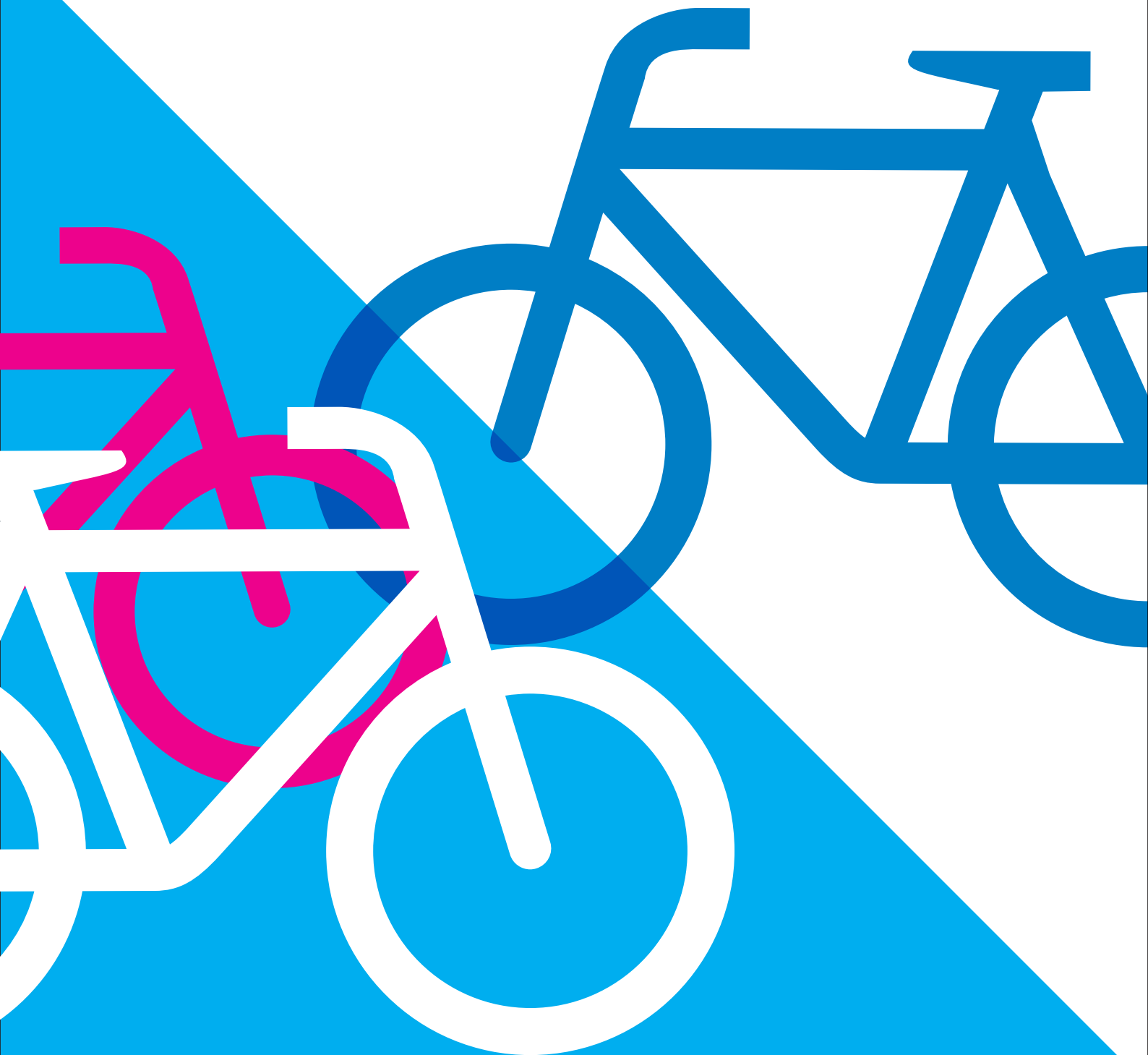




Kanton Zürich  
Koordinationsstelle Veloverkehr

# Jahresbericht Veloförderung 2013



# Inhalt

Die Veloförderung voll auf Kurs	3
Strukturbild Veloförderung	4
<b>Handlungsfeld Netzkonzeption</b>	
Velonetzplanung Kanton Zürich	6
<b>Handlungsfeld Wissenstransfer</b>	
bike to work in der Verwaltung	11
Direkter Austausch mit den Gemeinden	12
<b>Handlungsfeld Qualität</b>	
Erweiterung der Merkblattrihe Veloparkierung	13
<b>Handlungsfeld Kampagnen</b>	
Veloförderung im Schulverkehr	14
<b>Handlungsfeld Datengrundlagen</b>	
Monitoring, Evaluation der Veloförderung	16
Velozahlstellen	17
Ideen- und Beschwerdemanagement	18

## Impressum

Erscheinungsdatum:  
März 2014

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 Veloförderung voll auf Kurs

Mit dem Fokus, die Ziele des Veloförderprogramms zu erreichen und nachhaltig zu verankern, setzte die Koordinationsstelle Veloverkehr auch 2013 diverse Projekte erfolgreich um.

Seit dem 1. Februar 2012 ist die Koordinationsstelle Veloverkehr mit der Umsetzung des kantonalen Veloförderprogramms betraut. Das Strukturbild des Programms umfasst folgende fünf Handlungsfelder: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen. Die damit verbundenen Massnahmen dienen alle dem übergeordneten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Folgende Projekte standen 2013 im Fokus:

- Velonetzplan
- Fachveranstaltung „abschliessbare Veloparkieranlagen“
- Evaluation Veloförderung im Schulverkehr
- bike to work: E-Bike-Verleih für Kantonsangestellte
- Monitoring und Evaluation der Veloförderung
- Zählstellenkonzept
- Ideen und Beschwerdemanagement

Um die Koordinationsstelle zu positionieren, hat die Koordinationsstelle Veloverkehr auch 2013 ihr Netzwerk erweitert. Der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Bevölkerung, Verbänden sowie kantonsinternen Stellen ist für eine erfolgreiche Veloförderung unabdingbar. Dieser Austausch hilft, eine ganzheitliche Sicht zu entwickeln, und bildet somit die ideale Ausgangslage für sachliche Veloförderung.

Eine gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen die Koordinationsstelle Veloverkehr:

[Kathrin Hager, Leiterin](#)

[Steve Coucheman, Projektleiter Marketing](#)

[Viktoria Slukan, Stv. Leiterin](#)



# Strukturbild

Stand Dezember 2013

## Netzkonzeption

Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Alltags- und Freizeitvelonetz.



- Grundsätze des Velonetzes definieren und Anforderungen bestimmen
- Velonetz sichtbar machen
- Differenzierung des Velonetzes vornehmen
- gute Schnittstellen ÖV-Velo sicherstellen
- Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen
- Produkte geplant 2014: Velonetzplan inkl. Bike&Ride-Konzept

Produkte 2013: Start Pilot Velonetzplanung Region Winterthur und Umgebung

## 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 2013: Erweiterung Merkblattreihen Veloparkierung

## Wissenstransfer

Förderung des Wissensaustauschs, Anbieten von Beratungen.



