



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Jahresbericht **Veloförderung**

2019

«Velos sind das
effizienteste
Verkehrsmittel.»

THOMAS ERNST,
VELOLADENBESITZER UND
WELTREKORDHALTER

THOMAS

VELO-GESCHICHTEN.CH



Inhalt

| | |
|----------------------------|---|
| Vorwort | 4 |
| Strukturbild Veloförderung | 6 |

Netzkonzeption und Qualität

| | |
|--|---|
| Planung der Veloinfrastruktur im Rahmen des Brüttenertunnels | 9 |
|--|---|

Wissenstransfer

| | |
|--|----|
| Das Velo im digitalen Zeitalter | 14 |
| Velo-Exkursion – Erfahrung durch Befahrung | 16 |

Kommunikation

| | |
|--|----|
| Pumptracks on Tour – eine Erfolgsgeschichte | 18 |
| Velofahrkurse für Flüchtlinge – Zugang zum Velo für alle | 20 |
| Publikumsveranstaltungen 2019 – ein bewegtes Jahr | 22 |
| «Veloschuel» – vom Schulzimmer in den Strassenraum | 26 |
| «bike to work» – Challenge bei Hitze und Regen | 28 |

Datengrundlagen

| | |
|--|----|
| Wo sind Velofahrende im Kanton Zürich unterwegs? | 31 |
|--|----|

Impressum

Erscheinungsdatum:
März 2020

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>

Vorwort

Neue Wege fürs Velo

Mit viel Herzblut und Engagement konnten wir im Berichtsjahr weitere Massnahmen des Veloförderprogramms umsetzen und neue Wege fürs Velo «befahren».

Mit der Nutzung der Social-Media-Kanäle Facebook und Instagram gelang es uns, mehr Menschen mit Velothemen anzusprechen und mit ihnen in einen Dialog zu treten. Handfeste Velo- und Bewegungsförderung wurde in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt betrieben. Die von beiden Stellen durchgeführte Pumptrack-ZH-Tour war ein voller Erfolg. Sie vermochte Junge und jung Gebliebene zu begeistern. Darüber hinaus war das vergangene Jahr geprägt von einer Vielzahl toller Aktionen und schöner Begegnungen mit Velofahrerinnen und Velofahrern aus dem ganzen Kanton.

Der Abschluss des Vorprojekts der Veloschnellroute (VSR) Wallisellen und der Korridorstudie in Richtung Dübendorf sowie die Lancierung eines Projekts, bei welchem durch Velofahrende generierte Daten dazu verwendet werden, verlässliche Aussagen zur Velonutzung zu machen, bestätigen, dass wir den Fokus für Infrastrukturbedarf am richtigen Ort setzen.

Weiter engagierten wir uns 2019 in folgenden Projekten und Veranstaltungen, über die wir Sie mit diesem Jahresbericht gerne informieren:

- **Begleitung der Planungen des Veloschnellrouten-Projekts in Wallisellen und Dübendorf**
- **Aktualisierung des kantonalen Velonetzplans**
- **Lancierung der Pumptrack-ZH-Tour**
- **Überführung der «Velofahrkurse für Flüchtlinge» in einen Regelbetrieb**
- **Aufbau der Social-Media-Plattformen der KoVe auf Facebook und Instagram**
- **Velo-Exkursionen mit Projektleiterinnen und Projektleitern des Amts für Verkehr sowie Studierenden der Raum- und Verkehrsplanung**
- **Mitwirkung an den Veranstaltungen «Zürichsee Rundfahrt», «Pumptrack-Challenge», «Rollpark-Eröffnungsevent Opfikon», «Velofest Zürich», «slowUp Zürichsee» und vielen mehr**
- **Begleitaktionen zu «bike to work» innerhalb der kantonalen Verwaltung**
- **Beschilderung der Veloprüfungsstrecke in Wetzikon, Weiterentwicklung der Veloschuel**
- **Analyse von nutzergenerierten Velofahr-Daten und Aufschaltung der permanenten Velozählstellen im GIS-Browser**

Die Vernetzung und der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonsinternen Stellen spielten auch 2019 eine bedeutende Rolle.

Im Hinblick auf das im Februar 2022 endende Veloförderprogramm werden wir uns 2020 intensiv mit dessen Zukunft auseinandersetzen. Unser Ziel ist, dass nach Programmende weiterhin eine sachliche und nachhaltige Veloförderung betrieben und ein bedarfsgerechter Infrastrukturausbau gewährleistet wird. Wir bleiben dran, volle Fahrt voraus – 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



ONLINE
MEHR
LESEN!

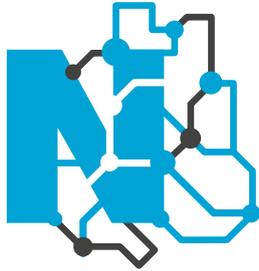
«Das Velo
auf Reisen ist
für mich
ein Türöffner.»

REGULA SCHEIDEGGER,
BANK-MITARBEITERIN

REGULA

Strukturbild

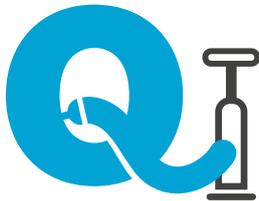
Das von der KoVe definierte Strukturbild zeigt den aktuellen Umsetzungsstand des Veloförderprogramms mit seinen fünf Handlungsfeldern Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen.



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 2019: Übernahme des kantonalen Velonetzes in regionale Richtpläne, Aktualisierung Velonetzplanung, Begleitung Veloschnellrouten-Projekt



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 2019: Begleitung bei der Erarbeitung von Veloinfrastrukturstandards



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 2019: Veloexkursionen, interne Anlässe



Kommunikation

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

- Tools und Infomaterialien für Gemeinden entwickeln (Baukasten mit Massnahmen)
 - Angebot an Velofahrkursen erweitern (Konzept für Fahrkurse)
 - Velofreundliche Verwaltung, Mobilitätsmanagement Velo anbieten
 - Veloförderung als Gesundheitsförderung (strukturierter Austausch mit Gesundheitsförderung und Umsetzung von Projekten)
 - Empfehlungen für sichere Schulumgebung festlegen
- Produkte 2019: Veloschuel (Signalisation der Veloprüfungstrecke, Lernanimationen), diverse Veranstaltungen



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 2019: Betrieb der Velozählstellen, Analyse neuer Messdaten

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

«Ich bin der,
der gerne mal
die Treppe
runterfährt.»

