



**Kanton Zürich  
Koordinationsstelle Veloverkehr**

# **Jahresbericht Veloförderung**





ONLINE  
MEHR  
LESEN!



PETER

«Velofahren ist nicht nur ein Sportprogramm, das ich runterspule.»

PETER NELL, ZEN AUF DEM VELO

# Inhalt

Vorwort **4**

Strukturbild Veloförderung **6**

---

## **Netzkonzeption und Qualität**

Die Veloschnellroute Wallisellen wird konkret **9**

---

## **Kommunikation**

Velo-Geschichten, Magazin der Veloförderung **14**

Velo-Exkursion – «Best-Practice» erfahren **16**

Velofahrschule für Flüchtlinge **18**

23 Mal fürs Velo unterwegs – unsere Top-Velo-Events **20**

«Veloschuel» – eine Erfolgsgeschichte **24**

«bike to work» – die Challenge geht weiter **26**

---

## **Datengrundlagen**

14 kantonale Velo-Zählstellen liefern Messdaten **28**

---

## **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 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>

# Wir schreiben Velo-Geschichte(n)

**Im siebten Berichtsjahr setzte die Koordinationsstelle Veloverkehr (kurz KoVe) erneut mehrere wegweisende Projekte um: Wir liessen Velofahrende aus dem Kanton Zürich ihre Geschichte erzählen und verhalfen Menschen aus anderen Kulturkreisen dazu, Velofahren zu lernen.**

Das von der KoVe definierte Strukturbild (Seiten 6 und 7) umfasst folgende fünf Handlungsfelder: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen. Es zeigt übersichtlich den aktuellen Umsetzungsstand des Veloförderprogramms.

Die Durchführung und Mitwirkung an Veranstaltungen stand 2018 genauso im Fokus wie der Auf- und Ausbau unserer Kommunikationskanäle, die Projektentwicklung «Velofahrkurse für Flüchtlinge» sowie die intensive Begleitung der Veloschnellroutenprojekte im Limmattal und in Wallisellen. Die gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich ins Leben gerufene Ausbildungskampagne «Veloschuel» wurde weiterentwickelt und wie geplant in den Unterricht integriert. Die frisch produzierte Erkläranimation «Kosten-Nutzen-Analyse für die Veloschnellroute im Limmattal» rundet das vielseitige Paket ab und bestätigt eindrücklich, dass Velofahren sich lohnt.

Zusammengefasst standen im vergangenen Jahr folgende Projekte im Mittelpunkt, über die wir mit diesem Jahresbericht gerne informieren:

- **Begleitung der Planung von Veloschnellroutenprojekten in Wallisellen und im Limmattal**
- **Erkläranimation «Kosten-Nutzen-Analyse für die Veloschnellroute Limmattal»**
- **Velo-Geschichten und Aufbau von Social-Media-Kanälen**
- **Velo-Exkursionen mit Projektleiterinnen und Projektleitern des kantonalen Tiefbauamts sowie Studierenden der Raum- und Verkehrsplanung**
- **Mitwirkung an den Veranstaltungen Zürichsee Rundfahrt, Velotag Opfikon, Velofest Zürich und slowUp Zürichsee**
- **Begleitaktionen zu «bike to work» innerhalb der kantonalen Verwaltung**
- **Weiterentwicklung der Veloschuel und Durchführung von Veloschuel-Erlebnismittagen**
- **Resultate der Zählstellen**

Auch 2018 spielte der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonsinternen Stellen eine bedeutende Rolle. Partnerschaften konnten gefestigt und das Netzwerk erweitert werden. Dank den Velo-Geschichten und der Nutzung der Social-Media-Kanäle Facebook und Instagram erreichten wir neue Dialoggruppen. Die verschiedenen Veranstaltungen schafften einen Rahmen dafür, die KoVe in der Öffentlichkeit bekannter zu machen und als zentrale Anlaufstelle für Velofragen zu positionieren. Alle Projekte sowie die zahlreichen Aktionen bilden die Basis für die Weiterführung einer sachlichen und nachhaltigen Veloförderung. Daher sind wir stolz, mit unserem Engagement im und für den Kanton Zürich Velo-Geschichte geschrieben zu haben.

Wir bleiben dran – versprochen. 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



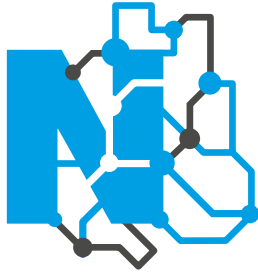
A woman with long brown hair, wearing a white knit beanie, a white scarf, and a dark herringbone-patterned coat, is smiling and holding the handlebars of a brown cargo bike. Two children are seated on the bike. The child in the front is wearing a white hat with orange spots and a brown jacket. The child in the back is wearing a pink hat and a dark jacket. The background shows a brick building with large windows.

**SARA**  
«Ich würde  
mein Kisten-  
velo nicht mehr  
hergeben.»

SARA SCHNEEBELI,  
KINDER-CABRIOLET-FAHRERIN

# Strukturbild

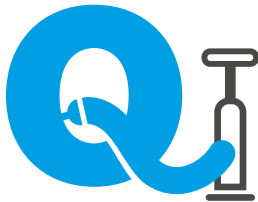
Stand Dezember 2018



## 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 2018: Übernahme kantonales Velonetz in regionale Richtpläne, Start Aktualisierung Velonetzplanung, Begleitung Infrastrukturprojekte



## 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 2018: Begleitung Erarbeitung der Standards



## 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 bis 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 2018: Veloexkursionen, interne Anlässe, Grossveranstaltungen (z. B. SlowUp)



## 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 2018: Velo-Geschichten, Veloschuel Lehrmittel 6. Klasse, Erkläranimation «Toter Winkel»



## 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 2018: Begleitung Ausbau Velozählstellen-Netz, Auswertung der Messdaten

		Stand der Aufbaumassnahmen (A) und ständigen Aufgaben (S) aus dem Veloförderprogramm		
		2012 – 2018 gestartet	2019 geplant	ab 2020 geplant
Velonetz- planung	• <b>A08</b> Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren (A11, S07, S08)	laufend		
	• <b>A11</b> Entwicklung kantonales Bike&Ride-Konzept, integriert in Velonetzplanung	abgeschl.		
	• <b>S07</b> Kantonaler Velonetzplan (systematische Radverkehrsnetzplanung)	laufend		
	• <b>S08</b> Signalisation: kantonal und regional einrichten, aufeinander abstimmen (A08)	laufend		
	• <b>A12</b> Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept	laufend		
	• <b>A13</b> Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren			
	• <b>S09</b> Entwicklung einer «Velopolitik als System»	laufend		
	• <b>S13</b> Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen			
	• <b>S14</b> Schnittstelle ÖV-Velo klar definieren			
		• <b>A09</b> Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen	laufend	
• <b>S12</b> Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung (Merkblätter)		laufend		
Marketing	• <b>A02</b> Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung	laufend		
	• <b>A03</b> Kantonale Velofachtagungen (Veloveranstaltungen)	laufend		
	• <b>A01</b> Gemeinden unterstützen, vernetzen und Austausch ankurbeln (Newsletter)	laufend		
	• <b>A04</b> Marketing des Veloförderprogramms (Basiskommunikation)	laufend		
	• <b>A16</b> Imagewerbung für die Velonutzung, Ideen-Tool für Gemeinden (A04)	laufend		
	• <b>S01</b> Austausch mit anderen Kantonen	laufend		
	• <b>S02</b> Kommunikation der velopolitischen Ziele gegenüber Verwaltung und PolitikerInnen	laufend		
	• <b>S10</b> Koordinationsstelle Veloverkehr (laufende Betriebssicherstellung)	laufend		
	• <b>S11</b> Kantonales Veloforum und Kantonale Gremien: Netzwerk Velo	laufend		
Mobilitäts- management	• <b>A05</b> Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen	laufend		
	• <b>A07</b> Integration kantonaler Veloförderung und kant. Gesundheitsförderung			
	• <b>A10</b> Veloparkierung bei allen kantonalen Immobilien optimieren			
	• <b>A14</b> Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern			
	• <b>A15</b> Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen sowie weiteren kantonalen Bildungseinrichtungen			
	• <b>A17</b> Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe	überführt in <b>A18</b>		
	• <b>A18</b> Veloförderung im Schulverkehr	laufend		
	• <b>A19</b> Förderung des Einkaufs mit dem Velo			
			überführt in <b>S04</b>	
• <b>A06</b> GIS-Inventar Veloverkehr	laufend			
• <b>S03</b> Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreiber und Planungsregionen	laufend			
• <b>S04</b> Datenbasis Veloverkehr	laufend			
• <b>S05</b> Monitoring und Evaluation von Massnahmen	laufend			
• <b>S06</b> Ideen- und Beschwerdemanagement	laufend			



«Ich brauche kein  
Google Maps.  
Ich habe meinen  
Stadtplan.»

