Zürich setzt das Übergangsdokument «Richtlinie Velostandards» im Sinn einer Weisung in Kraft, wonach die enthaltenen Grundsätze und Lösungsvorschläge anzuwenden sind. Für kantonale Vorhaben hat die Richtlinie verbindlichen, für Stadt- und Gemeindeverwaltungen empfehlenden Charakter. Damit die Veloförderung mit ihren Projekten vorankommt, sind einheitliche Standards von zentraler Bedeutung.

Ausblick

Die Entwicklung der Standards für velogerechte Knotenlösungen (zweite Phase) konnte Anfang 2022 gestartet werden. Nach Vollendung der Arbeiten an den Knotenlösungen sollen die Inhalte beider Dokumente zusammengeführt und veröffentlicht werden. Damit liegen vollständige Velostandards für den Kanton Zürich vor.



Link

Richtlinie Velostandards

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloinfrastruktur/velostandards.html>



Richtlinie Velostandards
Übergangsdokument

Zuordnungstabelle Führungsarten

Kriterien			Führungsart Velo			
Signalisierte Höchstgeschwindigkeit	DTV MIV	Velonetzplan	Mischverkehr <i>Kapitel 4</i>	Radstreifen <i>Kapitel 5</i>	Rad-/Fussweg <i>Kapitel 5.7</i>	Radweg <i>Kapitel 5.7</i>
Verkehrsberuhigte Strasse ≤ 30km/h	≤ 5000	alle	●			
	> 5000	NV	●	◇		
		HV + VSR	◇	●		
Strasse innerorts 40–60 km/h	≤ 5000	NV	◇	●	◇	◇
		HV	◇	●		◇
		VSR		◇		●
	> 5000	NV		●	◇	◇
		HV		◇		●
		VSR		◇		●
Strasse ausserorts 60–80 km/h	–	NV	◇	◇	●	◇
		HV		◇	●	◇
		VSR			◇	●

Als Grundsatz werden in Abhängigkeit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, der Verkehrsbelastung (DTV MIV) und der Bedeutung im Velonetz (NV, HV oder VSR) folgende Führungsarten empfohlen:

- In der Regel empfohlene Führungsart
- ◇ Weitere zu prüfende Führungsarten

Rechtsabbiegen bei Rot im Kanton Zürich

Seit Januar 2021 dürfen Velofahrende bei Rotlicht rechts abbiegen, sofern das neue Zusatzschild an der Lichtsignalanlage angebracht ist. Seit Oktober ist dies im kantonalen Strassennetz an 49 Standorten möglich.

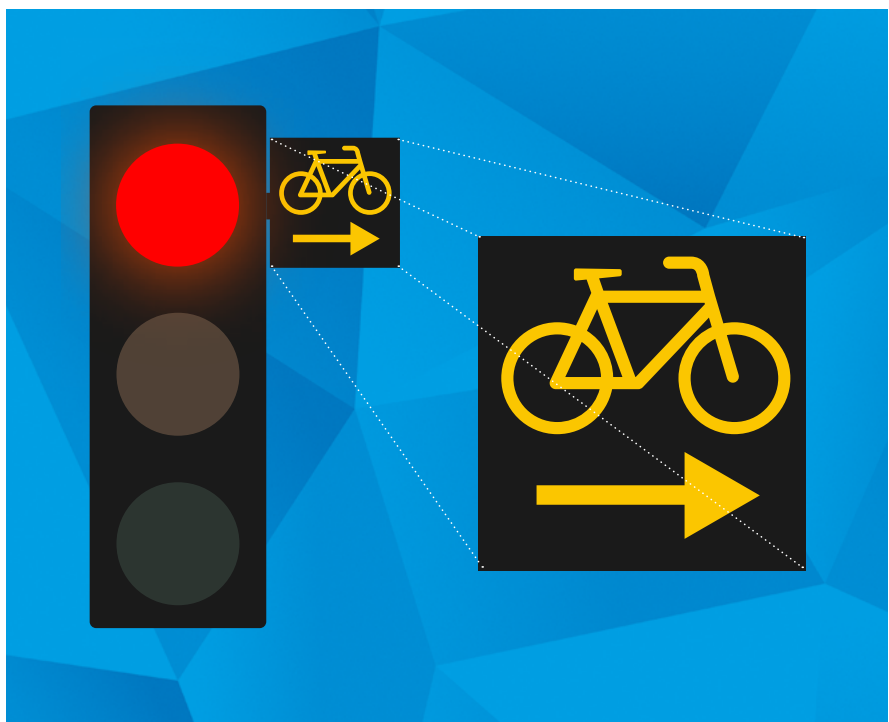
Seit Inkrafttreten der revidierten Signalisationsverordnung (SSV), per 1. Januar 2021, dürfen Velofahrende trotz Rotlicht nach rechts abbiegen. Voraussetzung ist ein kleines Zusatzschild neben dem Rotlicht. Der Kanton Zürich betreibt auf Kantonsstrassen 330 Lichtsignalanlagen (LSA) mit insgesamt 353 velorelevanten Knotenzuführungen. Die Koordinationsstelle Veloverkehr startete im Februar 2021 das Projekt mit dem Kürzel RABR (Rechtsabbiegen bei Rot). Eine Gruppe von Fachleuten aus Amt für Mobilität, kantonalem Tiefbauamt und Kantonspolizei Zürich analysierte daraufhin alle Knotenzuführungen aufgrund eines vordefinierten Kriterienkatalogs direkt vor Ort. Je nach Erfüllung der Kriterien, wurde die RABR-Signalisation in vier Segmente unterteilt:

- **Erste Priorität:** RABR-Umsetzungen, bei denen keine Zusatzmassnahmen notwendig sind
- **Zweite Priorität:** Umsetzungen mit geringfügigen Zusatzmassnahmen
- **Dritte Priorität:** Umsetzungen mit baulichen Massnahmen
- **Kein RABR:** Zuführungen ohne RABR-Umsetzung

Erste Priorität – 49 Signale

Auf Staatsstrassen wurden ab Oktober an 49 Knotenzuführungen die ersten RABR-Schilder montiert. Die Zuführungen erfüllten alle definierten Kriterien. Zudem brauchte es für die Umsetzung keine markierungstechnischen oder baulichen Massnahmen. Damit wurde in zwanzig Gemeinden im Kanton RABR möglich.

Signalisation
Rechtsabbiegen bei Rot





Montage der Zusatzmarkierung
auf Höhe des Rotlichts



Zweite oder dritte Priorität

Rund 179 Knotenzuführungen fallen in eine weitere Überprüfungsrunde. In der zweiten Prioritätengruppe sind rund 28 RABR-Signalisationen, die mit geringfügigen Mitteln – wie beispielsweise Markierungsarbeiten – umgesetzt werden können. Dafür werden Velohaltebalken vorgezogen und/oder MIV-Haltebalken zurückversetzt. Geht dies beispielsweise nicht ohne Anpassungen von Bodenschlaufen, können diese Knotenzuführungen zurückfallen in die dritte Priorität mit baulichen Massnahmen.

Lichtsignalanlagen ohne RABR

Ist die Verkehrssicherheit gemäss SSV-Kriterien nicht erfüllbar und die Fahrspurbreite nicht ausreichend, kann das Rechtsabbiegen bei Rot nicht signalisiert werden. Nach der ersten Analyse lassen rund 124 Zuführungen keine Umsetzung zu.

Die Untersuchung der Lichtsignalanlagen wurde in Datenblättern für jede Knotenzuführung festgehalten. Gerade bei den LSA mit zweiter und dritter Priorität dienen diese Blätter mit vorgeschlagenen und zu prüfenden Massnahmen auch als Grundlage für weitere geplante Projekte.

So funktioniert das Abbiegen bei Rot

RABR ermöglicht Velofahrenden ein flüssigeres Vorankommen und stellt eine einfache, kostengünstige und effektive Massnahme zur Veloförderung dar. Voraussetzung für RABR ist das zusätzliche Signal beim Rotlicht. Hier dürfen Velo- und Motorfahrradfahrende mit besonderer Vorsicht auch bei Rotlicht rechts abbiegen. Dabei ist allen anderen Verkehrsteilnehmenden, deren Ampel Grün anzeigt, stets Vortritt zu gewähren. Fehlt das Zusatzsignal, ist das Rechtsabbiegen bei Rot weiterhin nicht gestattet.



Link

Rechtsabbiegen bei Rot (RABR)

<https://zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloinfrastruktur/rabr.html>

Veloinfrastruktur, vom Velo aus betrachtet

Da Befahrungen in Gruppen erst ab Juni wieder möglich waren, wurden erstmals drei grosse Veloexkursionen eng aneinandergereiht. Innerhalb zweier Wochen konnten 87 Fachleute und Studierende gute bis weniger gute Beispiele aktueller Veloinfrastruktur erleben, erfahren und gemeinsam mit dem Team der Veloförderung reflektieren.



Oben: Erklärung der Funktionsweise der Velo- und MIV-Zählstelle bei Nänikon.
Unten: Angeregte Diskussion bezüglich der Veloschnellroute ab Stadtgrenze Zürich nach Wallisellen.