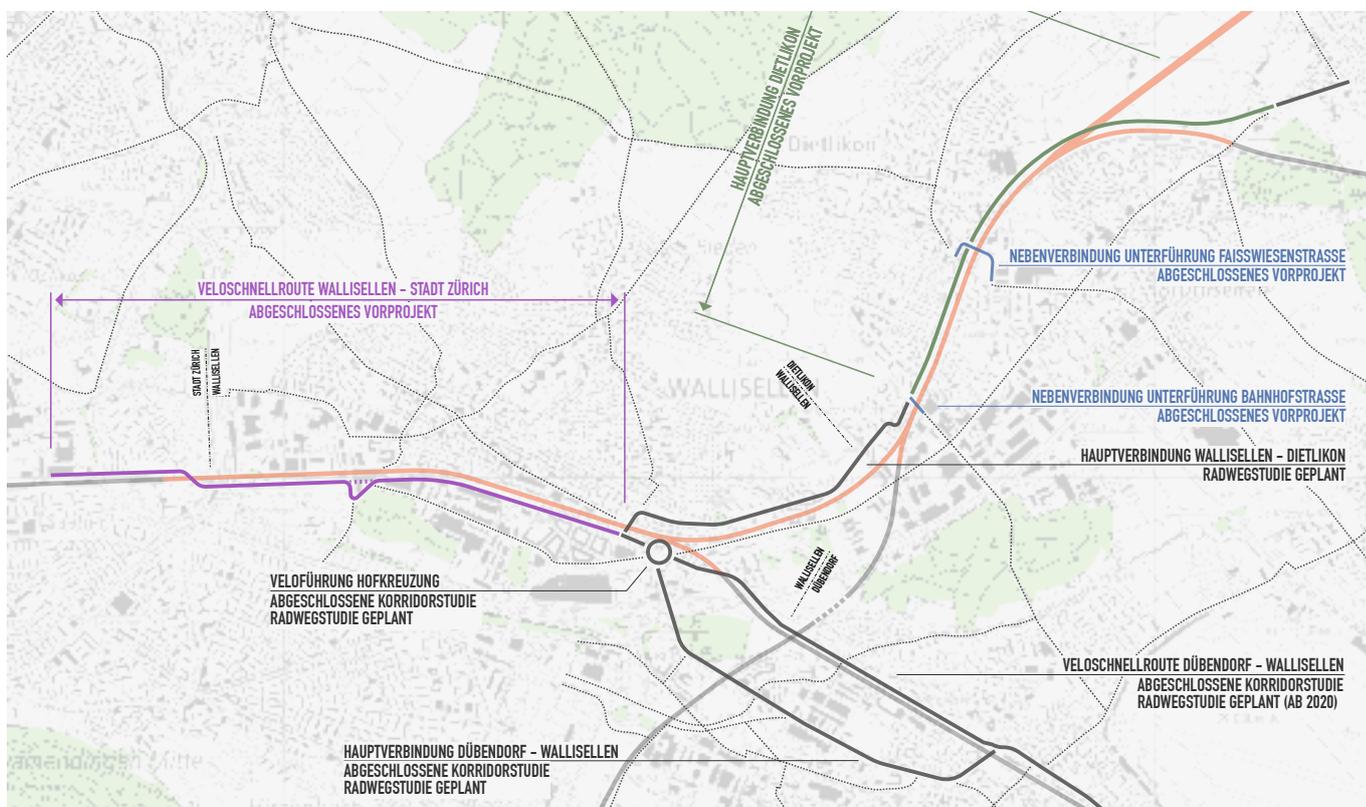
MILO ROSA, SCHÜLER
UND ENDURO-FAHRER

MILO



Planung der Veloinfrastruktur im Rahmen des Brüttenertunnels

Im Rahmen des Projekts Brüttenertunnel wird im Glatttal die Bahninfrastruktur ausgebaut. Dabei bietet sich die Chance, mit der Veloschnellroute in Wallisellen sowie der Hauptverbindung in Dietlikon zwei zentrale Massnahmen aus dem kantonalen Velonetzplan umzusetzen.



Einleitung

Die Planung des SBB-Grossprojekts Brüttenertunnel tangiert auch die im regionalen Richtplan festgesetzte Veloschnellroute in der Gemeinde Wallisellen sowie die Velohaupt- und -nebenverbindungen in der Gemeinde Dietlikon. Daraus ergibt sich die Chance, zwei wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans im Rahmen des SBB-Projektes zu realisieren. Gleichzeitig lassen sich volkswirtschaftliche Synergien bei der Planung und beim Bau gewinnen. Im Auftrag des Kantons und der Stadt Zürich projektierte die SBB 2019 Velomassnahmen, welche die Gebiete der Gemeinden Wallisellen, Dietlikon und Bassersdorf sowie der Stadt Zürich umfassen. Im Rahmen von Korridorstudien und Variantenüberprüfungen wurde die Linienführung gemäss kantonalem Velonetzplan für die Veloschnellroute wie auch die Haupt- und Nebenverbindungen bestätigt.

Legende

- Veloschnellroute*
- Velohauptverbindung*
- Velonebenverbindung*
- Kantonale Veloplanungen
- ⋯ Weitere Veloverbindungen gemäss Velonetzplan Kanton Zürich
- Projekt SBB Brüttenertunnel
- Bestehende SBB-Bahninfrastruktur