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

Produkte 2013: Praxisorientierter Gemeindeforum

## Kampagnen

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



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

Produkte 2013: Aktualisierung Homepage, Newsletter

## Datengrundlagen

Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr.



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

Produkt 2013: Neue Veloinhalte auf dem GIS Browser: Veloinfrastruktur

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

		2012 - 2013	2014	später
Velonetz- planung	S07	Systematische Radverkehrsnetzplanung, Kantonaler Velonetzplan	gestartet	→
	A08	Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren		geplant →
	A11	Entwicklung kant. Bike&Ride-Konzept, integriert in Velonetzplanung		geplant →
	S08	Signalisation: kantonal, regional einrichten, aufeinander abstimmen	gestartet	→
	A12	Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept		geplant →
	A13	Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren		geplant →
	S09	Entwicklung einer «Velopolitik als System»	→	laufend →
	S13	Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen		geplant →
	S14	Schnittstelle ÖV-Velo klar definieren		geplant →
	A09	Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen		geplant →
	S12	Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung (Merkblätter)	→	laufend →
	A01	Gemeinden unterstützen / vernetzen / Austausch ankurbeln	→	laufend →
	A02	Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung	→	laufend →
	A03	Kantonale Velofachtagungen (Veloveranstaltungen)	→	laufend →
A04	Marketing des Veloförderprogramms (Basiskommunikation)	→	laufend →	
A16	Imagewerbung für die Velonutzung (Ideen-Tool für Gemeinden)		geplant →	
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 / Kantonale Gremien: Netzwerk Velo	→	laufend →	
A05	Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen		geplant →	
A07	Integration kantonaler Veloförderung und kant. Gesundheitsförderung		geplant →	
Mobilitäts- management	A10	Veloparkierung bei allen kantonalen Immobilien optimieren		geplant →
	A14	Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern		geplant →
	A15	Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen sowie weiteren kantonalen Bildungseinrichtungen		geplant →
	A17	Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe		geplant →
	A18	Veloförderung im Schulverkehr	gestartet	→
	A19	Förderung Einkauf mit dem Velo		geplant →
	A06	GIS-Inventar Veloverkehr	→	laufend →
S03	Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreiber und Planungsregionen	→	laufend →	
S04	Datenbasis Veloverkehr	→	laufend →	
S05	Monitoring und Evaluation von Massnahmen	gestartet	→	
S06	Ideen- und Beschwerdemanagement	gestartet	→	

# Velonetzplanung Kanton Zürich

**Durch den kantonalen Velonetzplan findet eine systematische Planung des Velonetzes im Kanton, in den Regionen und Gemeinden statt.**

## Kurzbeschreibung

Das Amt für Verkehr hat das Projekt kantonalen Velonetzplan mit dem Pilot Teilprojekt Region Winterthur und Umgebung RWU initiiert. Der Velonetzplan soll als Grundlage für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation sowie als künftige Grundlage für die Überarbeitung der regionalen sowie kommunalen Richtpläne dienen. Mit dem kantonalen Netzplan kann die Lücke in der strategischen Planung geschlossen werden. Die Projektorganisation besteht aus Mitarbeitenden des Amtes für Verkehr, des Amtes für Raumentwicklung, der Region RWU und eines Ingenieur- und Planungsbüros.

## Stand der Arbeit

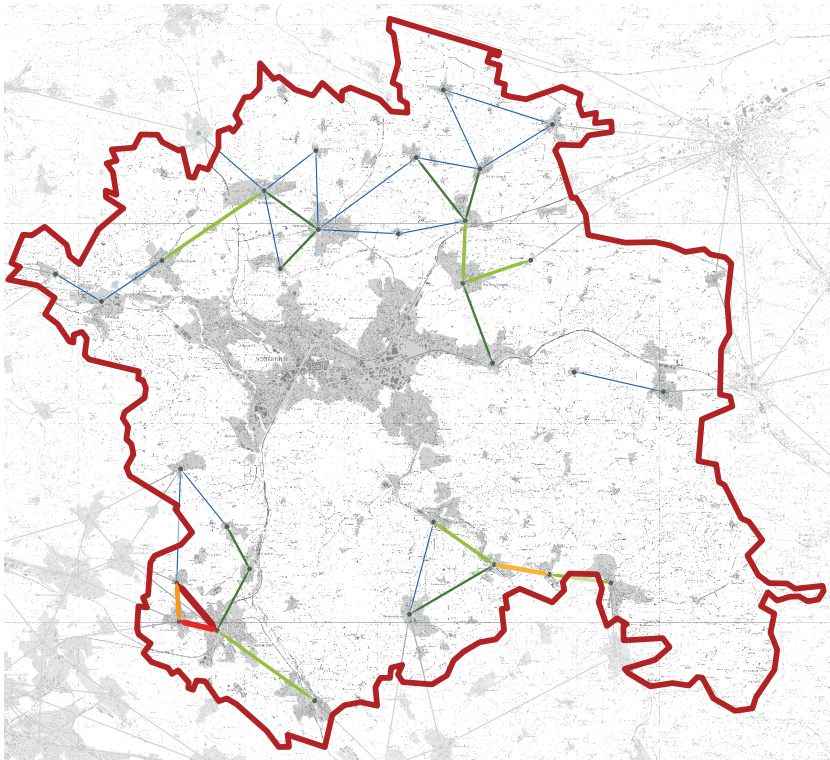
Die Grundlagenanalyse sowie die Nachfrage- und Potentialabschätzung wurden erfolgreich abgeschlossen. Weiter wurden die Ziele und Stossrichtungen für das Velonetz definiert und von den entsprechenden Entscheidungsträgern verabschiedet. Die vielen planerischen Grundlagen, wie die bestehenden Routen und die wichtigen Quellen und Ziele des Veloverkehrs wurden für die Ermittlung der Nachfrage mit den Strukturdaten (Einwohner und Arbeitsplätze) aus dem Gesamtverkehrsmodell ergänzt. Das Resultat ist ein Wunschlinienplan (vgl. Abbildung). In einem nächsten Schritt werden die Wunschlinien auf die Infrastruktur umgelegt und damit die potenzielle Nachfrage auf den verschiedenen Verbindungen ermittelt.

## Nachfrageabschätzung

Das Gesamtverkehrsmodell eignet sich für eine erste Übersicht über die quantitativen Verkehrsbelastungen des Veloverkehrs und die Ableitung der Wunschlinien (Verbindungen zwischen A und B). Die für die Nachfrageabschätzung erforderlichen Attribute wurden spezifisch für den Veloverkehr im Gesamtverkehrsmodell aufbereitet. Dabei werden bereits bei der Nachfrageermittlung für das Velo relevante Aspekte wie Distanz- und Steigungsabhängigkeit berücksichtigt. Das Resultat ist ein Plan mit den Wunschlinien.