Auch in diesem Jahr waren die fachlich begleiteten Veloexkursionen der Veloförderung gefragt. Im Frühsommer konnten drei Touren durchgeführt werden. Die Studierenden für Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung der Ostschweizer Fachhochschule (OST, ehemals Hochschule Rapperswil HSR) wie auch die CAS-Teilnehmenden des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) wurden auf der gemeinsamen Fahrt entlang der künftigen Veloschnellroute vom Andreasplatz in Oerlikon nach Wallisellen begleitet. Danach führte die Strecke entlang der Alten Winterthurerstrasse Richtung Bassersdorf und über die unterschiedlichsten Veloweg-Regime durch Dietlikon nach Dübendorf. Weiter ging es beim Flugplatz in Dübendorf den separierten Velowegen entlang durch Gfenn, über die Bus-Velospur und die Kreisel von Volketswil nach Nänikon, Greifensee und Uster. Dabei zeigte sich, dass sich das Bewusstsein der Teilnehmenden hinsichtlich einer bedarfsgerechten Veloinfrastruktur in den letzten Jahren deutlich verbessert hat. An mehreren, neuralgischen Standorten wurde angeregt diskutiert, Varianten verglichen und im Rahmen der Diskussion nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht.

Genau in die entgegengesetzte Richtung ging die Fahrt mit der Erfahrungsaustauschgruppe des Netzwerks «Monitoring Fuss- und Veloverkehr». Ein dicht gepacktes Vormittagsprogramm mit Vorträgen und Foren fand in der ehemaligen Metallgiesserei in Nänikon statt. Nach dem Mittagessen fuhr die Gruppe mit e-Velos in Richtung Oerlikon. Eine wertvolle und aufschlussreiche fachliche Ergänzung war die Vorstellung der Velo- und MIV-Zählstelle ausgangs Nänikon durch die Vertretenden des Tiefbauamts. Ihre Erklärungen gaben Einblick in das Innenleben und die Funktionsweise dieser vielerorts am Strassenrand stehenden, meist blauen, Metallboxen.

Ausblick

Das Ziel der Veloförderung ist es, das Angebot an Veloexkursionen mit neuen Routen künftig auf weitere Gemeinden und Planungsregionen auszuweiten. Die Exkursionen werden weiterhin als wichtiges, effizientes und beliebtes Instrument zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung für die Anliegen des Veloverkehrs eingesetzt. Nur hinter dem Lenker können Hemmnisse für die velofahrende Bevölkerung von heute und morgen praxisnah aufgezeigt werden.

Erläuterungen an einem Knoten für Teilnehmende des CAS Fuss- und Veloverkehr.



Link

Alle Best-Practice-Beispiele
<https://velo.zh.ch/best-practice>

«Das Velo ist ein
wichtiger Pfeiler der
urbanen Mobilität.»

NICOLA STÄUBLI,
LEAD INNOVATION FREITAG

NICOLA

ZUM VIDEO VON NICOLA AUF
VELO—GESCHICHTEN.CH



Online-kommunikation, die bewegt

Die Posts auf den Kanälen der Veloförderung erfreuen sich weiterhin grosser Beliebtheit. Egal ob informativ oder unterhaltend – die Beiträge finden bei einer grossen Leserschaft Anklang.

Neues Erscheinungsbild des Newsletters



Social-Media-Kanäle

Im Berichtsjahr schaltete das Team der Veloförderung auf Facebook und Instagram jeweils rund 170 Bild- oder Video-Beiträge. Vergleicht man die Zahlen der beiden Kanäle mit den Zahlen des Vorjahres, so wurde das Zehnfache an Instagram-Likes und auf Facebook das Doppelte an Kommentaren verzeichnet. Obschon die Beiträge der Veloförderung fast zwei Millionen Mal auf Smartphones und anderen Bildschirmen angezeigt wurden, hinterlässt dies nicht ausschliesslich positive Gefühle. Das Follower-Wachstum der ersten Jahre scheint nicht mehr erreichbar zu sein, die Anzahl an Kommentaren – leider auch an negativen – nimmt indes zu. Mit einem professionellen Umgang sowie einer sachlichen und konstruktiven Reaktion kann die Veloförderung dem entgegenwirken und ihrer Leserschaft trotzdem einen Mehrwert auf ihren Onlinekanälen bieten.

Das Onlinemagazin entwickelt sich

Insgesamt neunzehn Velo-Geschichten in den Rubriken Lifestyle und Wissen wurden 2021 veröffentlicht, darunter war auch der siebzigste Beitrag. Dieses kleine Jubiläum wurde für eine Rückschau genutzt, worin allen Beteiligten des Online-Magazins gedankt wurde. 2020 wurde das Layout der Start- und Inhaltsseiten deutlich überarbeitet. Das hat sich insofern bewährt, dass auch ältere Geschichten wieder zur Leserschaft finden. Durchschnittlich 2000 Seitenaufrufe von über 600 Besuchenden werden pro Monat registriert. Dass dabei auch die Seitenaufenthaltsdauer hoch ist, bestätigt den Eindruck, dass die Themen der Velo-Geschichten für eine grosse Leserschaft relevant sind.