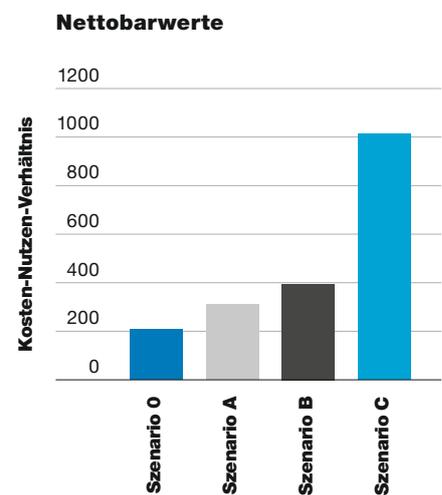
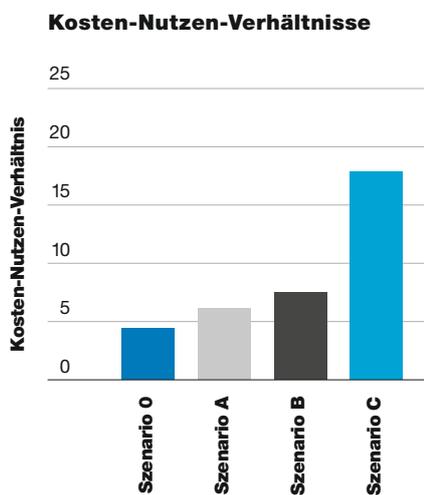
*projektiert durch SBB

Stand der Arbeiten

Die Veloinfrastrukturen entlang des SBB-Projektperimeters wurden als Bahn-Nebenanlagen projektiert. Ziel des Vorprojektes war es, aufzuzeigen, welche Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen des Velo- und Fussverkehrs auf dem Korridor der Veloschnellroute und der Hauptverbindung notwendig sind. Dabei gelten die erhöhten Qualitätsanforderungen einer Veloschnellroute und Hauptverbindung: sicher, direkt und attraktiv. In allen Perimetern wurde die Infrastruktur für die Velofahrenden weitgehend getrennt von Fuss- und motorisiertem Verkehr vorgesehen. In Wallisellen konnten aufgrund der engen Bebauung entlang des Bahntrassees und der kurzen Vorprojektphase noch nicht alle Engstellen eliminiert werden. Diese werden in den nächsten Phasen vertieft und konkretisiert.

Der Regierungsratsbeschluss zum Velonetzplan fordert für alle Veloschnellrouten eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA). Diese wurde analog der Methodik der Veloschnellroute Limmattal erstellt. Zusammengefasst kann festgehalten werden: Sowohl aus den monetarisierbaren wie auch den nicht monetarisierbaren Indikatoren ergibt sich insgesamt ein positives Fazit: Die Veloschnellroute Glatt-

Visualisierung Veloschnellroute
Wallisellen (Brüelwisen)





Visualisierung
Bahnhofstrasse Dietlikon

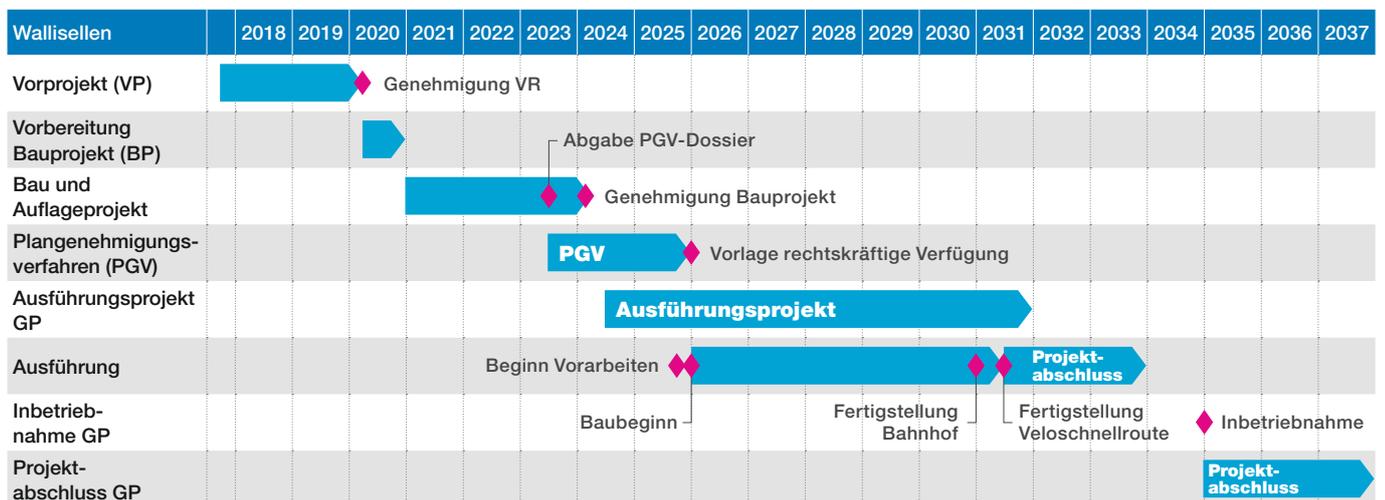
tal-Oberland ist volkswirtschaftlich empfehlenswert. Die Kosten-Nutzen-Überprüfung ergibt für die Veloschnellroute Oberland-Glatttal positive Kosten-Nutzen-Verhältnisse, die sich je nach Szenario zwischen 1:5 und 1:8.5 bewegen. Für ein Extrem-Szenario resultierte ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:17.8.