In der Region Winterthur und Umgebung konzentrieren sich die meisten Quell-/Ziel-Beziehungen in der Stadt Winterthur und der nahen Umgebung. Nordwärts verästeln sich diese Beziehungen relativ gleichmässig und orientieren sich an der gewachsenen Siedlungsstruktur. Gegen Süden folgen die Nachfragebeziehungen den Talebenen Kemptthal und Tösstal.

Auf Basis der Wunschlinien kann der Bedarf eines bedürfnisorientierten Veloverkehrsnetzes abgeschätzt werden. Dieses Netz soll die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen, wie verkehrsintensiven Einrichtungen (z. B. Bildungs-, Versorgungs-, Vergnügungs- und Sporteinrichtungen) und Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie Ortszentren sicherstellen.

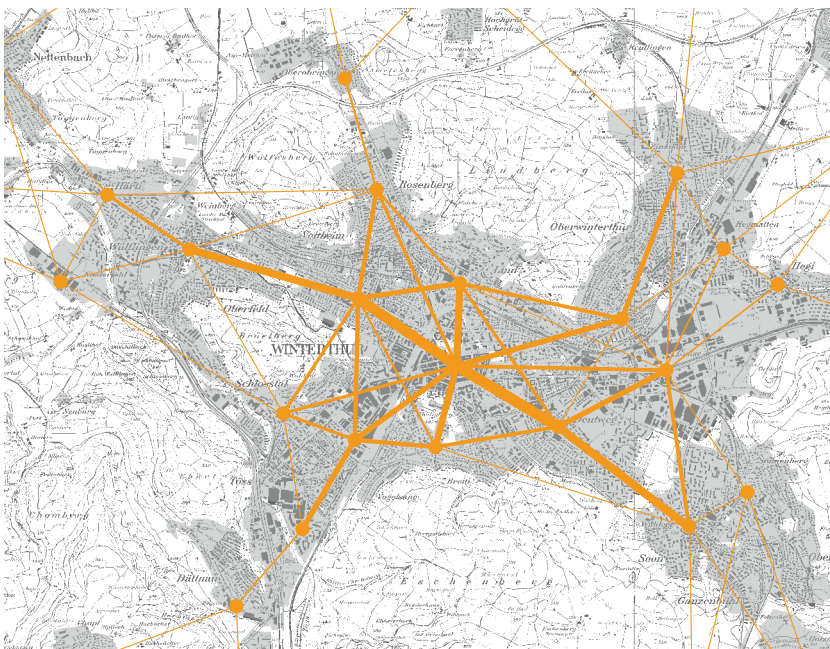


Legende

- Perimeter
- Siedlungsgebiet

Quell-/Zielbeziehungen der RWU-Gemeinden ohne Stadt Winterthur

- > 200 Velofahrten pro Tag
- > 100 Velofahrten pro Tag
- > 80 Velofahrten pro Tag
- < 50 Velofahrten pro Tag
- < 30 Velofahrten pro Tag
- < 20 Velofahrten pro Tag

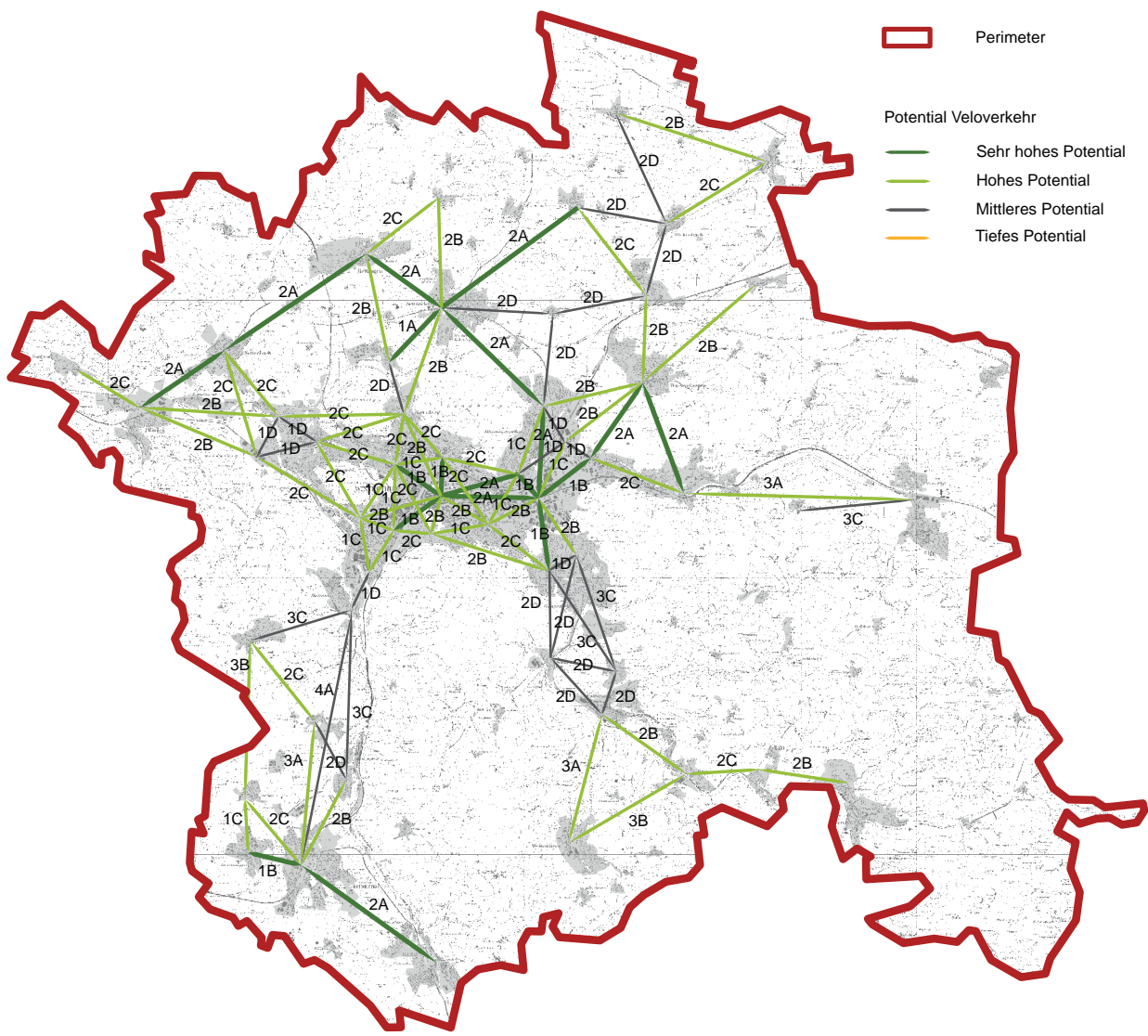


- Siedlungsgebiet
- > 800 Velofahrten pro Tag
- 2000 Velofahrten pro Tag
- 4000 Velofahrten pro Tag

Wunschlinien in der Region Winterthur und Umgebung zeigen die wichtigen Quell- und Zielbeziehungen zwischen den Siedlungen und den verkehrsintensiven Einrichtungen.