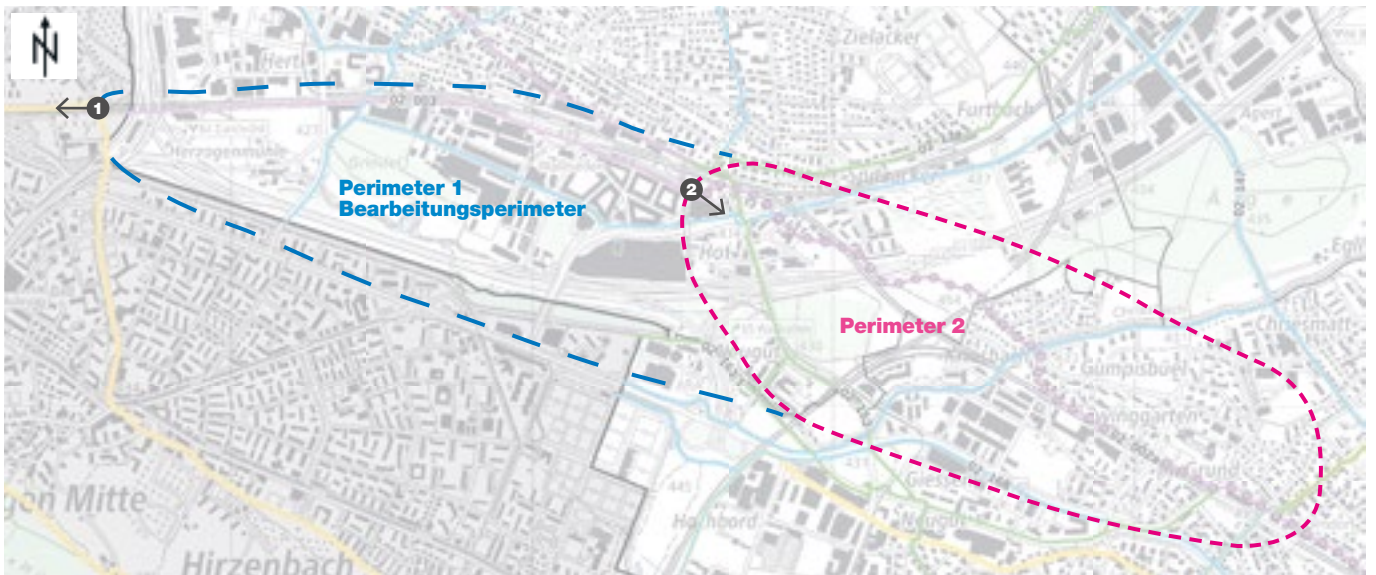
MARCO SIROL,  
STADT-PULS-MESSER

MARCO



# Die Veloschnellroute Wallisellen wird konkret

Im Rahmen des Projekts Brüttenertunnel wird im Glatttal die Bahninfrastruktur ausgebaut. Dabei bietet sich auch die Chance, mit der Veloschnellroute Wallisellen eine zentrale Massnahme aus dem kantonalen Velonetzplan umzusetzen.



## Einleitung

Veloschnellrouten sind hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz: Sie verknüpfen wichtige Ziele mit entsprechend hohem Potenzial über grössere Entfernungen und ermöglichen ein flüssiges und komfortables Befahren. Der Fokus liegt auf einer unterbrechungsfreien und direkten Linienführung, die ein rasches Vorwärtskommen fördert und die Reisezeit verkürzt. Hauptverbindungen mit hoher Nachfrage und höchstem Potenzial können als Veloschnellrouten-Pilotprojekte ausgestaltet werden. Im kantonalen Velonetzplan ist eine solche Verbindung im Raum Wallisellen vorgesehen: Sie führt vom Bahnhof Dübendorf (Nordseite) über Wallisellen nach Zürich, mit Anschluss an die Andreasstrasse in Richtung Bahnhof Oerlikon. Die Strecke ist Teil der Veloschnellroute «Oberland», die bis nach Wetzikon führen soll.

## Eisenbahninfrastruktur als Auslöser

Um den Kapazitätsengpass des Bahnnetzes zwischen Effretikon und Winterthur zu beheben, plant die SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr einen Ausbau auf durchgehend vier Gleise. In der strategischen Entwicklungsplanung Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035) ist das Projekt Brüttenertunnel enthalten. Das Bundesparlament wird 2019 über die Umsetzung des Ausbauschritts 2035 und damit auch über die Realisierung des Tunnels entscheiden.

Der Brüttenertunnel schafft eine direkte Verbindung zwischen Dietlikon und dem Gebiet Tössmühle bei Winterthur. Eine zweite Verbindung zweigt aus dem neuen Tunnel nach Bassersdorf ab. Damit im Gesamtkorridor die neuen Zugverbindungen verkehrlich funktionieren, sind oberirdische Änderungen vorgesehen. Die Bahnhöfe Wallisellen, Dietlikon und Bassersdorf sowie der Bahnknoten Winterthur müssen umgebaut werden, um die Anbindung an den Tunnel zu gewährleisten. Zwischen dem Bahnhof Wallisellen und der Stadtgrenze (Zürich) ist eine Überwerfung geplant. In diesem Bereich ist entlang des Bahnwegs eine Velo-

### Legende

- Perimeter 1
- Bearbeitungsperimeter
- - - Perimeter 2
- ① Stadtgrenze: Anschlusspunkt Richtung Zürich
- ② Personenunterführung Breite: Anschlusspunkt Richtung Dübendorf



schnellroute vorgesehen, die von den Ausbauplänen der SBB tangiert wird. Die Planung der SBB und der Veloschnellroute wurden aufeinander abgestimmt.

### **Projektperimeter**

Der Regierungsrat hat zum Velonetzplan beschlossen, dass für jede Veloschnellroute eine Korridorstudie durchgeführt werden muss, um die Linienführung definitiv festzulegen. Für die Strecke ab der Stadtgrenze Zürich bis zum Bahnhof Dübendorf wurden zwei Korridorstudien gestartet: Die erste untersucht den Korridor zwischen Stadtgrenze und Personenunterführung (PU) Breite beim Bahnhof Wallisellen, die zweite den Abschnitt zwischen der PU Breite und dem Bahnhof Dübendorf. So wird sichergestellt, dass die Führung der Veloschnellroute im gesamten Abschnitt zwischen Stadtgrenze Zürich und Bahnhof Dübendorf nahtlos weitergeführt werden kann. In Abbildung 1 ist der Bearbeitungsperimeter ersichtlich. Die Korridorstudien werden in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Wallisellen und Dübendorf sowie mit der Stadt Zürich und der SBB erarbeitet.

### **Variantenstudie Raum Wallisellen**

In der Korridorstudie wurden drei Hauptvarianten mit Untervarianten untersucht.

- **Variante 1 – Bahnweg hoch**
- **Variante 2 – Bahnweg Stadtebene**
- **Variante 3 – Industriestrasse**

Die Beurteilung der aufgezeigten Lösungsvarianten erfolgte in zwei Schritten auf der Grundlage der mit allen Projektbeteiligten abgestimmten Beurteilungskriterien, wobei den Bedürfnissen des Veloverkehrs besondere Bedeutung beigemessen wurde. Die Kriterien des ersten Beurteilungsschrittes umfassten die attraktive, sichere und schnelle Führung des Veloverkehrs. Der zweite Beurteilungsschritt beinhaltet Kriterien zur Gesamtbetrachtung: Veloverkehr, Fussverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Stadtraum, Realisierung und Wirtschaftlichkeit.

### **Variantenentscheid**

Die Variante 2 «Bahnweg Stadtebene» schneidet ausser beim Kriterium «Verfahren» positiv ab. Bei dieser Lösung hervorzuheben ist die Attraktivität für den Veloverkehr sowie die stadträumliche Integration. Das Kriterium «Verfahren» schneidet schlechter ab, da Landerwerb notwendig ist. Die punktuellen Engstellen sind überregional gesehen tolerierbar.

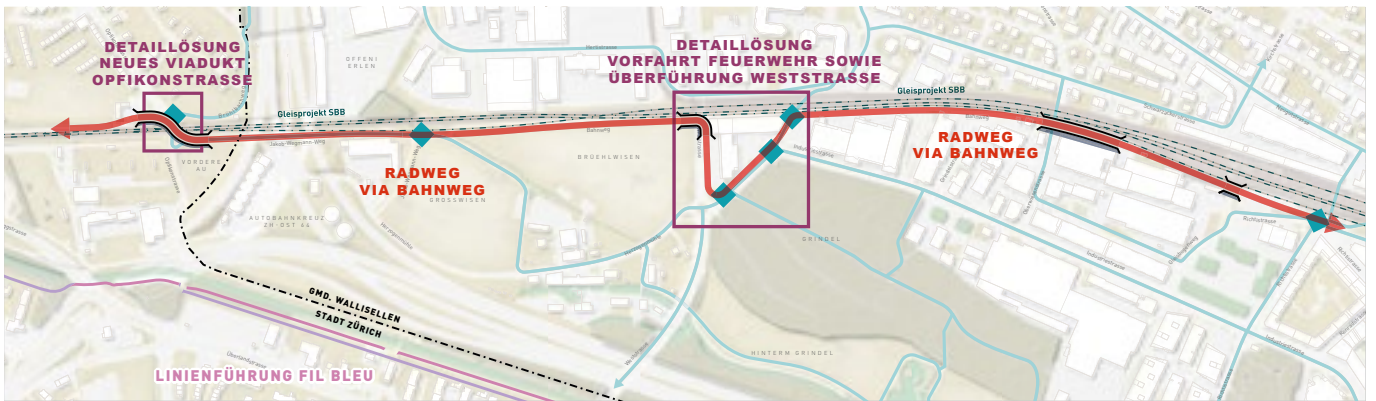
### **Weiteres Vorgehen**

Mit dem Variantenentscheid kann für den Abschnitt Stadtgrenze Zürich bis Personenunterführung Breite eine logische Weiterführung der Stadtzürcher Komfort- und Hauptroute angeboten werden. Anknüpfend an die Bestvariante ist die Korridorstudie bis zum Bahnhof Dübendorf in Bearbeitung. Für diese soll nachgelagert eine Radwegstudie durchgeführt werden.