2072

Follower

173

Posts



4315

Personen
täglich erreicht
Durchschnittswert

4444

Interaktionen
mit Kommentaren
und Likes

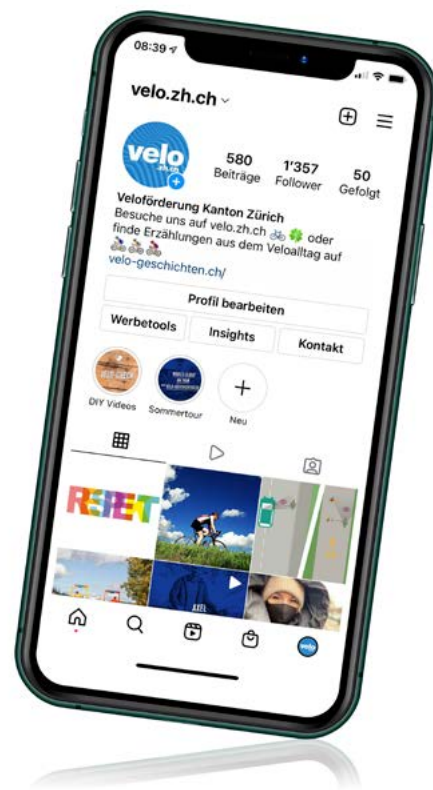
1303
Follower

173
Posts



4192
Personen
täglich erreicht
Durchschnittswert

3714
Interaktionen
mit Kommentaren
und Likes



@velo.zh.ch Instagram Feed

Der Newsletter, das Bindeglied zum Fachpublikum

Als Nachrichtenplattform pflegt das Team der Veloförderung den Versand von mehreren Newslettern jährlich. Diese richten sich an Beauftragte von Städten und Gemeinden, Planungsbüros, Verwaltungsstellen des Kantons oder des Bundes, wie auch an fachlich interessierte Privatpersonen. Insgesamt rund 1700 Personen können so gezielt über die Aktivitäten der Veloförderung informiert werden. Dieser Kanal ist besonders wertvoll, wenn es – wie es im September der Fall war – darum geht, das Fachpublikum über die neuen Velostandards für die Strecke zu informieren.

Um den Bedürfnissen unserer Newsletter-Leserschaft noch besser gerecht zu werden und ihnen einen Mehrwert zu bieten, wurde der Newsletter 2021 komplett überarbeitet und dem neuen Design des Webauftritts des Kantons angepasst – somit erscheint alles aus einem Guss. Das neue Konzept sieht vor, dass mehr redaktionelle Inhalte direkt im Newsletter platziert werden können. Zudem haben die Abonnenten und Abonnentinnen die Möglichkeit, ihr Profil eigenhändig anzupassen.

Ausblick

Ungeachtet der Hoffnung, dass 2022 wieder mehr Live-Events, wie beispielsweise der slowUp Zürichsee, möglich sein werden, freut sich das ganze Team der Veloförderung die digitalen Kommunikationskanäle weiterhin mit relevanten Informationen bespielen zu können und mit seinen Dialoggruppen im Austausch zu stehen.



Link
Facebook
@velo.zh.ch



Link
Instagram
@velo.zh.ch

Folgen Sie uns

Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen unserer Tätigkeit, informieren Sie sich aus erster Hand und treten Sie mit uns in den Dialog. Bleiben Sie mit uns auf dem Velo – es lohnt sich.



Die Veloschuel begeistert

Gemeinsam mit unserem Partner, der Kinder- und Jugendinstruktion (KJI) der Kantonspolizei Zürich, präsentierten wir am Tag der offenen Tür beim Verkehrsstützpunkt in Hinwil die Ausbildungskampagne «Veloschuel». Obschon die Pandemie das Berichtsjahr erneut stark geprägt hatte, konnte ein erlebnisreicher Tag ermöglicht werden. Die persönlichen Begegnungen liessen einen Dialog mit den Menschen vor Ort zu.



Impressionen vom
Tag der offenen Tür
in Hinwil

Nach einer langen Planungsphase war es Anfang September endlich so weit: Die Kantonspolizei Zürich und das kantonale Tiefbauamt luden zum Tag der offenen Tür, auf dem Gelände des Verkehrsstützpunktes im Betzholz-Kreisel in Hinwil. Musste der Grossanlass, welcher rund 3500 Personen anzog, im Vorjahr pandemiebedingt abgesagt werden, konnte er 2021 durchgeführt werden. Dem Publikum wurde ein umfassendes Potpourri an Erlebnissen und Informationen geboten. So konnten Spezialfahrzeuge der Kantonspolizei oder des Tiefbauamts besichtigt oder der Präsentation der Hundestaffel der Kantonspolizei beigewohnt werden. An den Informationsständen wurde über die vielseitigen Tätigkeiten der Kantonspolizei, des Tiefbauamts und der beteiligten Partnerorganisationen, wie der Rega, der Feuerwehr Hinwil, des Rettungsdienstes Regio 144 oder des TCS, berichtet.