### Potenzialabschätzung

Für die Potenzialabschätzung wurden die gleichen Grundlagendaten wie für die Nachfrageabschätzung verwendet. Im Unterschied zur Analyse der relevanten Nachfragebeziehungen, bei welcher die Veloverkehrsnachfrage im Ist-Zustand relevant ist, werden für die Berechnung des zukünftigen Potenzials die Prognosezahlen 2030 verwendet. Das Ergebnis der Potenzialanalyse besteht aus einer Karte mit den nach Potenzial klassierten Verbindungen zwischen den siedlungsorientierten Schwerpunkten der Gemeinden bzw. den Stadtquartieren.



Potenzial in der Region Winterthur und Umgebung



## Struktur des Veloverkehrsnetzes

Das Veloverkehrsnetz beinhaltet die Strassen- und Wegnetze, auf welchen mit dem Velo gefahren werden darf. Zum Netz gehören auch die Veloparkieranlagen und die Verknüpfungsstellen mit dem ÖV. Das Veloverkehrsnetz wird in Alltagsverbindungen und Freizeitrouten unterteilt.

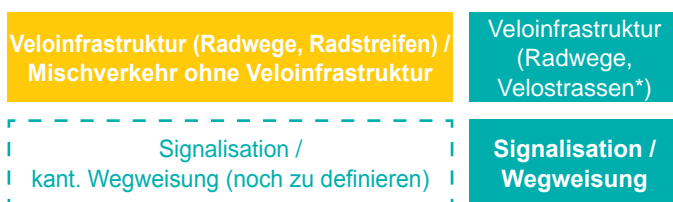
Während Alltagsverbindungen «der Weg zum Ziel» sind, werden Freizeitrouten als «der Weg als Ziel» verstanden. Alltagsverbindungen dienen für Fahrten zur Arbeit, zum Ausüben des Berufs, zu Schul- und Ausbildungsstätten oder für die täglichen Besorgungen (Einkauf) und zum Erreichen von Freizeitaktivitäten. Sie werden möglichst direkt geführt und sind auf oder nahe den Hauptverkehrsstrassen angelegt.

Freizeitrouten verbinden touristische Ziele und werden in landschaftlich attraktiver, möglichst ruhiger Umgebung geführt. Freizeitrouten können Ortschaften sowie wichtige Ziele und Quellen des Veloverkehrs verbinden sowie als Verbindungen zwischen den nationalen und regionalen Velorouten dienen.

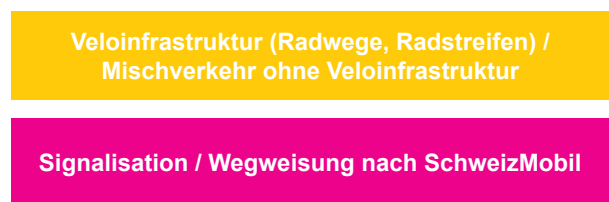
Andernorts in Europa bereits Realität, ist ein zusammenhängendes Veloschnellroutennetz im Kanton Zürich derzeit in Planung. Wird dieses verwirklicht, wird das Velo für eine grosse Zahl von Pendlerinnen und Pendlern zum attraktiven Verkehrsmittel. Eine Veloschnellroute ist eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige Veloverbindung, welche die Attraktivität des Velos als Alltagsverkehrsmittel erhöhen und die wichtige Ziele mit entsprechend hohen Pendlerfrequenzen über grössere Entfernungen verknüpfen soll.



### teilweise bestehende / neue Verbindungen



### grösstenteils bestehende Verbindungen



\*Velostrassen: Pilotprojekt durch ASTRA vorgesehen

### Veloverkehrsnetz im Kanton Zürich

Veloschnellrouten sind in erster Linie an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs über mittlere bis längere Distanzen ausgerichtet. Allenfalls können sich die Veloschnellrouten mit dem Freizeitnetz überlagern. Sie ermöglichen ein durchgängiges, sicheres und störungsfreies Velofahren, auch mit höheren Reisegeschwindigkeiten. Auf der Veloschnellroute wird das Velo gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern prioritär behandelt. Wo das Potenzial dafür besteht, wird die Veloschnellroute ausserorts auf einer separaten Trasse geführt. Wo dies im Innerortsbereich nicht möglich ist, sollen sogenannte Velostrassen zum Einsatz kommen. Dafür sollen auf bestimmten Quartierstrassen Velos Vorrang erhalten, wobei der Rechtsvortritt aufzuheben und auf horizontale Versätze bei der Parkierung zu verzichten ist.

Voraussetzung für die Einführung der Velostrassen sind Anpassungen des Signalisationsrechts. Daher wird die Stadt Winterthur zusammen mit dem Kanton Zürich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen Antrag für ein Pilotprojekt einreichen.

### Ausblick

Nach Abschluss des Pilotprojektes Region Winterthur und Umgebung, wird der Kanton Zürich für die übrigen Regionen eine Velonetzplanung in Angriff nehmen.



„The Hovenring“ ist eine kreisförmige Brücke für den Veloverkehr und zeigt die wichtige Rolle des Velos im niederländischen Verkehrssystem auf. (Quelle: urbancommuter.wordpress.com)

# bike to work in der kantonalen Verwaltung

Mit dem Velo zur Arbeit - die Idee begeistert schweizweit immer mehr Betriebe und Pendler.

## Kurzbeschreibung

Wenn alljährlich im Juni eine markante Zunahme an Velos auf den Schweizer Strassen zu verzeichnen ist, findet bike to work statt, eine schweizweite Mitmach-Aktion zur betrieblichen Veloförderung. Dieses Jahr fand bike to work zum neunten Mal statt und verzeichnete einen Teilnahmerecord. Rund 50'000 Personen benutzten für mindestens einen Teil ihres Arbeitsweges das Velo. Während 20 Arbeitstagen im Juni kamen so Total 7,2 Millionen Velokilometer zusammen.

## Zunahme der Teilnehmenden auch in der kantonalen Verwaltung

In der kantonalen Verwaltung hat die Anzahl Teilnehmenden ebenfalls markant zugenommen. Machten 2012 rund 90 Teams mit, so waren 2013 über 700 Mitarbeitende in fast 200 Teams unterwegs und legten 102'000 Kilometer auf dem Arbeitsweg zurück. Dies entspricht in etwa drei Mal der Distanz um die Erde.