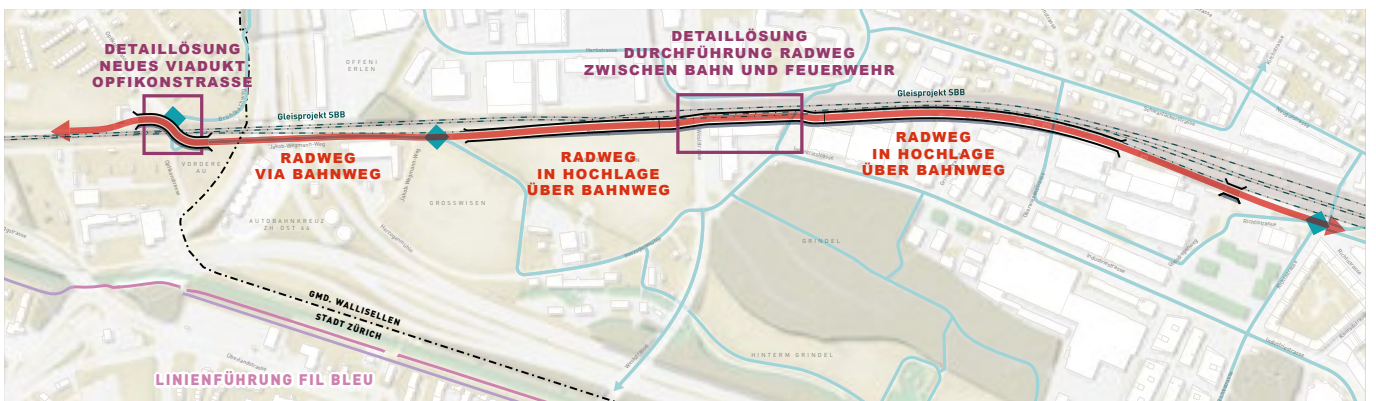


**«Das Velo wird in Wallisellen an Bedeutung gewinnen. Denn mehrere tausend Einwohner und Arbeitsplätze sind in unserer Gemeinde innert kurzer Zeit dazugekommen – und damit ist auch das Verkehrsaufkommen gewachsen. Im Glatttal eignet sich die Topografie sehr gut, um mit dem Velo den Staus zu entgehen, aber es fehlt noch eine attraktive Verbindung. Da trifft es sich gut, dass mit dem Ausbau der Bahnanlagen die Veloverbindung zwischen Wallisellen und Oerlikon ausgebaut werden kann. Die Chance, jetzt zu einer Veloschnellroute zu kommen, gilt es zu nutzen.»**

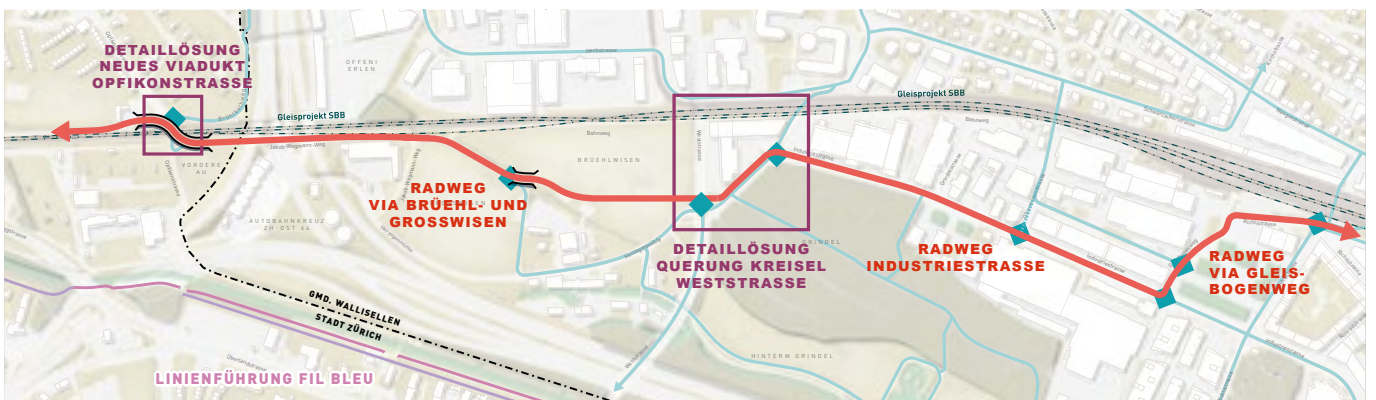
**Peter Spörri**  
Gemeindepäsident Wallisellen



Variante 1 – Bahnweg hoch



Variante 2 – Bahnweg Stadtebene



Variante 3 – Industriestrasse

Seit Beginn der Erarbeitung der Vorstudie für das Projekt Brüttenertunnel im Abschnitt Wallisellen arbeiten das Amt für Verkehr und die SBB gut und intensiv zusammen an der Veloschnellroute in Wallisellen. Basierend auf dieser Zusammenarbeit sind das AFV und die SBB zum gemeinsamen Entschluss gekommen, dass es aus volkswirtschaftlichen Gründen sowie zur Synergienutzung während Planung und Bau sinnvoll ist, die Veloschnellroute im Perimeter Wallisellen in das Grossprojekt Brüttenertunnel zu integrieren und als Gemeinschaftsprojekt zu bearbeiten. Entsprechend ist vorgesehen, dass die SBB die Veloschnellroute im Rahmen des Vorprojekts bis Ende 2019 als Bahn-Nebenanlage projektiert. Ziel der SBB ist es, 2025 mit dem Bau des Brüttenertunnels und aller erforderlichen Infrastrukturen zu beginnen. Die Inbetriebnahme und die Eröffnung der Veloschnellroute sollen ab 2033 erfolgen. Für die definitive Aufnahme der Veloschnellroute Wallisellen ins Projekt Brüttenertunnel muss der Kantonsrat den Kredit dafür sprechen und eine Vereinbarung zwischen Bund und Kanton abgeschlossen werden. Zudem wird der Ausgabenbetrag voraussichtlich dem fakultativen Referendum unterliegen.

**Legende**

- Veloschnellroute
- Kommunales Velowegnetz
- ◆ Anschlüsse
- Radweg in Hochlage

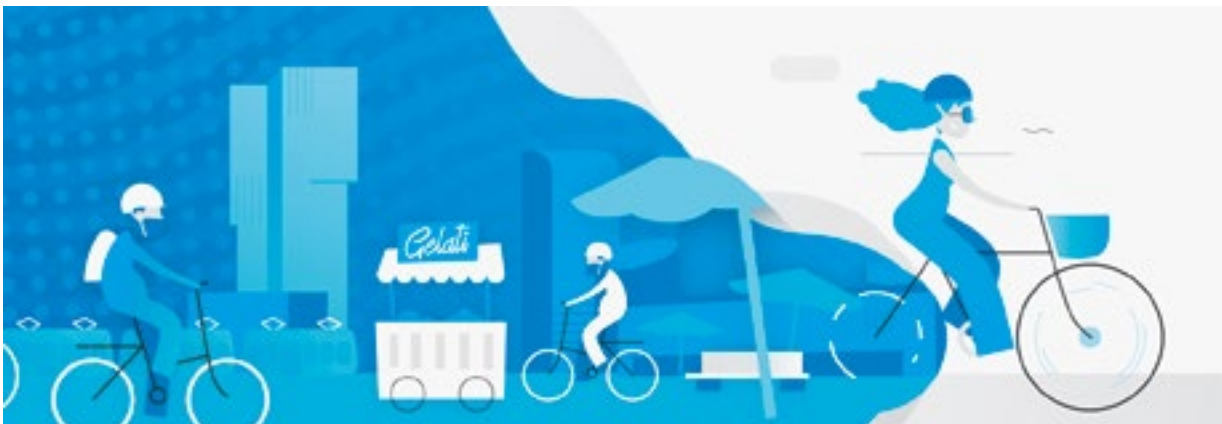
## **Korridorstudie Perimeter 2, Bahnhof Wallisellen bis Bahnhof Dübendorf**

Das Gebiet zwischen der Hofkreuzung in Wallisellen und dem nördlichen Siedlungsrand der Stadt Dübendorf befindet sich in einer intensiven Entwicklungsphase. In den nächsten 10 bis 15 Jahren sollen dort grosse Neubaugebiete mit vielen Wohnungen und Arbeitsplätzen entstehen. Zudem wird das Gebiet von Verkehrsinfrastrukturen wie stark befahrenen Kantonsstrassen, grossen Verkehrsknoten, Autobahnen sowie Eisenbahnlinien und -brücken durchschnitten. Diese Rahmenbedingungen führten dazu, dass für die Veloschnellroute zwei Hauptstossrichtungen entwickelt wurden: einerseits entlang der Überlandstrasse, andererseits die Führung nördlich der Eisenbahnlinie Dübendorf-Wallisellen.