Auf dem Platz, auf dem sonst Fahrkurse für Automobilisten durchgeführt werden, hat die Veloförderung gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion eine Veloschuel-Erlebniswelt betrieben. Angefangen mit einem Velo-Geschicklichkeitsparcours für alle, die ihre Fahrkompetenz testen wollten, einem Veloschuel-Kino, wo Erklär-Animationen zu den wichtigsten Velofahrmanövern im Strassenverkehr gezeigt wurden, bis hin zu Quiz-Sessions, an welchen Wissen abgerufen wurde und Sekunden über Sieg oder Niederlage entschieden. Die Teilnehmenden waren begeistert von der Interaktion und dem Herzblut, welches die betreuenden Kinder- und Jugendinstruktoren an den Tag legten. Weiter konnten die umfassenden Unterrichtsmaterialien der Veloschuel eingesehen und diskutiert werden. Die Rückmeldungen bestätigten, dass es uns gelungen ist, eine Lehrmittelreihe zu entwickeln, welche voll und ganz auf die Dialoggruppe der Schulkinder aus-



gerichtet ist und gleichzeitig auf spielerische Art, jedoch immer auf Augenhöhe, Fachwissen vermittelt. Nebenan konnten sich interessierte Besuchende auf dem Velofahrssimulator von «Am Steuer Nie» virtuell den realen Situationen aus dem Strassenverkehr stellen. In Anlehnung an die vielen positiven Rückmeldungen des Publikums wurde der Tag als voller Erfolg angesehen.

Ausblick

Die Erfolgsgeschichte der Veloschuel wird auch 2022 fortgeschrieben. Um aktuellen Trends sowie gesetzlichen Anpassungen Rechnung zu tragen und stets eine optimal auf die Dialoggruppen ausgerichtete Lehrmittelreihe zu haben, werden einzelne Inhalte überarbeitet und ausgebaut. Lassen Sie sich überraschen.



Link

Alle Erklär-Animationen zur Veloschuel
<https://veloschuel.ch>



Link

Velowissen testen beim Quiz
<https://veloschuel.ch/quiz>



Die Veloschulen befähigen

Im Rahmen des Angebots von kostenlosen Fahrkursen für geflüchtete Personen in Wetzikon und Rüschlikon erlernten insgesamt 40 Frauen das Velofahren. Für die tägliche Mobilität geflüchteter Menschen ist das Velo von grosser Bedeutung: Ihr Bewegungs- und Aktionsradius wird um ein Vielfaches vergrössert, ohne Belastung ihres Budgets. Zudem tragen die interkulturellen Zusammentreffen zur Integration bei.



Oben: Übungsabend der Wetziker Velofahrkurse für Flüchtlinge
Unten: Erste Gleichgewichtsübungen werden mit dem Trottnett absolviert

Was als Idee begann, konnte 2018 im Rahmen eines Pilotprojekts erstmals in Wetzikon in die Praxis überführt werden. 2021 konnte die Veloschuel für geflüchtete Personen bereits zum vierten Mal realisiert werden. Auch in Rüschlikon feierte das Projekt bereits seinen zweiten Geburtstag.

Veloschule Zürcher Oberland

Nachdem Ende 2020 eine treibende Kraft aus dem Projekt Veloschule für Flüchtlinge ausgestiegen war, waren die Stadt, die beiden Landeskirchen und das Team der Veloförderung auf der Suche nach einer guten und ebenso engagierten Nachfolgelösung. Glücklicherweise konnten zwei pensionierte Personen dafür gewonnen werden, welche aktive Velo- und Mountainbikefahrende sind. Gemeinsam trieben wir die Vorbereitungen voran und aktivierten das Netzwerk der Freiwilligen. Die Durchführung 2021 war dank dem grossen Engagement von Ruth Walther und Markus Zahler sowie der Unterstützung von fünf Helfenden ein voller Erfolg. Die Veloschule Zürcher Oberland fand Anfang Juni bis Mitte Juli statt. Es wurden insgesamt 14 zweistündige Übungseinheiten durchgeführt. Dabei konnten sich 25 Frauen, die beispielsweise aus Syrien, Afghanistan oder der Elfenbeinküste stammen, Velofahrkompetenz aneignen. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Kurse erst der Anfang des Lernprozesses darstellen und die Teilnehmerinnen am Thema Velofahren dranbleiben sollten, um die erlangten Kompetenzen zu festigen und noch mehr Verkehrssicherheit zu erlangen. Dies ist dahingehend von grosser Bedeutung, da sie sich künftig sicher und selbstbewusst im Stadtverkehr bewegen sollen.

Veloschule Zimmerberg in Rüschlikon

Die insgesamt 10 Kurs-Einheiten fanden Ende Mai bis Ende Juni statt. Auch hier war das Ziel, Velofahrkompetenz zu vermitteln und so den Sozialraum zu erweitern und das Selbstbewusstsein der Migrantinnen zu stärken. Die insgesamt 15 teilnehmenden Frauen stammten aus Syrien, Afghanistan, Kenia, Somalia, Eritrea, Äthiopien, Albanien, dem Iran, dem Irak und von den Philippinen. Insgesamt 11 freiwillige Helfende betreuten die Frauen und brachten ihnen das Velofahren bei.