## Motivation der Mitarbeitenden

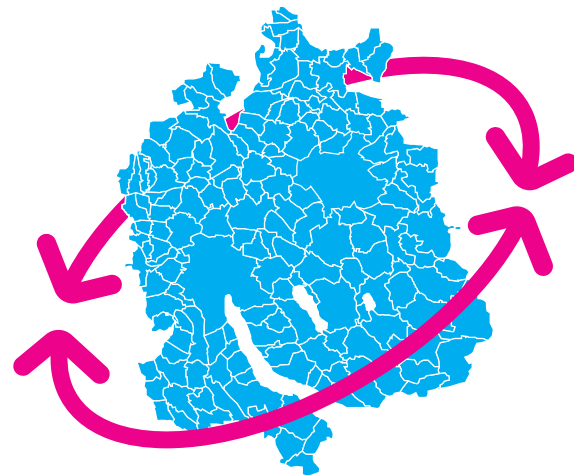
Einen wesentlichen Beitrag zu diesem Erfolg leisteten die Begleitaktionen der Koordinationsstelle Veloverkehr, die Aktionen wie bike to work im Rahmen des Veloförderprogramms unterstützt.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr hat dabei die Aufgabe die Mitarbeitenden innerhalb der Verwaltung auf die allgemeine Veloförderung bzw. die Velonutzung zu sensibilisieren. Die Aktion bike to work eignet sich dazu hervorragend. Mit Mails stärkten die bike to work - Koordinatoren/Innen die Motivation und gaben Tipps fürs Velofahren zur Arbeit. In diesem Zusammenhang wurde ein Wettbewerb mit attraktiven Preisen, ein Fotowettbewerb und eine Umfrage zum Thema «Veloparkierung» durchgeführt.

Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, an einem kostenlosen E-Bike Test teilzunehmen. Es standen während der gesamten Dauer von bike to work fünf moderne und leistungsstarke E-Bikes zur Verfügung. Die E-Bikes waren praktisch täglich im Einsatz und überzeugten die Testpilotinnen und Testpiloten mit beeindruckender Fahrdynamik und Leistungsentfaltung. Verschiedentlich wurden die E-Bikes auf Arbeitswegen bis zu 30 km eingesetzt..

## Ausblick

Nach dem grossen Erfolg von bike to work 2013 wird die Koordinationsstelle auch 2014 die Aktion wieder unterstützen.



Die 5 Test-E-Bikes im alten Kapo-Posten im Kasper-Escher-Haus (Neumühlequai 10).

# Direkter Austausch mit den Gemeinden

Aktiver Wissenstransfer an der Fachveranstaltung „abschliessbare Veloparkierungsanlagen“: Die **Gemeinden Pfäffikon, Dübendorf und Glattbrugg** präsentierten ihre Lösungen und informierten umfassend.



Beat Mathys, Leiter Verkehr Gemeinde Pfäffikon, zeigt die abschliessbare Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Pfäffikon.

## Kurzbeschreibung

Im Rahmen der Velofachtagung im Oktober 2012 äusserten verschiedene Teilnehmer ihr Bedürfnis nach Praxisbeispielen zum Thema Velostationen und Veloparkierungsanlagen. Die Koordinationsstelle Veloverkehr nahm dieses Anliegen auf und führte am 1. Oktober 2013 die Fachveranstaltung „abschliessbare Veloparkierungsanlagen“ durch.

Ziel der Veranstaltung war es, einen Wissenstransfer zwischen den Vertretern der Gemeinden sowie den Planungsbüros und der Koordinationsstelle zu ermöglichen.

Die Teilnehmenden erhielten direkt vor Ort einen Überblick über drei unterschiedliche abschliessbare, nicht betreute oder elektronisch gesicherte Veloparkierungsanlagen. Expertinnen und Experten der Standortgemeinden berichteten aus erster Hand über ihre Erfahrungen mit der jeweiligen Lösung. Folgende Punkte wurden im Detail erörtert: Anforderungen an die Anlagen aus Sicht der Velofahrenden, Erfahrungen im Allgemeinen, technische Umsetzung, gewonnene Erkenntnisse aus dem alltäglichen Betrieb und Unterhalt.

Ein Stehlunch bot eine weitere Möglichkeit, sich mit den Referenten oder anderen Teilnehmenden auszutauschen.

## Stand der Arbeit

Aufgrund des vermittelten Wissens sowie der Vernetzung der verschiedenen Akteure und mit den neuen Merkblättern „Abschliessbare Veloparkierungsanlagen“ und „Veloparkierungsanlagen für Freizeitanlagen“ haben die Veloverantwortlichen der Gemeinden bei Bedarf schnell und einfach alle relevanten Informationen zur Hand.

Zur Auswertung der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden einen Online-Fragebogen ausfüllen. Der Rücklauf und die damit verbundenen Feedbacks waren sehr positiv und helfen dabei, zukünftig noch besser und gezielter auf die Bedürfnisse der Gemeindevertreter einzugehen. Nachgelagert an die Veranstaltung wurde das aufbereitete Wissen auf der Website <http://velo.zh.ch/fachveranstaltung> allen Interessierten zur Verfügung gestellt.

## Ausblick

Im Herbst 2014 ist eine Tagung zum Thema Velonetzplanung vorgesehen.

# Erweiterung der Merkblattreihe Veloparkierung

Fragen zum Thema Veloparkierung? Die Merkblätter der Koordinationsstelle Veloverkehr liefern Antworten zu den verschiedenen Nutzungsbereichen, **Parkiersystemen und bieten Hilfestellung für die Dimensionierung der Anlagen.**

## Kurzbeschreibung

Eine bedarfsgerechte, attraktive und hochwertige Veloparkierung ist nebst einem guten Veloroutennetz ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung. Die Anforderungen der Velofahrenden haben aufgrund teurer Velos, beispielsweise E-Bikes, zugenommen.

Abschliessbare Veloparkierungsanlagen bieten nebst dem Schutz vor Wind und Wetter auch die erforderliche Sicherheit bezüglich Diebstahl und Vandalismus. Die Merkblätter sind als Empfehlungen für Qualitätsstandards zu verstehen und helfen dabei, die Planung solcher Anlagen zu vereinfachen.

Die Merkblätter wurden erstmals im Rahmen der 1. Zürcher Velofachtagung im Oktober 2012 vorgestellt und abgegeben. Gemeinden, Architekten und Bauherrschaften erhalten dadurch Hilfestellung bei der Planung, Realisierung und dem Betrieb von Veloparkierungsanlagen.

Merkblätter 2012:

- Veloparkierung für Wohnbauten
- Veloparkierung für Gewerbe, Verkauf und Dienstleistung
- Veloparkierung für Schulen
- Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen
- Veloparkierung im öffentlichen Raum
- Empfehlung für die Normierung von Velopflichtabstellplätzen

## Stand der Arbeit

Folgende Merkblätter wurden 2013 neu erstellt und runden das Paket der unterschiedlichen Nutzungen sowie der damit verbundenen Anforderungen ab:

- Abschliessbare Veloparkierungsanlagen
- Veloparkierungsanlagen für Freizeitanlagen

Die Merkblätter basieren auf den VSS Normen SN 640065\_2011, „Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen“, SN 640066\_2011, „Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen“ sowie dem Handbuch des ASTRA „Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb“. [www.velo.zh.ch/Downloads](http://www.velo.zh.ch/Downloads)



# Veloförderung im Schulverkehr

Schulleitungen und Verkehrsinstruktoren der Zürcher Gemeinden nahmen an der Erhebung zur Ermittlung der Datengrundlage des Velofahrens im Schulverkehr teil. Sie lieferten wertvolle Antworten zur Velonutzung im Schulverkehr.