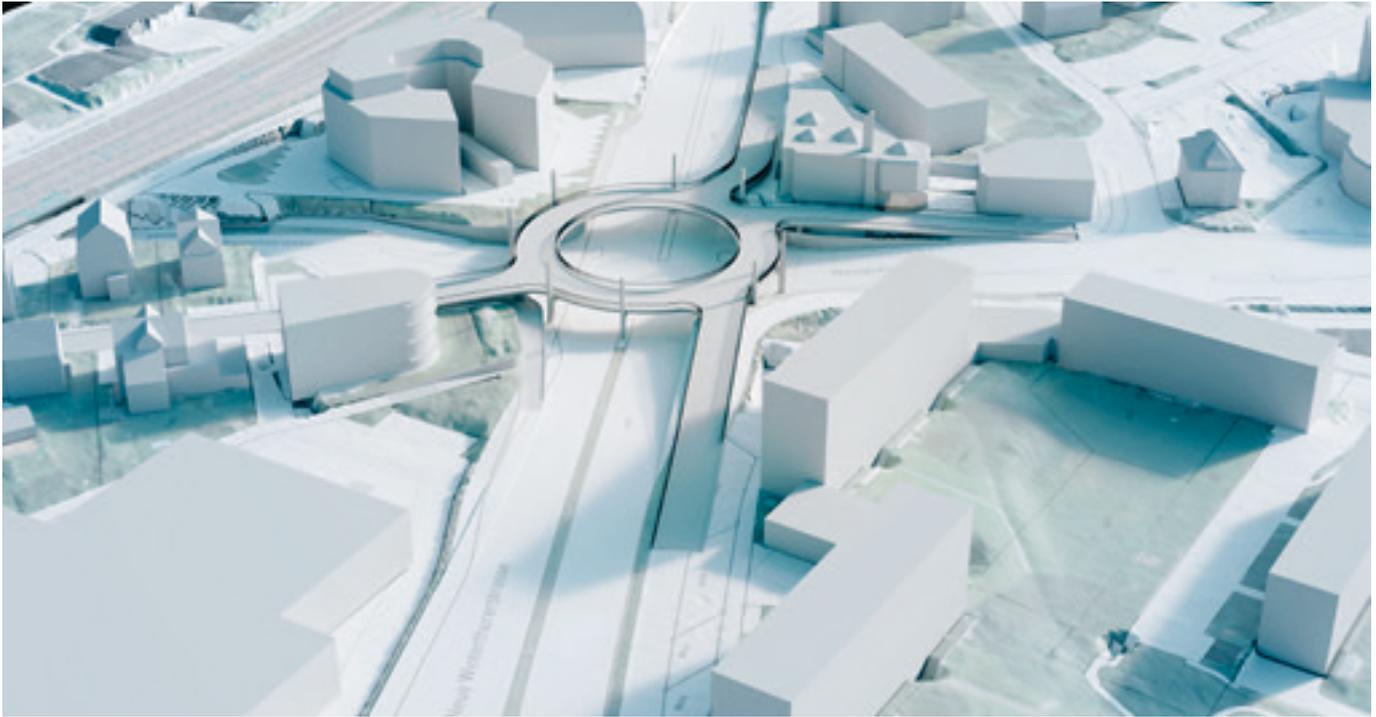
Weiteres Vorgehen

Das abgeschlossene Vorprojekt ist für den Kanton und die Stadt Zürich Voraussetzung, um über die weitere Projektierung und die spätere Realisierung durch die SBB entscheiden zu können. 2020 finden dazu zwischen den jeweiligen Parteien Verhandlungen über den Kostenteiler statt. Das Vorprojekt wird, wo erforderlich, planerisch weiter vertieft. Das Ziel ist, beim Start des Bau- und Auflageprojekts konkrete und gegenseitig abgestimmte Vorgaben bereitstellen zu können. 2020 wird das Projekt dem Kantonsrat zur Kreditgenehmigung vorgelegt. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Ab 2021 wird die SBB das Bau- und Auflageprojekt erarbeiten. Die öffentliche Auflage der mit dem Bahnprojekt eng verzahnten Veloinfrastruktur ist für Sommer 2023 vorgesehen. Die Realisierung folgt voraussichtlich ab 2026.

Weiterführung Richtung Zürcher Oberland

Die Veloschnellroute Oberland führt ab Wallisellen über Dübendorf Richtung Uster und Wetzikon. Die Korridorstudie ab Wallisellen hat die Linienführung gemäss Velonetzplan nördlich der Eisenbahnlinie (Bahndammweg) als Bestvariante bestätigt. Die offizielle Vernehmlassung der beiden Gemeinden ist erfolgt. Die Korridorstudie für den hochbelasteten Verkehrsknoten «Hofkreuzung» schlägt für den Fuss- und Veloverkehr eine attraktive und zugleich futuristisch anmutende Lösung mit einem Kreisel in Hochlage vor. Um eine stadträumlich verträgliche Lösung umzusetzen, ist eine Absenkung des heutigen Knotens um rund





Mögliche Veloführung an der Hofkreuzung Wallisellen (Darstellung metron)

2.5m angedacht. Auf diese Weise wird die Führung des Fuss- und Veloverkehrs in einer Höhe von ebenfalls 2.5m ab bestehendem Niveau möglich, was eine verbesserte stadträumliche Integration bietet. Durch die geringe Höhenlage sind weniger lange Rampen erforderlich. Die Machbarkeit der Knotenlösung wurde im Rahmen der Korridorstudie grob geprüft und als möglich beurteilt. Der Knoten sowie die Weiterführung Richtung Dübendorf werden in einer Radwegstudie vertieft.

Aktualisierung des kantonalen Velonetzplans

2019 fanden Überprüfung und Aktualisierung des kantonalen Velonetzplanes (VNP) statt, der 2013 bis 2016 erarbeitet und vom Regierungsrat beschlossen (RRB 591/2016) worden war. Der VNP wurde in den letzten zwei Jahren in die regionalen Richtpläne (RRP) überführt und hat somit Behördenverbindlichkeit erlangt. Die Gesamtrevision der RRP ist mittlerweile in allen Regionen abgeschlossen, gewisse Regionen starteten bereits Teilrevisionen. Das Amt für Verkehr (AFV) hat im Rahmen des Vergleichs des Velonetzplans mit dem Richtplan anhand einer GIS-Analyse einige Differenzen zwischen dem VNP und den vom Kanton festgesetzten Richtplänen festgestellt. Um eine einheitliche Planungsbasis zu schaffen, sollen diese Differenzen beseitigt werden. Erreicht werden kann dies durch Anpassungen des VNP, falls zweckmässige Routenführungen gewählt wurden, oder – in einzelnen Fällen – auch durch eine Anpassung der RRP. Diese kann im Rahmen einer nächsten Teilrevision erfolgen. Weiter sollen auch Linienführungen aus den neuerlich fertiggestellten Radwegprojektierungen Berücksichtigung finden, sofern diese von den Routen im RRP abweichen. Die regionalen Planungsverbände wurden eingeladen, zu den Abweichungen zwischen VNP und RRP Stellung zu nehmen. Die noch offenen Fragen werden Anfang 2020 auf Fachebene besprochen. Im Anschluss werden der Velonetzplan und die dazugehörigen Datenblätter aktualisiert und auf dem GIS-Browser veröffentlicht.

Umsetzung kantonalen Velonetzplan

Das vom Amt für Verkehr erarbeitete Umsetzungskonzept des kantonalen Velonetzplans beinhaltet ein Vier-Jahres-Programm für die Projektstudien der einzelnen Verbindungen. 2018 und 2019 wurden rund 60 Projektstudien, die auch das Velo berücksichtigen, vom Amt für Verkehr dem kantonalen Tiefbauamt zur vertieften Projektierung übergeben. Darunter befinden sich 18 reine Radwegstudien. Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 12 weitere Radwegstudien im Amt für Verkehr gestartet.