Das gemeinsame Abschlussessen, an dem die Teilnehmerinnen und Helfenden nochmals zusammenkamen, verdeutlichte die grosse Freude und Begeisterung, die dieses Projekt auslöst.

«Die raschen Fortschritte beflügelten die Frauen, aber auch die Freiwilligen waren begeistert. Es ist ein unglaubliches Gefühl, zu sehen, wie es Klick macht und ängstliche Frauen auf einmal stolz und erhobenen Hauptes über den Platz fahren.»

«Ein besonderes Erlebnis: Die älteste Teilnehmerin war 56 Jahre alt. Sie hatte lange mit ihrer Angst zu kämpfen, aber dann, am fünften Kursabend, fuhr sie allein. Welche Freude! Alle freuten sich mit ihr.»

Esti Huber Initiantin aus Rüschlikon



Verdiente Pause nach den ersten Velo- und Trottinett-Fahrübungen.

Ohne das grosse Engagement von allen Freiwilligen, der Stadt Wetzikon und den beiden dort ansässigen Landeskirchen sowie der Gemeinde Rüschlikon und der Stiftung St. Stephanus wären solche Projekte nicht möglich. Sie sind Bindeglied zwischen Verwaltung, Bevölkerung und den Menschen aus unterschiedlichen Kulturkreisen. Wir bedanken uns herzlich und freuen uns, dass wir als Ideengeber, Koordinator, Velo-Instruktor und Drehscheibe zwischen den verschiedenen Akteuren tätig sein können.

Ausblick

Das interkulturelle Zusammentreffen im Rahmen der Fahrkurse trägt Früchte in Form der Vermittlung von Velofahrkompetenz und der Schaffung eines Angebotes, bei dem wichtige Integrationsarbeit ganz nebenbei geschieht. Das Projekt geniesst in der Stadt Wetzikon wie auch in Rüschlikon grossen Rückhalt. Die Vorbereitungen für die Weiterführung im Jahr 2022 laufen bereits auf Hochtouren.



Link

Informationen zu Velofahrkursen

<https://velo.zh.ch/velofahrkurse>

Unten links: Fortgeschrittene in Rüschlikon machen sich bereit für die Fahrt im Strassenverkehr.
Unten rechts: Lernkontrolle der Teilnehmenden in Rüschlikon



«Velo und Wasser,
das ist für mich eine
Zauberformel.»

SUSE HEINZ,
FOTOGRAFIN UND
HUTMACHERIN

ZUM VIDEO VON SUSE
AUF [VELO-GESCHICHTEN.CH](https://velo-geschichten.ch)



Bereits 33 permanente Velozählstellen

2018 wurde die Anzahl permanenter Velozählstellen im Jahresbericht erstmals detailliert betrachtet, seither hat sich diese Zahl mehr als verdoppelt. Das wiederum verdanken wir den Fachleuten für Verkehrsdaten des Tiefbauamts, welche uns damit wirkungsvoll unterstützen. Denn ein dichteres Netz an Verkehrsdaten ermöglicht präzisere Prognosen.