Beide Varianten wurden detailliert geprüft, damit die definitive Führung nach Abwägung aller Rahmenbedingungen und Kriterien festgelegt werden kann. Nach Bewertung aller Kriterien wurde die Variante nördlich der Eisenbahnlinie (Bahndammweg) als Bestvariante bestimmt. Sobald die Korridorstudie abgeschlossen ist, kann die Radwegstudie gestartet werden. Somit wird werden Weiterführung und Planung der aus Richtung Wallisellen kommenden Veloschnellroute sichergestellt.

### **Link**

**<https://www.velo.zh.ch/kna>**



### **Erklär-Animation KNA – Veloschnellrouten lohnen sich**

Das Velo ist ein praktisches, zuverlässiges, vielseitiges und zudem umweltfreundliches Verkehrsmittel. Je voller Strassen, Züge, Busse, Trams sind, desto mehr Pendler entdecken das Velo als attraktive Alternative. Verglichen mit Autos oder dem öffentlichen Verkehr benötigt das Velo relativ wenig Platz. Trotzdem erreicht es auch im Stadtverkehr und bei angemessener Infrastruktur attraktive Durchschnittsgeschwindigkeiten. Velos verursachen keine Schadstoffe, machen keinen Lärm und haben bei regelmässiger Nutzung einen positiven Effekt auf die Gesundheit. Mit Veloschnellrouten bündelt man den Veloverkehr, gibt ihm eine separate Fahrbahn und führt ihn flüssig durch Verkehrsknoten. Das bringt viele volkswirtschaftliche Vorteile. Deshalb fördert der Kanton Zürich das Velo als Verkehrsmittel im Alltag. Teil dieser Förderung ist der möglichst lückenlose Ausbau des Velonetzes und die Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende.

**Alle Fakten als Erkläranimation und weitere Informationen  
zum Thema: [velo.zh.ch/kna](https://www.velo.zh.ch/kna)**

«Mein Velo erinnert mich an ein Pan-Am-Flugzeug.»

SERI WADA, VERTEILT BROTDUFT

IN DER ZÜRILUFT

S

R



# Velo-Geschichten, Magazin der Veloförderung

**Ob auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf, in die Schule oder für einen Materialtransport – für jede Lebenslage gibt es das passende Velo. In unserem neuen Online-Magazin erzählen Velofahrende ihre persönliche Velo-Geschichte.**

## Kurzbeschreibung

Das Veloförderprogramm sieht mit der Massnahme A16 Imagewerbung für die Velonutzung vor. Der weitreichende Nutzen des Velos soll für die verschiedenen Dialoggruppen verständlich und fassbar gemacht werden und sie dazu auffordern und motivieren, das Velo im Alltag, etwa auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder zum Sport, vermehrt zu nutzen.

In unserem Magazin erzählen Velofahrerinnen und Velofahrer aus dem Kanton Zürich ihre Geschichten. Weshalb ist das Velo für sie unverzichtbarer Begleiter im Alltag geworden? Was haben sie im Sattel erlebt, das ihr Leben verändert hat? Warum arbeiten und reisen sie auf zwei Rädern? Wie bereichert das Velo ihre Mobilität und ihren Familienalltag? Frauen und Männer berichten von Erlebnissen und Begegnungen, von Wünschen und Träumen, so facettenreich und vielseitig wie das Velo selbst. Die Botschaft: Velofahren im Alltag ist einfach. Steigen Sie auf!

Neben den Porträts interessanter Menschen werden zudem regelmässig Tipps und Tricks aus der Praxis veröffentlicht, von Velofahrenden für Velofahrende.

## Die Umsetzung

In journalistischen Texten aus der Ich-Perspektive stellen sich die Velofahrerinnen und Velofahrer vor und erzählen ihre Geschichte. Verbreitet werden sie in erster Linie online und mittels Flyer an den verschiedenen Veranstaltungen der KoVe.

Um möglichst viele Personen zu erreichen und neugierig auf die Geschichten und die Menschen dahinter zu machen, werden kurze Teaser-Videos in Mundart für Facebook und Instagram produziert. Diese Social-Media Kanäle werden

Unten: Online-Magazin  
Velo-Geschichten  
Rechts: Hinter den Kulissen der  
Geschichte von Seri Wada





wie die bestehenden Kommunikationskanäle «[velo.zh.ch](http://velo.zh.ch)» sowie die «Velo-News» orchestriert bespielt und halten die Follower auf dem Laufenden über neu aufgeschaltete Inhalte.

Plakatreihe beim Durchgang Walchetur bei der kantonalen Verwaltung

### Stand der Arbeiten

Der Go-Live der Velo-Geschichten erfolgte planmässig im April 2018. Die Word-Press-Plattform, auf welcher die Geschichten und die Praxistipps veröffentlicht werden, wurde für diesen Zweck konzipiert, gestaltet und umgesetzt. Um eine weite Verbreitung der Geschichten und der Botschaft «Velofahren im Alltag ist einfach» zu erreichen, wurden eigens Social-Media-Kanäle auf Facebook und Instagram aufgebaut. Nach anfänglich 5 Porträts beim Start im April konnten wir per Ende Jahr bereits 10 Storys (Menschen) und 7 Beiträge (Praktisches) veröffentlichen.

### Ein Beispiel gefällig: «Brotduft in der Luft»

Seri Wada bäckt französische Spezialitäten. Er und sein Lastenvelo ziehen zwischen Backstube und Kunden eine verführerische Duftspur feiner Brote nach sich. Mehr über Seri Wada und die anderen Velofahrerinnen und Velofahrer auf [Velo-Geschichten.ch](http://Velo-Geschichten.ch).

### Die Social-Media-Kanäle in Zahlen

Per Ende 2018 haben insgesamt 363 Personen und Organisationen unsere Kanäle abonniert. In den vergangenen Monaten veröffentlichten wir auf Facebook 53 und auf Instagram 57 Beiträge. Die Rekord-Reichweite erreichte das Posting über Viktor Häberling, Steinmetz und S-Pedelec-Alltagsfahrer: 24 800 Personen begegneten diesem Beitrag in ihrer Timeline. Insgesamt bestätigt sich, dass Filme durchschnittlich 70-mal mehr Aufmerksamkeit erregen als reine Bildbeiträge.

### Ausblick

Die Velo-Geschichten fanden grossen Anklang und wurden dadurch über die Sozialen Medien intensiv verbreitet. 2019 wird die Plattform um weitere Porträts und Beiträge zur Velonutzung im Alltag ergänzt. Dank neuen Themenbereichen wird sie das Interesse weiterer Dialoggruppen wecken.

### Link

<https://www.velo-geschichten.ch>

# Velo-Exkursion – «Best-Practice» erfahren

**Seit 2018 sind «Best-Practice»-Velo-Exkursionen fester Bestandteil im Studienplan der Hochschulen ZHAW und HSR. Insgesamt drei Mal waren wir letztes Jahr auf unserer «Best-Practice»-Tour von Wallisellen nach Uster unterwegs. Angehende Raum- und Verkehrsplaner erfahren dabei im wörtlichen Sinne die baulichen Massnahmen für den Veloverkehr. Die gemeinsame Velofahrt zeigt deutlich auf, welche Massnahmen nötig wären, um die Veloinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen.**



Velo-Exkursion nach Uster  
mit Studierenden der  
Hochschule Rapperswil

## **Kurzbeschreibung**

Unsere geführten Velo-Exkursionen vertiefen das Fachwissen über anforderungsgerechte Veloinfrastruktur. Angehende Raum- und Verkehrsplaner der Hochschule Rapperswil (HSR) und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) werden dabei während ihres Studiums für die Veloverkehrsplanung sensibilisiert. Den Studierenden wird anhand vieler Beispiele der Unterschied zwischen guter und optimierbarer Infrastruktur erläutert, was stets zu intensiven Diskussionen führt.

## **Stand der Arbeiten**

Über 50 Studierende konnten wir 2018 auf unseren Touren begleiten. Diese Steigerung gegenüber dem Vorjahr fördert und festigt die Vernetzung und den Austausch mit den Hochschulen. Die Studierenden profitieren von Wissen aus erster Hand und lernen das Team der Veloförderung und deren Aufgaben besser kennen. Nach rund 20 Kilometern Velofahrt gab es zum Abschluss der Veranstaltung eine kleine Stärkung mit der Gelegenheit für vertiefende Gespräche. Ein wichtiges Ergebnis aus der Zusammenarbeit der letzten Jahre ist die feste Integration der Velo-Exkursion in den Lehrplan der Hochschulen.