## Kurzbeschreibung

Dank der Zusammenarbeit des Projektteams, welches sich aus Mitarbeitern des Volksschulamts, der Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei, Pro Velo und der Koordinationsstelle Veloverkehr zusammensetzte, war es im Evaluationszeitraum (März - Juni 2013) möglich, Antworten auf folgende Fragen zu erhalten:

- Verkehrsmittelwahl und Velonutzung der Schülerinnen und Schüler
- Regelungen der Schulen bezüglich Velonutzung
- Infrastruktur im direkten Umfeld des Schulhauses
- Hauptsächliche Schulwegverbindungen im ganzen Einzugsgebiet der Schule
- Bestehende Velofördermassen
- Haltung gegenüber der Veloförderung im Schulverkehr

## Stand der Arbeiten

Der Rücklauf seitens Schulleiter betrug 46%, d.h. 231 von 506 Schulleitungen haben an der Umfrage teilgenommen. Seitens Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei betrug der Rücklauf 98% Prozent. Dieser Wert entspricht 496 Schulen. Der hohe Rücklauf unterstreicht die Bedeutung des Themas für die Kantonspolizei.

Die Gegenüberstellung der Daten des Bundesamtes für Statistik zeigt, dass die erwähnten 231 Schulen hinsichtlich der Kriterien „Gemeindetyp“, „Gemeindegrösse“, „Schulstufe“ und „Schulgrösse“ die Gesamtheit der öffentlichen Schulen im Kanton Zürich abbilden.

## Wichtige Erkenntnisse

Kern der Erhebung waren die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder sowie die Faktoren, welche diese beeinflussen. Daraus konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg variiert je nach Gemeinde stark. Der kalkulierte Mittelwert beträgt 17.9%. Die restlichen Schülerinnen und Schüler legen ihren Schulweg wie folgt zurück: zu Fuss 58.3%, fahrzeugähnliche Geräte 9.2%, ÖV 8.8%, Elterntaxi 4.5%, Mofa 1.3%.
- In Oberstufen ist die Nutzung des Velos auf dem Schulweg markant höher als in der Unter- und Mittelstufe. Es lässt sich erkennen, dass das Velo in ländlichen Gegenden vermehrt eingesetzt wird, um den Schulweg zu den Oberstufenschulhäusern zurückzulegen.

Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg hängt von verschiedenen Faktoren ab. Um herauszufinden, was die Nutzung begünstigt oder hemmt, wurden verschiedene Faktoren analysiert und einander gegenübergestellt.

- Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Länge des Schulwegs und der Häufigkeit der Velonutzung feststellen. Für Kinder mit einem langen Schulweg ist das Velo die erste Wahl.

## Velofahren erhöht die Denkfähigkeit und steigert die Leistungsfähigkeit.

Kinder haben Freude an der Bewegung, an der Natur und sind stolz, Leistung zu erbringen. Das Velo ist nicht nur ein Spassgerät, es ist vor allem ein gesundes und schnelles Fortbewegungsmittel, das die Selbstkompetenz, die Wahrnehmung und die sozialen Kontakte fördert. Durch das Velofahren oder Laufen ist das Schulkind optimal auf den Schulunterricht vorbereitet und das konzentrierte ruhige Arbeiten ist besser möglich.

(Quelle: „Gesundheitsfaktor Mobilität“, VCÖ-Schriftenreihe 2012, Wien)



- Bei rund einem Drittel der Unter- und Mittelstufen wurden Regelungen erlassen, welche die Velonutzung einschränken oder den Kindern die Anfahrt mit dem Velo verbieten. Bei Oberstufenschulen sind solche Weisungen nicht vorhanden. In diesem Kontext muss beachtet werden, dass Regelungen hinsichtlich minimaler Schulweglängen die Velonutzung drastisch reduzieren (siehe unten).
- Die Velonutzung wäre ca. 5% höher, wenn kein ÖV- oder Schulbusangebot bestehen würde.
- Eine positive Haltung seitens Schulleitungen, Lehrpersonen begünstigen die Velonutzung. An Schulen mit einer eher negativ geprägten Haltung nimmt der Anteil der Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, massiv ab.

104 der 232 teilnehmenden Schulleiter sind der Meinung, dass sich gezielte Fördermassnahmen lohnen. 52 könnten sich sogar vorstellen, die Schaffung eines Veloparcours auf dem Pausenplatz zu unterstützen. Mitte September wurde der erste kantonale Veloparcours in Unterengstringen eröffnet. Der Parcours bietet Schulkindern die Möglichkeit, sich auf spielerische Art und Weise und in einer geschützten Umgebung, mit der Signalisation auf den Strassen vertraut zu machen und Fahr-Praxis zu erlangen.

### Rechtliche Aspekte des Schulwegs

Obschon die Verantwortung für den Schulweg gemäss § 66 der Volksschulverordnung in der Verantwortung der Eltern liegt, erlassen viele Schulen mehr oder weniger verbindliche Regelungen betreffend der Verkehrsmittel, mit welchen die Kinder zur Schule kommen dürfen. Viele dieser Regelungen sind teilweise Jahrzehnte alt, haben Tradition und werden solange kein Anlass besteht auch nicht in Frage gestellt. Die KoVe erkennt hier Informationsbedarf und eine Möglichkeit, die Förderung der Velonutzung auf dem Schulweg vertieft zu prüfen.

### Ausblick

In der zweiten Phase des Projekts werden mögliche Ansätze ggf. auch Empfehlungen für die verschiedenen Stellen erarbeitet.



Veloparcours auf dem Schulhausplatz in Unterengstringen



# Monitoring und Evaluation der Veloförderung

**Zeigen die definierten Massnahmen des Veloförderprogramms Wirkung? Werden die gesteckten Ziele erreicht? Vorher- und Nachher - Messungen werden die gewünschten Informationen liefern.**

## Kurzbeschreibung

Das Veloförderprogramm sieht vor, die festgelegten Massnahmen über die Zeit zu beobachten (Monitoring) und ihre Wirkung zu messen (Evaluation). Diese weitumfassende Aufgabe ist als ständige Aufgabe S05 im Veloförderprogramm definiert und beinhaltet folgende Punkte:

- Vorher- und Nachher- Untersuchungen von Massnahmen
- Monitoring Velostrategie
- Monitoring Einzelmassnahmen
- Dokumentation und Publikation des Erreichten als Legitimation, Argumentarium

## Stand der Arbeit

Im Veloförderprogramm sind keine quantitativen Zielangaben festgelegt. Als Ziele werden lediglich qualitative Grundsätze vorgegeben. Zum Abschluss des Veloförderprogramms im Jahr 2022 sollen jedoch fundierte Aussagen zur Wirkung der Massnahmen gemacht werden.