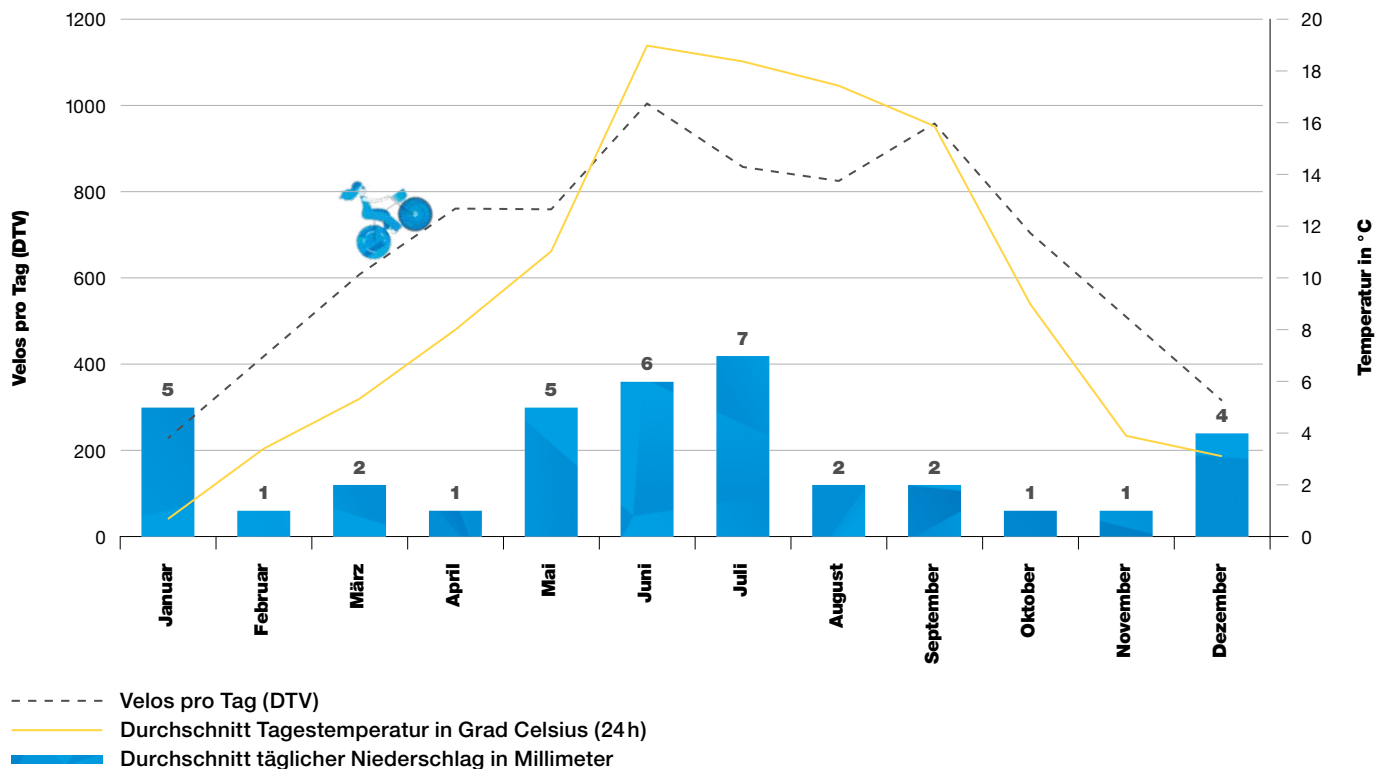
Im Kanton Zürich wird der Veloverkehr bereits an 33 permanent installierten Zählstellen gemessen. Im kantonalen Geoinformationssystem-Browser können diese, entsprechend den Zählstellen des motorisierten Verkehrs, eingeblendet werden. Für alle Velozählstellen sind Jahresreports zum Herunterladen verfügbar. Bei Bedarf stellt der Kanton für Planungen oder sonstige Analysen auch die Rohdaten zur Verfügung. Jedes Jahr kommen im Rahmen von Sanierungsarbeiten auf kantonalen Strassen neue Zählstellen hinzu. So sind im Berichtsjahr 2021 sechs neue Zählanlagen entstanden.

Velozählstelle an der Bachserstrasse zwischen Steinmaur und Bachs

Was will man mit den vielen Zähldaten auswerten? Was kann man damit anfangen, wenn man weiss, wie viele Velos an einem bestimmten Ort unterwegs waren? Macht das Sinn?

Wir können diese Fragen klar mit Ja beantworten. Zwar können mit den eigenen Messdaten keine Aussagen zur Geschlechterverteilung oder der Demographie der velofahrenden Bevölkerung getroffen werden. Dies ist lediglich im Zusammenhang mit nutzergenerierten Daten möglich, welche über Apps wie beispielsweise Strava gesammelt werden. Jedoch lässt sich damit gut beschreiben, wie sich die Velonutzung im Alltag verändert und durch was sie beeinflusst wird. Für die Planung und den Ausbau bedarfsgerechter Veloinfrastruktur stellen belastbare Nutzungsdaten eine zentrale Voraussetzung dar. Ausserdem können mit den Jahren Korrelationen zwischen den Verkehrsträgern getroffen und entschlüsselt werden. Unter den neu erstellten Zählstellen sticht eine besonders hervor: Die Zählstelle ZH-2020 in Dietikon auf der Überlandstrasse im Bereich der Limmatbrücken. Auf dieser Verbindung wird die künftige Veloschnellroute von Zürich-Altstetten bis

Jahresganglinie der Veloverkehrszählung Dietikon mit Temperatur und Niederschlagsmenge



Permanente Velozählstellen im Kanton

Auf dem GIS-Browser des Kantons Zürich können im Layer «Verkehrsmessstellen» neben den Zählstellen des motorisierten Verkehrs auch die Velozählstellen eingeblendet werden. Entsprechend den Autozählstellen können für jede Velozählstelle Jahresberichte aufgerufen werden. Bei Bedarf stellt der Kanton für Planungen oder sonstige Analysen Rohdaten zur Verfügung. Zurzeit messen 33 Zählstellen den Veloverkehr, wobei jedes Jahr im Rahmen von Strassen- und MIV-Zählstellensanierungen weitere Velozählstellen in Betrieb genommen werden.

nach Baden verlaufen. Ende 2020 wurde die Zählstelle installiert und während des Berichtsjahres hat sie rund eine Viertelmillion Velofahrten aufgezeichnet. Dies verdeutlicht, dass die im kantonalen Velonetzplan ausgewiesene Veloschnellroutenverbindung im richtigen Korridor gelegt wurde. Die erhobenen Zahlen unterscheiden sich nur geringfügig von anderen Zählstellenstandorten. Es fällt jedoch auf, dass in Dietikon auch an Wochenenden ein hohes Veloverkehrsaufkommen gemessen wird. Somit kann auch die vorherrschende Annahme, dass in der kalten Jahreszeit kaum jemand Velo fährt, mit den Messdaten dieser Zählstelle deutlich widerlegt werden.