Unterwegs mit den Kolleginnen und Kollegen des Tiefbauamts

### Best-Practice-Datenbank

Da die Infrastrukturbeispiele auch losgelöst als Grundlage für Planungsgeschäfte dienen können, überarbeiteten wir den Best-Practice-Webbereich auf [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) mit neuen, detaillierteren Faktenblättern zu unseren Infrastruktur-Beispielen. Diese Dokumente sind öffentlich zugänglich und versorgen auch Veloverantwortliche in den Gemeinden sowie Planungsbüros mit aktuellen Informationen.

### Tiefbauamt auf Veloexkursion

Am 23. August war es soweit: Über 40 Kolleginnen und Kollegen aus der Abteilung «Projektieren und Realisieren» des kantonalen Tiefbauamts stiegen mit uns aufs Velo. Im Rahmen ihres jährlichen Fachaufzugs fuhren wir gemeinsam vom Bahnhof Niederglatt Richtung Greifensee. Der Glatt entlang stellten wir das überregionale Freiraumkonzept «Fil Bleu Glatt» vor, das derzeit unter Federführung des AFV geplant und umgesetzt wird. In Wallisellen verursachte ein Nagel auf dem Veloweg einen kurzen Unterbruch der Tour, bevor wir in zwei Gruppen unsere Best-Practice-Beispiele auf der Strecke nach Dübendorf befuhren. Nach insgesamt vierzig Velo-Kilometern erreichten wir zufrieden und um gemeinsam Erlebtes bereichert die Schifflände in Maur, das Ziel der Exkursion.

### Ausblick

Auch 2019 stehen wieder Best-Practice-Exkursionen auf dem Programm. Dazu ist geplant, neue Best-Practice-Beispiele zu erfassen, ergänzende Faktenblätter zu erarbeiten und auf unserer Website zu veröffentlichen.

### Link

<http://velo.zh.ch/best-practice>

Unten links: Freude und Erwartungen am Start in Niederglatt waren gross.  
Unten rechts: Viktoria Herzog erläutert ein Best-Practice-Beispiel in Volketswil.



# Velofahrschule für Flüchtlinge

**Mit Velofahrkursen für Erwachsene aus dem Asyl- und Flüchtlingsbereich wird deren Integration unterstützt. Teilnehmende aus unterschiedlichsten Kulturen kommen mit Einheimischen zusammen und lernen gemeinsam, sich sicher im Strassenverkehr zu bewegen. Nach- und Mitmachen sind ausdrücklich erwünscht!**

## Kurzbeschreibung

Die Massnahme A05 des Veloförderprogramms sieht die Entwicklung von Velofahrkursen für neue, weitere Zielgruppen wie zum Beispiel Flüchtlinge vor. Das Ziel: Auch Personen aus anderen Ländern und Kulturkreisen sollen den Zugang zum Velo finden und sich sicher im Strassenverkehr bewegen.

Personen aus dem Asyl- und Flüchtlingsbereich haben wie die einheimische Bevölkerung einen persönlichen Mobilitätsbedarf. Lokal werden Kinder in den Kindergarten begleitet, Bekannte besucht, Einkäufe getätigt sowie Termine bei Ärzten, Betreuungspersonen und Behörden wahrgenommen oder auch Sprachkurse besucht. Flüchtlinge und Asylsuchende wohnen teilweise weit ausserhalb des Dorf- oder Stadtkerns und haben darum lange Wege ins Zentrum oder bis zum öffentlichen Verkehr (ÖV). Aufgrund des schmalen Haushalts-Budgets können sich diese Menschen ÖV-Fahrten nur in Ausnahmefällen leisten.

Kostengünstige Alternativen zum öffentlichen Verkehr sind Fussmärsche oder Fahrten mit dem Velo. Mit diesem können in kürzerer Zeit auch längere Distanzen zurückgelegt werden. Der Bewegungs- und Aktionsradius wird dadurch um ein Vielfaches grösser. Tatsache ist allerdings, dass längst nicht alle Asylsuchenden und Flüchtlinge Velo fahren können und solche, die es können, oft die Verkehrsregeln nicht kennen.

«Velofahrschule Wetzikon» – die Freude fährt spür- und sichtbar mit.



## Zweck und Zielsetzungen

- Flüchtlinge und Asylsuchende erhalten die Möglichkeit, von einem kostenlosen Velofahrkurs zu profitieren. Auf spielerische Art und Weise werden sie ans Thema und an das Verkehrsmittel Velo herangeführt.
- Teilnehmende können sich sicher im Strassenverkehr bewegen, ohne sich oder andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden. Das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden sinkt.
- Teilnehmende vernetzen sich im Kurs mit der Bevölkerung. Ihre Integration wird durch den Austausch in der Gruppe unterstützt.
- Teilnehmende, die den Kurs erfolgreich absolviert haben, können ihre Landsleute auf dem Weg zur Velo-Mobilität unterstützen.
- Teilnehmende nutzen eine kostengünstige Möglichkeit, ihre Mobilität und ihren Bewegungsradius zu erhöhen.

## Stand der Arbeit

Hinter dem Projekt stehen die Stadt Wetzikon sowie die Reformierte und die Katholische Kirche als gleichberechtigte Partner. Die Koordinationsstelle Veloverkehr ist Ideengeber, Koordinator und Drehscheibe zwischen den verschiedenen Akteuren und Dienstleistern.

Mit «friends on bikes» konnte zudem eine Organisation einbezogen werden, die seit mehr als drei Jahren Velofahrkurse für Flüchtlinge in der Stadt Zürich durchführt. In enger Zusammenarbeit mit diesen Partnern entwickelten und produzierten wir eine umfangreiche Übungssammlung «Velofahren lernen».

Dank der Unterstützung der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich konnte aufbauend auf den Grundlagenübungen der Schulungsfilm «Sicher im Verkehr» erstellt werden. Anhand der Veloprüfungstrecke in Wetzikon wird gezeigt, wie sich Velofahrende korrekt im Strassenverkehr bewegen und worauf sie während der einzelnen Manöver achten müssen.

Alle Schulungsunterlagen können über unseren Themenbereich «Velofahren lernen» auf [velo.zh.ch](https://velo.zh.ch) kostenlos heruntergeladen werden.

Parallel zur Entwicklung der Schulungsunterlagen wurden während der Sommer- und Herbstferien bereits erste Velofahrkurse mit Flüchtlingen durchgeführt. Die positive Bilanz: 24 Personen lernten Velo fahren und bekamen von den beiden Landeskirchen einen Gutschein für ein eigenes Velo geschenkt. Die Velos wurden von Privatpersonen gespendet.

Ohne den engagierten Einsatz vieler Freiwilliger aus Wetzikon wären solche Projekte nicht möglich. Sie sind das Bindeglied zwischen Verwaltung, der Kirche und den Menschen aus anderen Kulturkreisen. Wir bedanken uns herzlich!

## Ausblick

In Wetzikon sollen zwischen Frühling und Herbst 16 bis 20 Velofahrkurs-Nachmittage oder -Abende stattfinden. In Leistungsklassen (nach Fahrkönnen) sollen mit Unterstützung des Freiwilligen-Netzwerks in Wetzikon Flüchtlinge auf spielerische Art und Weise an das Verkehrsmittel Velo herangeführt werden.

## Link

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



Themenbereich «Velofahrkurse für Flüchtlinge» auf [velo.zh.ch](https://velo.zh.ch)



Die Übungssammlung als Handbuch

# 23 Mal fürs Velo unterwegs – unsere Top- Velo-Events

**Ab März standen neben sieben Veloschuel-Erlebnismittagen und elf internen Veranstaltungen fünf mittlere bis grosse Publikumsveranstaltungen auf unserem Programm. Während die Jubiläumsausgabe der RUZ (Rund um den Zürichsee) unter Wetterpech litt, fanden das Velofest Zürich, der Velotag Opfikon und der slowUp Zürichsee unter den besten Bedingungen statt. An allen Anlässen trafen wir auf motivierte und aufgestellte Velofahrende aus dem ganzen Kanton. Diese Begegnungen nutzten wir für Gespräche, um Velofahrende zu bestärken und Nichtvelofahrende zu motivieren, das Velo als Verkehrsmittel in ihren Alltag zu integrieren.**



Zufriedene «Finisher» strahlen mit der erradelten Medaille um die Wette.

## 40 Jahre RUZ – Rund um den Zürichsee

Man hätte meinen können, wir hätten Regen bestellt, so «treu» begleitete dieser die Velofahrenden, die am regionalen Traditionsanlass den See umrundeten. Der guten Stimmung tat dies keinen Abbruch. Es wurde viel gelacht, gewitzelt und auch gefachsimpelt. Unsere Zelte waren ein willkommener Unterstand und auch die Schokoriegel und Getränke wurden sehr geschätzt.