In einem ersten Schritt sind aus allen Massnahmen des Veloförderprogramms die Ziele zusammengestellt worden, wobei einige Massnahmen identische Ziele haben. Für die weitere Strukturierung sind diese Ziele den fünf bekannten Handlungsfeldern zugeteilt worden. Die Ziele selber geben keine weitergehende Information über konkrete Zielgrössen, diese müssen anhand von Indikatoren gemessen werden. Dazu sind in einem dritten Schritt für die bestimmten Ziele insgesamt 55 Indikatoren gebildet worden. Die Indikatoren sollen mittels Befragungen und quantitativen Datenerhebungen ermittelt werden, wobei nach einer Selektion schlussendlich nur die bedeutsamsten Indikatoren für die Analyse erhoben werden.

## Ausblick

Im Frühling 2014 sind in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt des Kantons Zürich die ersten Befragungen sowie erste quantitative Erhebungen beim Amt für Verkehr geplant. Auf diese sogenannte Nullmessung sind weitere Messungen und zwar im Frühling 2017 (Teilerhebung) und im Frühling 2022 geplant.



# Velozählstellen

Wie hoch ist das Veloverkehrsaufkommen im Kanton Zürich? Welchen Anteil am Gesamtverkehr macht **der Veloverkehr aus? Die systematische Velozählung** soll Antworten über die Velonutzung liefern und die Ausgangslage für eine optimierte, auf das Verkehrsaufkommen bezogene Infrastruktur bilden.

## Kurzbeschreibung

Zähl- und Daten des Veloverkehrsaufkommens liefern wichtige Datengrundlagen für die Verkehrsplanung respektive politische Entscheidungsprozesse. Bislang fehlen für den Veloverkehr diese Daten in ausreichendem Umfang und mit genügender Aussagekraft. Im Gegensatz dazu gibt es im motorisierten und öffentlichen Verkehr eine viel genauere und umfassendere Datengrundlage über das Verkehrsaufkommen sowie der daraus abgeleiteten Verkehrsnachfrage. Von daher gilt es, Kenntnisse über das Aufkommen und die Struktur des Veloverkehrs zu erlangen. Des Weiteren dienen die Daten zur Evaluation von Massnahmen sowie der bedarfsgerechten Infrastrukturplanung.

## Stand der Arbeit

Um systematisch das Veloverkehrsaufkommen zu erheben, wurde ein Velozählstellenkonzept für den Kanton Zürich entwickelt. An geeigneten Standorten sollen Zählstellen für den Veloverkehr eingerichtet werden, mittels derer das Aufkommen – und daraus abgeleitet die Velonutzung im Kanton ermittelt werden kann. Der Konzeptentwurf ist in Erarbeitung. Das Konzept soll Antworten zu den folgenden Fragen geben:

### Was soll gezählt werden?

Primär soll der Alltagsveloverkehr erhoben werden.

### Wo sollen Veloverkehrszählungen durchgeführt werden?

Anforderungen an Standorte und Netzelemente werden in drei Ebenen unterteilt: Die erste Ebene bezieht sich auf Zentrumsgebiete gemäss kantonalem Richtplan und Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohner. Die zweite Ebene wird mittels Korridoren und Achsentypen definiert. Die dritte Ebene definiert den Standort auf der Achse - Querschnitte und Knoten stehen in Vordergrund.

### Wie soll gezählt werden?

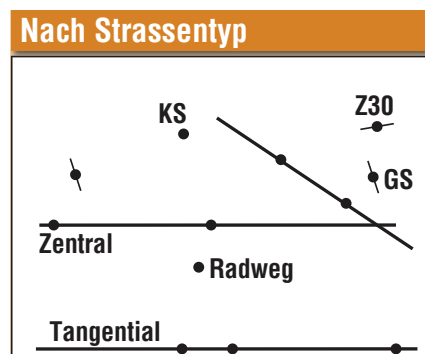
Die Erhebungsmethode und Hilfsmittel, mit welchen die Zählung erfolgen soll, müssen geklärt werden. Insbesondere ist festzulegen, ob mit periodischen oder permanenten Zählstellen gearbeitet werden soll und ob die Zählung punktuell oder flächendeckend bzw. manuell oder automatisch, etwa mit Induktionsschleifen oder Kameras erfolgen soll.

### Wie häufig und wann soll gezählt werden?

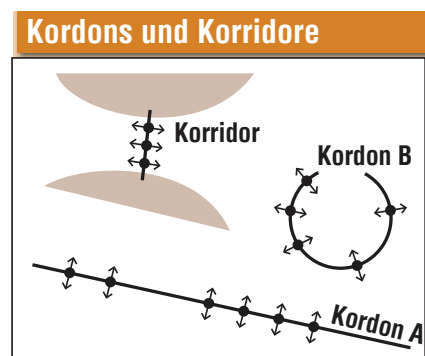
Festlegung der Erhebungsintervalle und Zeiten (Wochentage, Stoss- und oder Randzeiten, Wetterverhältnisse, Sommer- oder Winterzeit).

## Ausblick

Der Aufbau der Zählstellen an ausgewählten Standorten ist im Rahmen eines Pilotprojekts 2014 / 2015 vorgesehen. Erste Messresultate werden 2015 erwartet. Diese werden die Velonetzplanung unterstützen und tragen zur einer bedarfsgerechten Infrastrukturplanung bei.



Verteilung der Zählpunkte auf Strassen mit verschiedenen Charakteristiken (Haupt-, Quartierstrassennetz, etc.)



Platzierung der Zählpunkte auf Achsen

# Ideen- und Beschwerdemanagement

Neue Netzverbindung, innovative Velolösung, ein tiefes Schlagloch, Schnee auf dem Radstreifen oder nicht funktionierende Strassenbeleuchtung: An wen soll man sich wenden?

## Kurzbeschreibung

Seit einigen Jahren ist im In- und Ausland zu beobachten, dass die öffentliche Hand zunehmend Plattformen für Ideen- und Beschwerden einrichtet. Je schneller Probleme bekannt werden, desto schneller erfolgt deren Beseitigung. Die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Verkehrsteilnehmenden sind zufriedener. Eine der ständigen Aufgaben der Koordinationsstelle Veloverkehr sieht vor, ein Ideen- und Beschwerdemanagement zu erarbeiten.

Ziele des Ideen- und Beschwerdemanagements sind Qualitätsverbesserung durch Beschleunigung bei Mängelbehebungen, Imageverbesserung des Kantons durch zuverlässige Behebung von Mängeln, Feedback gegenüber der Bevölkerung und Förderung der Transparenz.