Link

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



«Ich lebe gerne
einfach und
manchmal packt
mich das Fernweh.»

NINI DE PARIS,
KÜNSTLERIN
UND ARTISTIN

MINI

Das Velo im digitalen Zeitalter

Sowohl das Velo wie auch die sozialen Medien sind so facettenreich wie die Menschen selbst. Wir engagieren uns für Informationsvermittlung und Dialog – massgeschneidert auf die Bedürfnisse der Velofahrenden und derer, die es gerne werden möchten.

183

Posts

1600

Follower

3310

**Personen
täglich erreicht**

Durchschnittswert

5522

**Interaktionen
mit Kommentaren
und Likes**

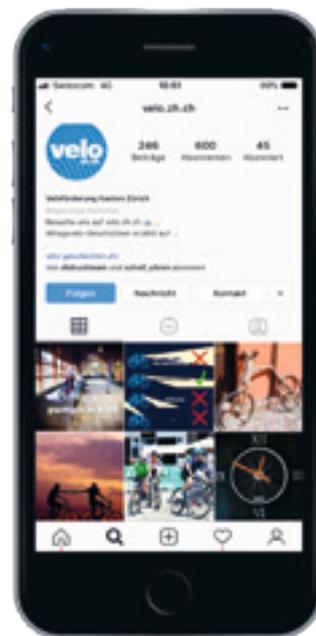
Die kantonale Veloförderung soll gemäss kantonalem Veloförderprogramm verstärkt in der Bevölkerung wahrgenommen werden, nicht nur mit Projekten, sondern auch ganz grundsätzlich als Organisation des Kantons Zürich. Hierfür wurde in den vergangenen Jahren eine umfangreiche Basiskommunikation aufgebaut. Sie umfasst unter anderem die Website velo.zh.ch, den Newsletter «Velo-News», den vorliegenden Jahresbericht sowie die beiden themenspezifischen Websites veloschuel.ch sowie velo-geschichten.ch. Auf all diesen Plattformen fliesst die Kommunikation ausschliesslich in eine Richtung («one to many»). Mit der Ausnahme von Veranstaltungen waren daher die Möglichkeiten begrenzt, mit Velofahrerinnen und Velofahrern aus dem Kanton Zürich in Dialog zu treten.

Durch die aktive Informationsvermittlung über die Social-Media-Plattformen Facebook und Instagram konnten wir erstmals zu verschiedenen Themen mit unseren Followern (Abonnenten) in Dialog treten und interagieren.

Die Strategie beruht auf verschiedenen Überlegungen und bedient sich unterschiedlicher Kanäle. So werden einerseits Inhalte auf den bestehenden Websites velo.zh.ch, veloschuel.ch und velo-geschichten.ch durch geeignete Posts beworben und somit weiter verbreitet. Die Idee dahinter ist, einen ruhigen, aber auch konstanten kommunikativen Informations- und Unterhaltungsfluss zu pflegen und dabei Signale in den Social Media zu erzeugen. Somit soll sowohl die Anzahl Follower wie auch die Anzahl der Interaktionen mit den Beiträgen erhöht werden.

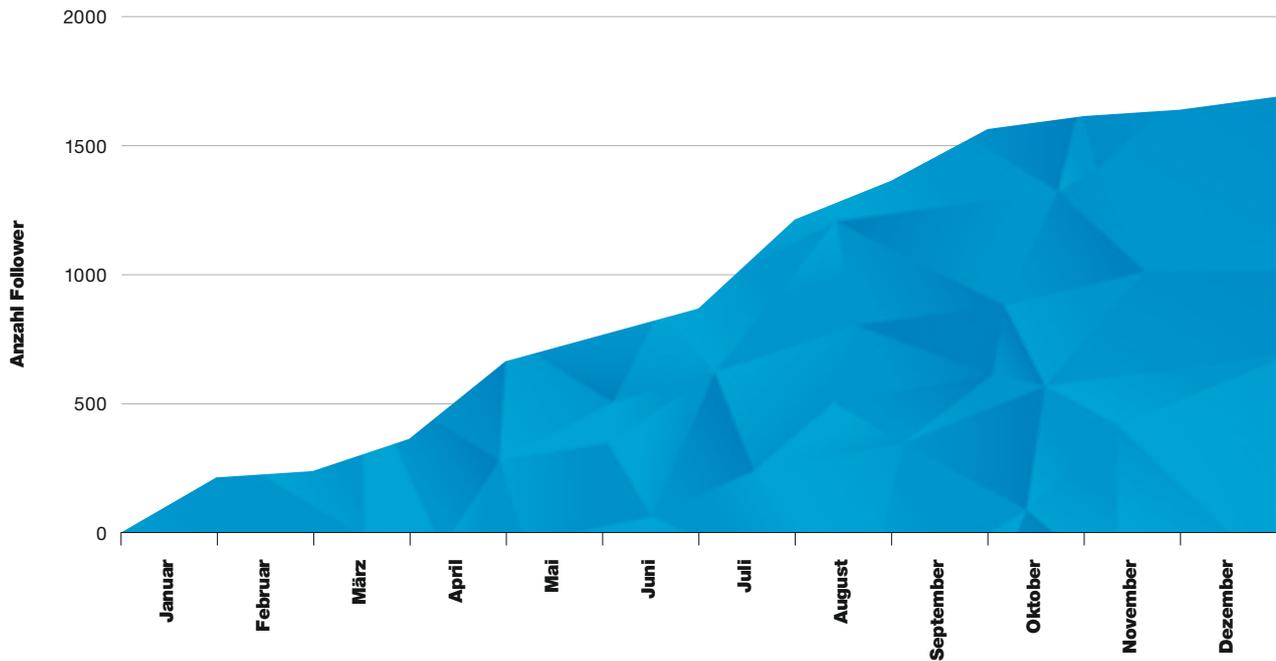
Themenserien

Auf den beiden Social-Media-Plattformen werden ganz unterschiedliche Beiträge publiziert. Oft sind sie als Serien konzipiert, jedoch steht jedes Posting für sich allein und kann auch so wahrgenommen werden. Um ein möglichst breites Publikum anzusprechen, haben wir folgende Themenserien ins Leben gerufen, so facettenreich, wie Menschen es auch sind:



Facebook- und Instagram-Präsenz

Zuwachs der Follower im Jahr 2019



- VeLove – Themen, Lifestyle und Identifikation
- «Hast du gewusst?», Ergonomie auf dem Velo
- bike to work, Alltagsvelofahren, Velo-Geschichten, Praktisches
- Infrastruktur
- «Weisch no?»
- Ausflugtipps
- Gesundheits-Serie mit Sportpsychologen
- Lastenvelo-Geschäftsmodell, Logistik
- Events
- Einblick in die Veloförderung

Innerhalb von 9 Monaten konnten wir eine Community von rund 1600 Followern aufbauen. In dieser Zeit wurden 183 Posts veröffentlicht. Täglich erreichten wir durchschnittlich 3310 Personen und erzielten insgesamt 5522 Interaktionen mit Kommentaren und Likes (Stand Januar 2020). Das klare Ergebnis zeigt, dass das Thema «Velo» viele Menschen interessiert und sie zu Interaktionen veranlasst. Deshalb war der Entscheid, auf zwei Plattformen präsent zu sein, genau richtig.

Am meisten bewegte das Thema «gegenseitige Rücksichtnahme im Strassenverkehr». Hier wurden in den Kommentarspalten kontroverse Diskussionen geführt. Teilweise musste die KoVe eingreifen, um die erhitzten Gemüter zu beruhigen. Es stellte sich heraus, dass in «Lagern» gedacht wird: Velofahrende gegen zu Fuss Gehende gegen Autofahrende – sprich «alle gegen alle». Tatsächlich aber haben die Menschen ein grosses Mobilitätsbedürfnis und wählen dafür mal das eine, mal das andere Verkehrsmittel. Das dichte Mobilitätsgefüge im Kanton Zürich funktioniert nur als Miteinander.

Ausblick

Die positive Nachfrage-Entwicklung beider Kanäle zeigt klar, wie gross der Bedarf nach einer niederschweligen Dialogplattform ist. Wir werden unser Engagement 2020 in ähnlichem Stil weiterführen und gezielte Velo-Themen aus der Community aufgreifen. Folgen Sie uns auf @velo.zh.ch!

Link

@velo.zh.ch auf Facebook und Instagram



Folgen Sie uns

Seit Anfang letzten Jahres sind wir auf Facebook und Instagram zu finden.

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.

Mit «@velo.zh.ch» finden Sie uns auf Facebook und Instagram.

Velo-Exkursion – Erfahrung durch Befahrung

Best-Practice-Velo-Exkursionen erlauben den Teilnehmenden, begleitet durch das Team der Veloförderung bauliche Massnahmen für den Veloverkehr buchstäblich zu erfahren. Für angehende Raum- und Verkehrsplaner der ZHAW und der HSR sind die Velo-Exkursionen bereits fester Bestandteil des Studienplans.

Kurzbeschreibung

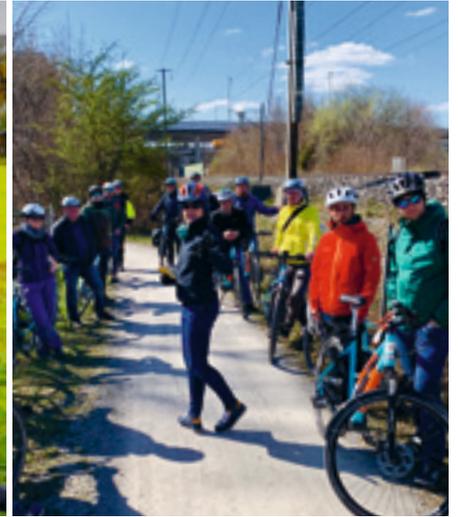
2019 waren wir vier Mal auf Velo-Exkursion, jeweils auf einer längeren Strecke als im Vorjahr. Neu starteten wir bereits am Bahnhof Oerlikon anstatt am Bahnhof Wallisellen. Hauptgrund dafür ist die geplante Streckenführung der Veloschnellroute von Oerlikon über Wallisellen Richtung Zürcher Oberland. Auf dem ergänzenden Abschnitt wurden die geplante Veloschnellroute skizziert und erste planerische Herausforderungen erläutert.

Stand der Arbeiten

Neben den beiden Exkursionen für die Studierenden der Hochschule Rapperswil (HSR) und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaft (ZHAW) durften wir zu zwei weiteren Touren einladen. Fachleute aus dem Strassen- und Verkehrswesen begrüßten wir im Rahmen ihrer Weiterbildung als Teil des vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute angebotenen CAS Fuss- und Radverkehr. Auf der vierten Exkursion begleiteten uns die Kolleginnen und Kollegen aus dem Amt für Verkehr. So konnten wir insgesamt über 70 Personen anhand von zahlreichen Beispielen dafür sensibilisieren, was bedarfsgerechte Veloinfrastruktur auszeichnet.

Begrüssung
zur Velo-Exkursion
in Oerlikon





Kontinuierliche Weiterentwicklung

Um den Teilnehmenden maximalen Mehrwert zu bieten und noch gezielter auf die Fragestellungen eingehen zu können, wurde die Tour im Verlaufe der Jahre stets optimiert. Aufgrund der diversen Grossbaustellen und des damit verbundenen Umgebungslärms entlang der Strecke führen wir neuerdings eine akkubetriebene Verstärkeranlage im Lastenvelo mit, in welchem auch Rucksäcke und Regenjacken der Teilnehmenden Platz finden. So wird nicht nur die Verständlichkeit der Ausführungen erhöht, sondern auch der vielseitige Nutzen des Velos im Alltag demonstriert.

Ausblick

Die Velo-Exkursionen haben sich etabliert und die Nachfrage wird laufend grösser. Vor diesem Hintergrund werden sie auch 2020 stattfinden – angepasst auf die Bedürfnisse verschiedener Dialoggruppen. Neben dem kantonalen Tiefbauamt und dem Amt für Verkehr zählt auch die Kantonspolizei Zürich dazu. Sie verfügt Signalisationen und Markierungen auf dem Kantonsstrassennetz, wozu auch die Veloinfrastruktur gehört. Es ist daher geplant, im aktuellen Jahr die Befahrung gemeinsam mit der Kapo Zürich durchzuführen.