Immerhin machten sich über dreihundert Personen mit dem Velo auf den Weg, um eine der begehrten Medaillen zu gewinnen. Trotzdem geht es nicht in erster Linie um den Wettbewerb, um Geschwindigkeit oder den Karbonanteil eines Rennrades, sondern vielmehr ums Dabeisein, um das Velofahren miteinander. Dabei wählen die Teilnehmenden aus drei Strecken von 31, 37 oder 67 Kilometern Länge. Trotz Regen waren erstaunlich viele Familien mit Kindern und auch Grosseltern mit ihren Enkeln unterwegs. Am Ziel angekommen nahmen die zufriedenen Teilnehmenden für ihre gesammelten Bestätigungsstempel stolz die verdiente Jubiläums-Medaille in Empfang.

## Ausblick

Der KoVe ist es ein grosses Anliegen, dass Veranstaltungen wie die RUZ, an welcher bis zu drei Generationen mit dem Velo unterwegs sind, weiter bestehen. Deshalb werden wir dem Organisationsteam mit unserem Netzwerk sowie



Angeregte Diskussionen  
rund ums Verkehrsmittel Velo

in Kommunikation und Werbung weiterhin zur Seite stehen. Wir sind auch 2019 wieder mit dabei, bestellen schönes Wetter und freuen uns auf möglichst viele Velofahrende und muntere Gespräche rund um den Veloverkehr.

### **Velofest Zürich – das kunterbunte Velo-Happening am Bullingerplatz**

Anfang Juni führte uns die Einladung des Pfarrers der Bullingerkirche Zürich zum Velofest. Mit einer Kleinstausgabe des Veloschuel-Parcours, jedoch mit so coolen Elementen wie einer beregneten Kurve, waren wir bei heissen Temperaturen mit von der Partie. Wir kontrollierten dutzende Kindervelos, pumpten Reifen und brachten Reflektoren an, bevor sie mit ihren Besitzern über unseren Parcours geführt wurden. Nach erfolgreicher Rundfahrt gab es für die Kinder eine kleine Belohnung. Viele Erwachsene besuchten unseren Stand und waren zum Teil überrascht, dass der Kanton das Velofahren aktiv fördert. Mit gleichgesinnten Kooperationspartnern des Velofests konnten wir ebenfalls spannende Gespräche führen und unseren Bekanntheitsgrad steigern.

### **Ausblick**

Ein Velofest ohne kommerziellen Hintergedanken, einfach, um das Velo und seine Fahrerinnen und Fahrer zu feiern, ist etwas Besonderes. Eine kleine, feine Gemeinschaft, die das Velofahren liebt, fand hier zusammen. Das Programm bot viel und auch unsere Plattform mit den beschriebenen Angeboten passte gut ins Konzept. Deshalb werden wir auch 2019 das Fest unterstützen und freuen uns auf weitere Begegnungen mit der Stadtbevölkerung.



Velofest Zürich



## Velotag Opfikon

### Velotag Opfikon

Am 30. Juni war die Stadt Opfikon nicht bloss wegen des 50-Jahre-Stadtjubiläums in Festlaune. Auch der 1. Opfiker Velotag sorgte für gute Stimmung. Federführend war dabei die Stadtplanerin und Veloverantwortliche der Stadt Opfikon. Sarah Keller stellte für die Stadtbevölkerung ein vielfältiges Programm auf die Beine. Die Veranstaltung wurde in Anlehnung an unseren «Ideenbaukasten Velofest» entwickelt. An vier Standorten fanden Velo-Attraktionen statt. Auch wir waren mit den Kinder- und Jugendinstruktoren der Kantonspolizei und unserem gemeinsamen Veloschuel-Parcours vor Ort. Der fleissige Velo-Mechaniker überprüfte unermüdlich Kindervelos, die den Parcours befahren wollten. Die Festatmosphäre wurde gekonnt per Filmkamera eingefangen. <https://velo.zh.ch/velotag>

### Ausblick

Es zeigt sich, dass unsere konzeptionellen Ansätze auch weiteren Gemeinden helfen können, ein gelungenes Velofest zu organisieren. Der Velotag Opfikon wird hoffentlich nicht der letzte seiner Art sein. Bei Interesse helfen wir gerne mit, die Vielseitigkeit des Velos auch in Ihrer Gemeinde der Bevölkerung näher zu bringen und den Veloverkehr für den Alltag zu promoten. Wir unterstützen Sie aktiv in der Konzeption, der Kommunikation und Bewerbung Ihres Velofests. Für mehr Informationen werfen Sie doch einen Blick in unseren «Ideenbaukasten Velofest». <https://velo.zh.ch/ideenbaukasten>

## slowUp Zürichsee – wenn es autofrei trotzdem brummt

Der 15. slowUp Zürichsee präsentierte sich als würdiger Abschluss unserer Veranstaltungsaison. Das strahlende Herbstwetter und rund 30 km für den motorisierten Verkehr gesperrte Seestrasse lockten 31 000 Personen mit Velos, Inline Skates, Trottis, Skateboards und auch zu Fuss an die Route am See. An unserem neuen, grösseren Standplatz, dem Parkplatz des Strandbads und Tennisclubs Sonnenfeld in Männedorf, hatten wir genug Platz, um die neue Velo-Erlebniswelt zum Leben zu erwecken. Wir präsentierten uns mit neuen aufblasbaren Säulen, Sitzbänken und Zelt Dach im frischen, überarbeiteten [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch)-Design.

Sechs Polizisten der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich, drei Mitarbeiterinnen am Luftballonstand, ein mobiler Mechaniker, ein Audiovideotechniker und wir drei Veloförderer waren den ganzen Tag im Laufschrift auf den Beinen. Ohne diesen unermüdlichen Einsatz aller Beteiligten wäre das Projekt nicht möglich gewesen. Es hat uns allen unglaublich viel Spass gemacht, denn die Stimmung war einfach famos. Entsprechend positiv fiel das Feedback des Publikums aus. Sogar der angekündigte Sturm geduldete sich und wartete auf das Ende der Veranstaltung, bis die gesperrte Strasse wieder geöffnet wurde.

## Ausblick

Der slowUp Zürichsee ist für uns Veloförderer die grösste Publikumsveranstaltung des Jahres. Er bietet uns eine perfekte Plattform, ein breites Publikum aus dem ganzen Kanton im Rahmen einer zwanglosen und velofreundlichen Atmosphäre anzusprechen. Für das nächste Jahr ist der Standplatz bereits wieder gebucht. Wir freuen uns auf eine zusätzliche Attraktion, die wir gemeinsam mit dem Sportamt entwickeln. Mehr dazu am 22. September 2019 in Männedorf.

## Fazit

Die Publikumsanlässe sind ein wesentliches Kommunikationsmittel der Veloförderung. Sie verlangen von allen Beteiligten viel persönliches Engagement, wofür wir uns hier nochmals herzlich bedanken. Im direkten Kontakt mit der Bevölkerung erleben wir die kraftvolle Wirkung solcher Aussenaustritte, die Menschen zum Velofahren im Alltag motiviert, ganz so, wie es das vom Kantonsrat beschlossene Förderprogramm uns vorgibt.

slowUp Zürichsee



# «Veloschuel» – eine Erfolgsgeschichte

**Vier Jahre nach Beginn der Zusammenarbeit zwischen der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich und der KoVe blicken wir auf viele gemeinsame Erfolge zurück. Was 2014 erst als Vision bezeichnet werden konnte, ist seit 2018 Realität: Die «Veloschuel» steht und bewegt.**

## Kurzbeschreibung

Die Massnahme «Veloförderung im Schulverkehr» verfolgt das Ziel, Kinder dazu zu ermutigen, das Velo im Alltag vermehrt einzusetzen, sei dies auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit. Der Koordinationsstelle Veloverkehr ist es ein zentrales Anliegen, dass sich Kinder möglichst früh an den Verkehr gewöhnen und so ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln. In den vergangenen Jahren stellten wir jedoch fest, dass immer weniger Kinder Velo fahren und diejenigen, die es tun, zusehends Mühe haben, sich im Strassenverkehr einzugliedern. Mithilfe der Finanzierungsunterstützung für Veloparcours auf Pausenplätzen, der Ausbildungskampagne «Veloschuel» sowie unserer Erlebnismittage wirken wir diesem negativen Trend entgegen.