## Erarbeitung Pflichtenheft

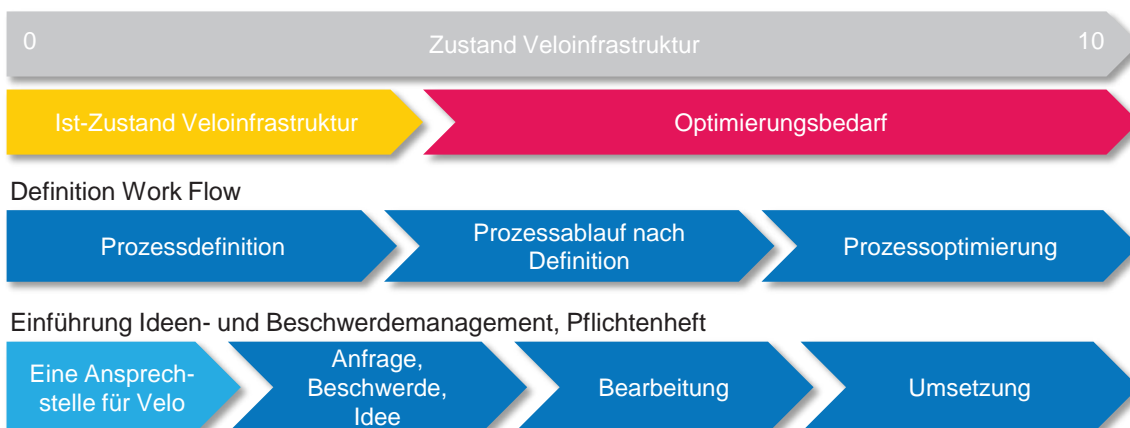
Als erste Massnahme wurde auf der Internetseite der Koordinationsstelle ein Kontaktformular aufgeschaltet, mit dem direkt und einfach Ideen und Anregungen eingebracht werden können. Ein weiterer Ausbau wird derzeit zusammen mit anderen Amtsstellen geprüft.

Der Erfolg eines Ideen- und Beschwerdemanagements setzt die Akzeptanz aller Beteiligten, d.h. der Nutzer (in diesem Fall der Velofahrenden), aller zuständigen kantonalen Behörden voraus. Entscheidend ist auch, dass sich eine neue Kommunikationskultur zwischen den Nutzern und der Verwaltung entwickelt. Im Rahmen dieses Projekts werden der Prozess und die Verantwortlichkeiten definiert. Dazu wird ein Pflichtenheft erarbeitet, das die Organisation, die Ablaufprozesse, mitsamt Zeitvorgaben und die angestrebte Servicequalität definiert.

Mit einem Ideen- und Beschwerdemanagement soll ein wirkungsvolles Instrument geschaffen werden, um in erster Linie die Infrastruktur zu verbessern, die Sicherheit zu erhöhen und somit die Nutzerzufriedenheit zu steigern.

## Ausblick

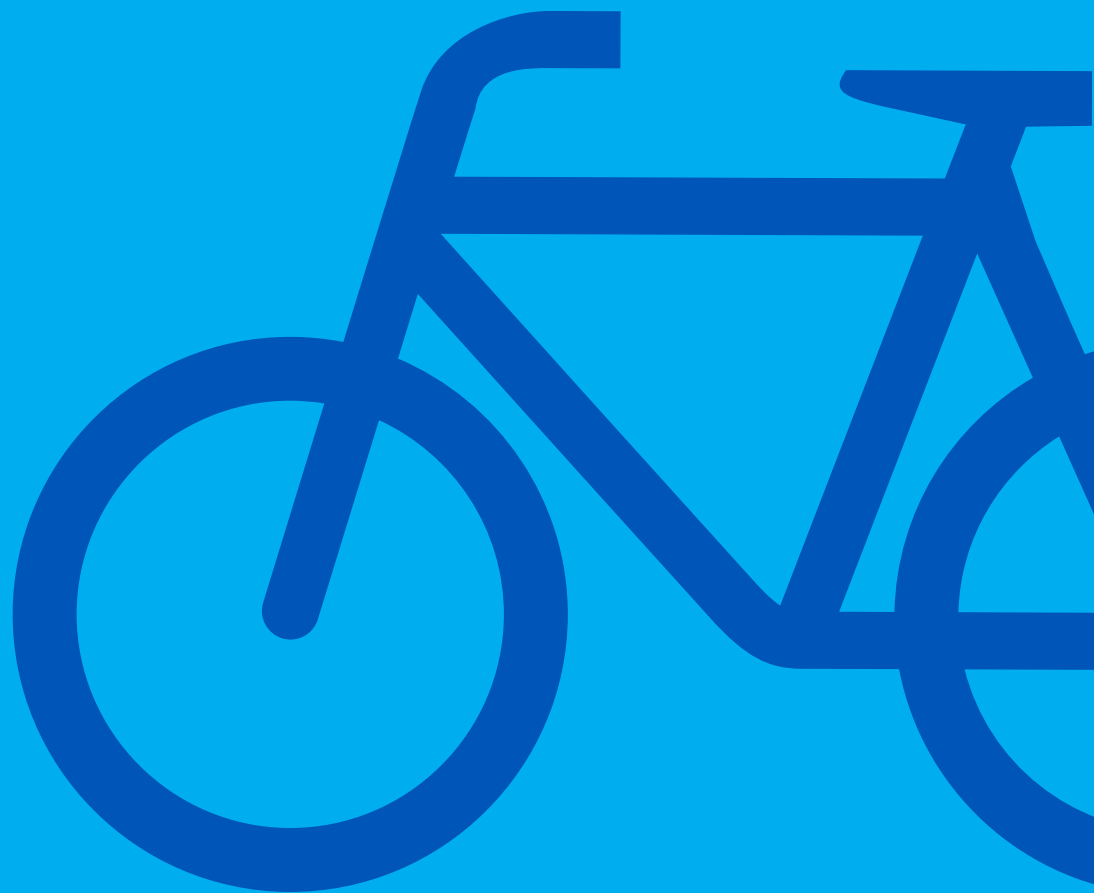
Mit dieser Massnahme werden verbindliche Abläufe zur Bearbeitung von Ideen und Beschwerden festgelegt. Dieser Prozess wird kontinuierlich optimiert.



Ziel und Prozesse des Ideen- und Beschwerdemanagements

70% der Haushalte im Kanton Zürich verfügen über mindestens ein Velo.

Die Länge der Velorouten beträgt  
im Kanton Zürich **2'108km.**



Im Kanton Zürich sind **90'000**  
öffentlich zugängliche Veloabstellplätze erfasst.

Über **16'000** Kinder legen  
täglich ihren Schulweg mit dem Velo zurück.

Im Kanton Zürich werden **14%** aller Wege  
kleiner 15km mit dem Velo zurückgelegt.