Ausblick

Das Velozählstellennetz wird im Rahmen von Strassenprojekten weiter ausgebaut und hilft uns, Planungsbüros belastbare und konsistente Daten zur Verfügung zu stellen.



Link

Verkehrsmessstellen im GIS-Browser

<https://maps.zh.ch>

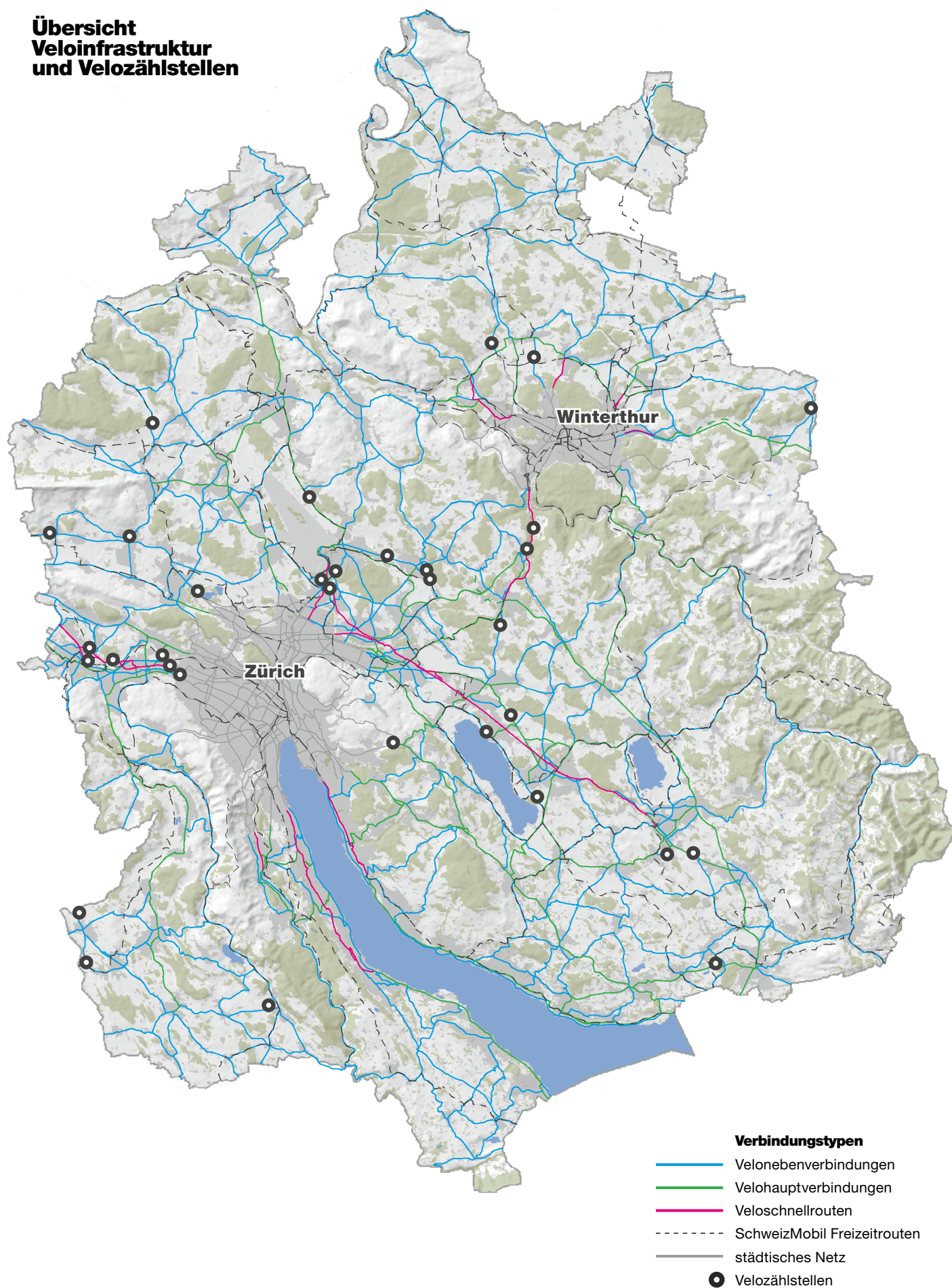


Link

Datengrundlagen

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloinfrastruktur/datengrundlagen.html>

Übersicht Veloinfrastruktur und Velozählstellen



velo
20