## Stand der Arbeiten

Seit 2014 arbeitet die KoVe intensiv mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich zusammen. Im gleichen Jahr wurde die Finanzierungsunterstützung der Gemeinden bei der Erstellung von Veloparcours auf Pausenplätzen beschlossen und die Vision einer gemeinsamen «Veloschuel» skizziert. 2015 wurde die Zusammenarbeit mit der KAPO intensiviert und die «Veloschuel» entwickelt. Für die Überarbeitung der Lehrmittel fiel stark ins Gewicht, dass die Verkehrskunde durch den Polizisten schon immer ein Erlebnis war, jedoch in Bezug auf Aktualität, Tonalität und Stil den Anforderungen an ein zeitgemässes Lehrmittel nicht mehr gerecht wurde. Wir entwickelten ein Lehrmittel, welches die Kinder für das Thema Verkehrssicherheit motiviert, begeistert und Lust aufs Velofahren macht. Die neu geschaffenen Helfer Benj Blitz und Tina Turbo sprechen die gleiche Sprache wie die Schülerinnen und Schüler und vermitteln das Fachwissen auf Augenhöhe. Mit dem Lehrmittel in Comic-Form, der Website [www.veloschuel.ch](http://www.veloschuel.ch) und dem Übungs-Anleitungsplakat auf dem Pausenplatz waren entscheidende Grundsteine gelegt.

Veloschuel-Lehrmittelreihe von der zweiten bis zur sechsten Klasse







Seit der geglückten Lehrmittel-Einführung in der zweiten Klasse und aufgrund der hohen Akzeptanz bei den Schulkindern wurden die Lehrmittel und ergänzenden Lern-Animationen für die dritte bis sechste Klasse entwickelt und in den Unterricht integriert. Nachdem 2017 erstmals Veloschuel-Erlebnismittage in Opfikon stattgefunden hatten, folgten 2018 sieben weitere. Wir standen in Dübendorf, Flaachthal, Hittnau, Oberstammheim, Fehraltorf, Weisslingen und Dägerlen im Einsatz.

Veloschuel-Erlebnismittage in Hittnau und Weisslingen

### Veloschuel-Erlebnismittage

Veloschuel-Erlebnismittage werden im Idealfall bei Schulhäusern durchgeführt, die kürzlich einen Veloparcours auf dem Pausenplatz errichtet haben. Auf diese Weise kann den Schulkindern, deren Eltern wie auch der Lehrerschaft der Parcours gezeigt und die Ausbildungskampagne Veloschuel nähergebracht werden. Zudem erlebt man vor Ort, wie die Arbeit der Kinder- und Jugendinstruktion abläuft und wie man den Parcours in der Freizeit mit Kindern nutzen kann.

Bevor die Kinder den Erlebnisparcours befahren, wird eine kurze Funktionskontrolle am Velo durchgeführt und der Helm angepasst. Wenn der Reifendruck stimmt, die Bremsen funktionieren und auch die gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren vorne und hinten angebracht sind, geht es los.

Die Fortschritte der Kinder auf dem Parcours sind beachtlich. Ab der zweiten oder dritten Durchfahrt des Parcours führt die Mehrheit der Kinder die Fahrmanöver bereits korrekt aus. Veloparcours bieten den Schulkindern die Möglichkeit, sich im geschützten Rahmen auf den Strassenverkehr vorzubereiten. Die Markierungen entsprechen denen auf der Strasse. Die Übungsfahrten auf dem Parcours schaffen die Voraussetzung dafür, dass die Kinder sich später auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren können – und nicht auf die Beherrschung des Velos.

Übrigens: Die Koordinationsstelle unterstützt die Zürcher Gemeinden nach wie vor bei der Erstellung von Veloparcours. Die Höhe des Unterstützungsbeitrages hängt davon ab, ob in der Gemeinde bereits ein Parcours errichtet wurde, und beträgt bis zu 2000 Franken.

### Ausblick

Die Ausbildungskampagne «Veloschuel» und die verschiedenen flankierenden Massnahmen werden kontinuierlich ausgebaut. Neben der Entwicklung einer neuen Lern-Animation zum Linksabbiegen werden wir auch 2019 gemeinsam mit den Kinder- und Jugendinstruktoren im Einsatz stehen. Vielleicht auch in Ihrer Gemeinde? Melden Sie sich bei Interesse.

### Link

<http://www.veloschuel.ch>



Erkläranimation «Toter Winkel»

# «bike to work» – die Challenge geht weiter

**Dank überwiegend trockenem Frühsommerwetter radelten die Teilnehmenden während des Aktionszeitraums «bike to work» schweizweit auf neuem Rekordniveau. Auch die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung pendelten auf ihrem Arbeitsweg, was die Pedale hergaben. Die Ergebnisse sind phänomenal!**



Oben rechts: Mittagsveranstaltung  
«Welcher e-Bike-Typ bin ich?»

## Kurzbeschreibung

64 680 Velofahrende legten in den «bike to work»-Monaten Mai und Juni 15 970 071 Kilometer zurück. Das entspricht rund 20 Flügen zum Mond und zurück! Die eingesparten Treibhausgase mit einer CO<sub>2</sub>-Äquivalenz von 2300 Tonnen können dem Gewicht von rund 1600 Personenwagen gleichgestellt werden.

Schweizweit erstrampelten im Vergleich zum Vorjahr 18% mehr Velofahrende ein Plus von 26% der Gesamtstrecke. Besonders freut uns, dass Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung trotz des ständigen Mangels an Veloabstellplätzen in der Zentralverwaltung diese gesamtschweizerische Entwicklung prozentual beachtlich übertrafen. Immer mehr Mitarbeitende setzen mindestens in der warmen Jahreszeit aufs Velo. Zudem werden tendenziell längere Strecken gefahren, was Rückschlüsse auf die boomende Nutzung von e-Velos zulässt.

## Stand der Arbeiten

Auch dieses Jahr profitierten Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung von einem attraktiven Rahmenprogramm im Zusammenhang mit «bike to work». Neu veranstalteten wir zwei Veloreparaturmittage mit einem mobilen Velomechaniker beim Durchgang Walchetor. Gemeinsam frischten wir ca. 70 Velos von Mitarbeitenden für «bike to work» auf. Unzählige gute Gespräche mit Passanten, die Herausgabe unserer Infobroschüren, von Wasserflaschen und Schokoladeriegeln rundeten diese vierstündigen Velo-Events ab.



Zum fünften Mal wiederholten wir unsere e-Bike-Testaktion. Zum Ausleihen standen im Juni sechs grundverschiedene Modelle unterschiedlicher Hersteller zur Verfügung. Um Unfälle und Fehleinstellungen zu vermeiden, wurden die Testpilotinnen und -piloten ausführlich instruiert. Die Testaktion war ein Erfolg und die Mitarbeitenden machten vom Angebot regen Gebrauch.

Grosses Interesse an den Veloflickmittagen für Verwaltungsmitarbeitende

Auch die Infoveranstaltung «Welcher e-Bike-Typ bin ich?» lockte erneut interessierte Mitarbeitende zur Mittagszeit in die Ahnengalerie. Viele verschiedene e-Velo-Modelle und Antriebskonzepte konnten gezeigt und besprochen werden. Die «bike to work»-Sommertour führte uns mitten aus der Stadt ins Sihltal. Eindrücklich konnten wir die Kontraste der Veloinfrastruktur von schlecht bis vorbildlich auf der Route ins Grüne erlebbar machen. Im Schatten der Bäume an der Sihl stärkten wir uns mit belegten Brötchen, Getränken und Glace zum Dessert. Solche Anlässe regen an zum ungezwungenen Austausch und Fachsimpeln. Mit unserem «bike to work»-Wettbewerb bauten wir das Netzwerk ämterübergreifend aus und beglückten an der Schlussveranstaltung 60 Gewinnerinnen und Gewinner mit unseren begehrten «Velo-Love»-Artikeln.

## Ausblick

«Bike to work» ist zweifelsfrei eine wirkungsvolle Aktion, nicht nur Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung vom Nutzen des Velofahrens zu überzeugen. Spürbar setzen mehr Mitarbeitende für ihren Arbeitsweg auf das Velo. Auch 2019 werden wir «bike to work» mit frischen Aktionen begleiten. – «Velofahren lohnt sich für alle», das bleibt auch im neuen Jahr die zentrale Message.



Zufriedene Gesichter an der «bike to work»-Schlussveranstaltung mit Preisübergabe

# 14 kantonale Velo-Zählstellen liefern Messdaten

Seit 2016 erhebt der Kanton Zürich das Veloverkehrsaufkommen. An 14 Standorten im Kanton Zürich wird der Veloverkehr mit permanent installierten Zählstellen gemessen. Bei der Mehrheit der Zählstellen können bereits die Messdaten der vergangenen zwei Jahre betrachtet werden.

## Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Verkehrsmonitorings Limmattal wurden 2018 vier weitere Zählstellen installiert. Diese sollen die Entwicklung des Veloverkehrs sowie Auswirkungen der MIV-Massnahmen und der Limmattalbahn sichtbar machen. Am Beispiel zweier Zählstellen zeigen wir, welche Aussagen zum Veloverkehr auf diesem Weg möglich sind.

## Ausblick

Auch 2019 werden weitere permanente Velozählstellen installiert und in Betrieb genommen. Die Messstellen werden in den GIS Layer Zählstellen (Geo-Informationssystem) eingebaut und stehen dann für zukünftige Planungen zur Verfügung.