Link

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

Diverse Impressionen der Best-Practice-Velo-Exkursionen

Pumptracks on Tour – eine Erfolgsgeschichte

Kindern und Jugendlichen ein attraktives Angebot zur Velo- und Bewegungsförderung zu schaffen, das war das Ziel des Projekts pumptrack.zh der KoVe und des kantonalen Sportamts. Bald standen zwei mobile Pumptrack-Anlagen kostenlos für jeweils drei Wochen auf 18 Pausenplätzen von Schulhäusern im Kanton Zürich zum Befahren bereit. Die Aktion war ein voller Erfolg.



Volle Action auf dem Pumptrack

Was ist ein Pumptrack?

Für BMX-, Dirt- und Mountainbiker, Skater und Kickboarder dienen Pumptracks als Spielwiese. Auf einem Rundkurs folgen Wellen und Steilwandkurven aufeinander. Die Rundkurse können mit Armen und Beinen «gepumpt» werden, wobei der Antrieb mit geschicktem Verlagern des Gewichts und mit Druck und Entlasten der Räder aufgebaut wird – ganz ohne pedalisieren oder kicken. Dieses «Pumpen» ist durchaus anstrengend, macht aber richtig Spass!

Stand der Arbeiten

Gerade für Kinder ist ein Pumptrack ein attraktives, niederschwelliges Bewegungsangebot mit vielen Vorteilen:

- Pumptrackfahren fördert spielerisch räumliche Koordination, Gleichgewichtssinn und Timing, wie das Abschätzen von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung.
- Das intensive Pumpen stärkt Herz und Kreislauf.
- Die Kinder sind an der frischen Luft.

- **Alle fahren auf unterschiedlichem Niveau. Ohne gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert ein Pumptrack nicht. Wer Spass haben will, muss auf andere achtgeben können.**
- **Angeeignete Fahrkompetenzen wirken sich direkt positiv im Strassenverkehr aus. Kinder (und auch Erwachsene) lernen auf dem Pumptrack spielend, ihr Velo oder Kickboard zu beherrschen.**

Aus all diesen guten Gründen hat die kantonale Veloförderung in Kooperation mit dem Sportamt zwei mobile Pumptracks beschafft und ab Mai 2019 auf kantonale Schulhaustour geschickt. Die Anlagen standen jeweils drei Wochen vor Ort, wurden rege genutzt und zogen dann zum nächsten Schulhausplatz. Ende November dann bezogen sie ihr Winterquartier in der Bike-Halle Uetikon am See, wo sie auch den Winter über zugänglich blieben.

Stand der Arbeiten

Bisher feiert das Projekt grossen Erfolg. Dies zeigen die durchwegs positiven Rückmeldungen von Behörden, Schulen und der Bevölkerung sowie besonders der begeisterten Schulkinder. Die Enttäuschung ist daher jeweils gross, wenn der Pumptrack weiterzieht. An Spitzentagen registrierte der eingebaute Sensor auf dem 65 Meter langen Kurs bis zu 10000 Runden, was einer Gesamtstrecke von 650 Kilometern entspricht. Kaum jemand hätte mit solchen Zahlen gerechnet, und gerne hätten noch mehr Schulen einen Pumptrack auf ihrem Pausenplatz gehabt.

Qualifikationsläufe und Rahmenprogramm für die Rad-Quer-WM

In Kooperation mit der Stadt Dübendorf, Swiss Cycling, dem kantonalen Sportamt und der Veloförderung wurde überlegt, ob und wie sich das Thema «Pumptrack» nutzen liesse, um auf die Radquer-Weltmeisterschaften am Flughafen Dübendorf hinzuweisen. So entstand die Idee, in Dübendorf und Umgebung Pumptrack-Qualifikationsläufe für Schulkinder der Unter-, Mittel- und Oberstufe durchzuführen. An den Qualifikationsläufen waren die Kinder von der professionellen Zeitmessung, der Anzeige auf dem Bildschirm und der Rennatmosphäre tief beeindruckt. Die schnellsten Fahrerinnen und Fahrer konnten am Pumptrack-Final anlässlich der Rad-Quer-WM teilnehmen.

Ausblick

Für die pumptrack.zh-Tour 2020 steht nun sogar eine dritte Anlage zur Verfügung. Darüber hinaus ist geplant, eine Informationsveranstaltung für Interessierte, Gemeinden, Schulen sowie Elternmitwirkungen zu organisieren. Auch im Web wird der Themenbereich «pumptrack.zh.ch» weiter ausgebaut.

Link

<http://pumptrack.zh.ch>



Hochspannung vor dem Bildschirm: Gefahrene Rundenzeiten werden verglichen und analysiert



Velofahrkurse für Flüchtlinge – Zugang zum Velo für alle

Die 2018 in Wetzikon gestartete Veloschule für Flüchtlinge konnte erfolgreich in den Regelbetrieb überführt werden. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wetzikon, den beiden Landeskirchen, einer Vielzahl Freiwilliger und der KoVe konnten geflüchtete Menschen aus anderen Kulturkreisen das Velofahren erlernen. Damit wurde zugleich wichtige Integrationsarbeit geleistet.

Kurzbeschreibung

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

Das positive Resultat des 2018 durchgeführten Pilotprojekts motivierte alle Beteiligten, die Fahrkurse auch im Folgejahr anzubieten. Damals hatten 24 Flüchtlinge das Velofahren erlernt. Der Erfolg half zudem, das Projekt in der Bevölkerung, der Verwaltung und der Politik breiter abzustützen.