## Link

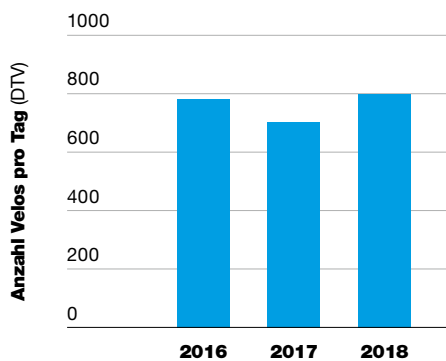
<https://maps.zh.ch/> >> Messstellen

## Zählstelle ZH316 Greifensee

Diese Zählstelle liegt auf dem bekannten Veloweg rund um den Greifensee. Die Alltagsverbindung Riedikon-Schwerzenbach sowie die SchweizMobil-Freizeitroute 29 führen hier vorbei. 2017 erfasste die Zählstelle 256 000 Velofahrende, 2018 bereits 350 000 mehr. Der Tagesdurchschnitt steigerte sich von 701 auf 803 Velofahrende. Die stärksten sechs Velomomente waren in beiden Jahren April bis September, wobei auch der Oktober dank schönem Wetter hohe Velozahlen aufwies. Samstage und insbesondere Sonntage waren jeweils die stärksten Velo-wochentage. Dies lässt sich auf den hohen Freizeitveloverkehr auf dieser Strecke zurückführen.

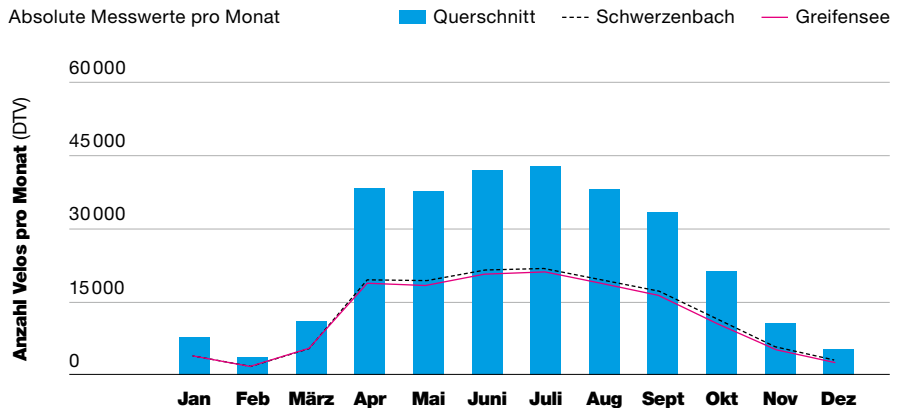
### Verkehrsentwicklung Zählstelle ZH316 Greifensee

Durchschnitts-Tageswerte aller Tage des Jahres



### Jahresganglinie Zählstelle ZH316 Greifensee

Absolute Messwerte pro Monat

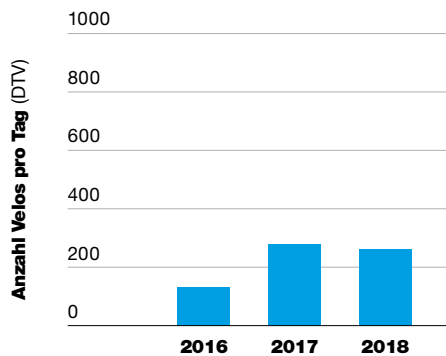


## Zählstelle ZH416 Uster

Diese Zählstelle misst den Veloverkehr auf der Alltagshauptverbindung Uster-Volketswil. 2017 fuhren 101 000 Velofahrende auf dieser Verbindung, 2018 war mit 95 000 etwas rückläufig. Die Morgen- und Abendspitzen sind nicht gleich stark ausgeprägt. Im Unterschied zur Zählstelle am Greifensee ist aufgrund der ausbleibenden Pendler eine leichte Abnahme am Wochenende nachweisbar. Auch in Uster benützen in den wärmeren Monaten mehr Menschen das Velo. Erfreulicherweise sind aber auch in der kühleren Jahreszeit noch die Hälfte bis zwei Drittel der Velofahrenden unterwegs. Diese Aufzeichnungen bestätigen die Zunahme des Veloverkehrs im Alltag.

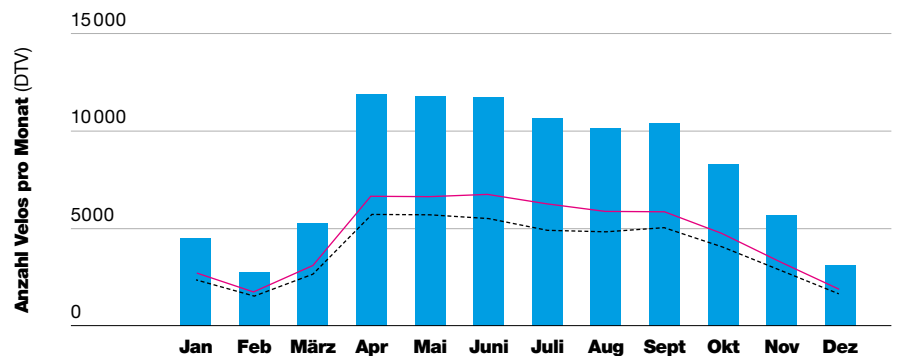
### Verkehrsentwicklung Zählstelle ZH416 Uster

Durchschnitts-Tageswerte aller Tage des Jahres



### Jahresganglinie Zählstelle ZH416 Uster

Absolute Messwerte pro Monat



## Übersicht Zählstellen im Kanton Zürich

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

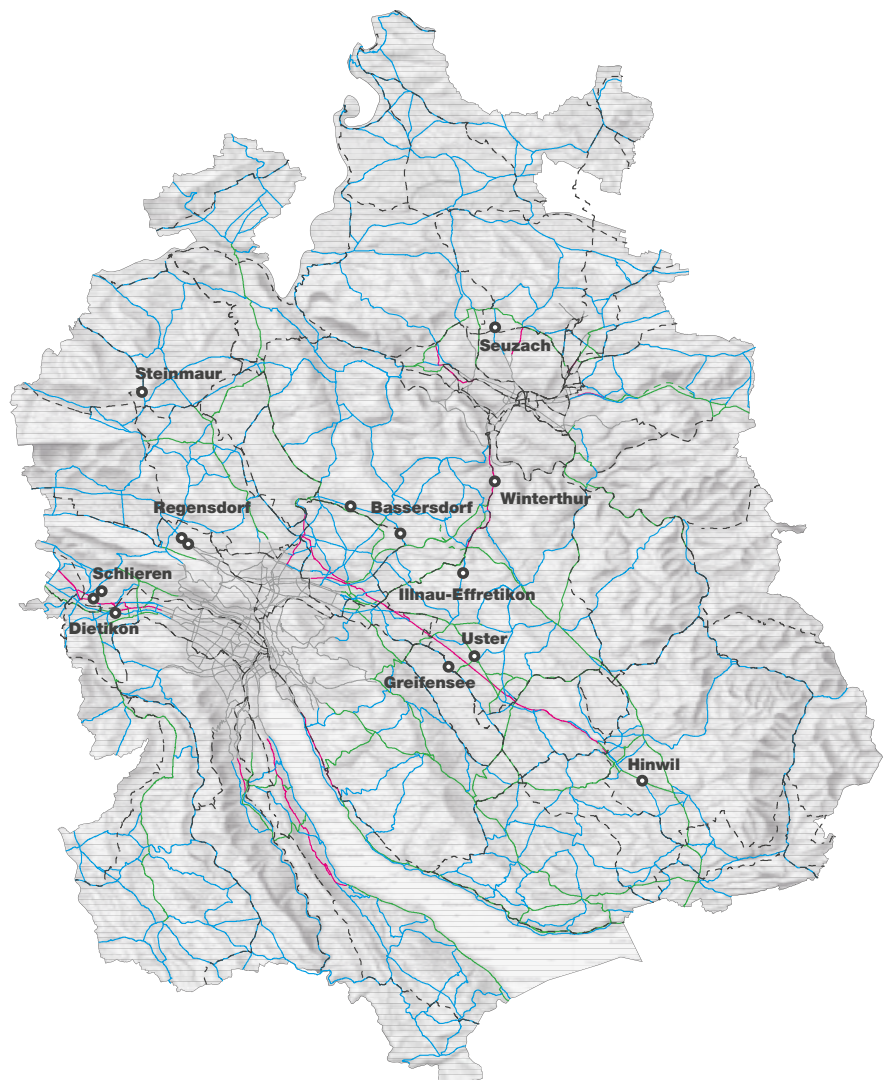


Abbildung Alltagsvelonetz (ohne Städte Zürich und Winterthur) inkl. der 14 permanenten Velo-Zählstellen

«Bis das Velo geliefert wurde, habe ich Blut und Wasser geschwitzt.»

SARAH SCHOTT, EIS AUF RÄDERN

SARAH



# VELO- GESCHICHTEN

.CH

MAGAZIN <sup>DER</sup>

VELOFÖRDERUNG

KANTON ZÜRICH



FACEBOOK  
VELO.ZH.CH



INSTAGRAM  
@VELO.ZH.CH

**Welo**  
**200**