In enger Zusammenarbeit aller Partnerorganisationen konnten optimale Rahmenbedingungen für eine regelmässige Durchführung der Velofahrkurse geschaffen werden. Während im ersten Jahr die Velofahrkurse beim Schulhaus Guldisloo an zehn aufeinanderfolgenden Tagen stattfanden, wurden 2019 bewusst ein anderer Standort (Sportanlagen Meierwiesen) sowie ein anderes Umsetzungskonzept gewählt. Dies erlaubte es den Teilnehmenden, selber zu wählen, an welchen Tagen sie an den Kursen teilnehmen wollen. Gleichzeitig hatten auch die freiwilligen InstruktorInnen und InstruktoRen aus Wetzikon und Umgebung die Möglichkeit, den Zeitpunkt ihres Einsatzes selbst zu bestimmen. Dank einem Doodle sah man jeweils, an welchen Tagen mit besonders vielen Teilnehmenden zu rechnen war. Die damit geschaffene Transparenz half dabei, situativ weitere Freiwillige anzufragen und Ressourcen zu schonen. An dieser Stelle danken wir allen Frauen und Männern herzlich, die ihre Freizeit für die Veloschule Wetzikon eingesetzt haben.

Aus der Bevölkerung gespendete Velos sowie fünf eigens für die Fahrkurse beschaffte Trottinette bilden den Fuhrpark. Dieser sowie alle für die Übungen erforderlichen Hilfsmaterialien (Lehrmittel, Pylonen, Sandsäcke, Seile und Kreiden usw.) konnten dank Unterstützung der Stadt Wetzikon in einem Raum der Sportanlagen Meierwiesen eingelagert werden.



Übungsfahrt im Stadtverkehr Wetzikon





Im Rahmen der Ausbildung ...

- erhalten Flüchtlinge und Asylsuchende die Möglichkeit, von einem kostenlosen Velofahrkurs zu profitieren. Sie werden dabei auf spielerische Art und Weise ans Verkehrsmittel Velo herangeführt. Die steigende Verkehrskompetenz reduziert das Unfallrisiko.
- vernetzen sich Teilnehmende mit den Ausbildnern aus der Bevölkerung. Ihre Integration wird durch den Austausch in der Gruppe unterstützt.
- können Teilnehmende, die erfolgreich den Kurs besucht haben, ihre Landsleute auf dem Weg zur Velo-Mobilität unterstützen oder sie auf das Angebot der Veloschule hinweisen.

Veloausbildung und Materialraum bei der Sportanlage Meierwiesen

Vernetzungstreffen und Fortbildungsnachmittag

Damit alle freiwilligen InstruktorInnen und -Instruktoren sich auf ihre Rolle und die Arbeit mit den Flüchtlingen vorbereiten konnten, organisierte die KoVe ein Vernetzungstreffen in Kombination mit einem Fortbildungsnachmittag. Dieser fand Anfang Juni beim Schulhaus Guldiloo statt. Neben 16 Freiwilligen aus Wetzikon nahmen auch Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Wetzikon, der Landeskirchen, von Pro Velo, Friends on Bikes sowie von der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich teil.

Das Programm umfasste 3 Stationen:

- Veloschuel-Geschicklichkeitsparcours: Erlernen von Velofahrkompetenz auf dem anspruchsvollen Parcours.
- Sicher im Strassenverkehr: Fahrt auf der Veloprüfungstrecke in Begleitung des Kinder- und Jugendinstruktors.
- Pumptrack-Fun: Wer mochte, konnte unter fachkundiger Anleitung von Züritrails Runden auf dem mobilen Pumptrack drehen.

Ausblick

Die Veloschule Wetzikon wird 2020 in «Veloschule Zürcher Oberland» umbenannt. Dies soll deutlich machen, dass sich das Angebot nicht nur an Flüchtlinge und Asylsuchende aus Wetzikon, sondern auch aus der Umgebung richtet. Zwischen Frühling und Herbst werden erneut 16 zweistündige Termine angeboten. Weiter ist vorgesehen, das Handbuch mit der Übungssammlung um die Trottnett-Instruktion zu erweitern.

Link

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



Impressionen vom Vernetzungstreffen

Publikums- veranstaltungen 2019 – ein bewegtes Jahr

Die Organisation von und die Mitwirkung bei kleineren und grösseren Velo-Events ist ein wichtiger Teil unserer Arbeit. Begegnungen an solchen Publikumsanlässen nutzen wir für Gespräche mit der Bevölkerung und gewinnen so Einblick in die guten Momente oder Sorgen und Nöte von Velofahrenden im ganzen Kanton.

Von März bis November waren wir bei 21 Publikumsveranstaltungen präsent. Das Spektrum war erneut breit gefächert und bot viele Möglichkeiten, mit unterschiedlichsten Menschen in Dialog zu treten. Neu dazu kamen die Pumptrack-Qualifikationsläufe in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt und Swiss Cycling sowie ein Fortbildungsnachmittag für Velo-Akteure aus dem ganzen Kanton Zürich.

Rund um de Zürisee – Velofahren verbindet

Wie von uns bestellt sandte Petrus der traditionellen RUZ (Rund um de Zürisee) dieses Jahr Sonnenschein pur! Über 500 Velofahrende nahmen den Weg unter die Pedale, legten eine der drei Strecken von 31, 37 oder 67 Kilometern zurück und nahmen die begehrte RUZ-Medaille als Belohnung entgegen. Gross und Klein, Jung und Alt waren in bester Laune und freuten sich über unsere ebenfalls fast traditionellen velo.zh.ch-Schoggi-Riegel. Dem Velo Trial Club Stäfa gratulieren wir zur Organisation von nun insgesamt elf RUZ-Rundfahrten. Ab nächstem Jahr stellt neu der Rad- und Motorfahrer-Verband Zürichsee, Oberland und Linthgebiet von Swiss Cycling das Organisationskomitee.

Ausblick

Uns ist der Weiterbestand des traditionellen RUZ-Anlasses ein grosses Anliegen, da bereits bis zu drei Generationen gemeinsam den Zürichsee umrunden. Der Zusammenarbeit mit den neuen Organisatoren blicken wir daher positiv entgegen. Auch 2020 werden wir wieder mit dabei sein und freuen uns auf möglichst viele Velofahrende mit lebendigen Gesprächen und reichem Erfahrungsaustausch.

Stolze Teilnehmerinnen
und Teilnehmer nach
erfolgreicher Zürichsee-
umrundung





Velofest Zürich – Quartierfest mit Charme

Velofahren ist ein Lebensgefühl – und im Bullingerquartier längst Teil des Alltags. Deshalb wurde im Juni mit zahlreichen und aussergewöhnlichen Veloaktivitäten gefeiert: Veloflicken, Velobörse, rassigen Musik-Gigs, Verpflegung, verrückten Velos, Velo-Polo-Spiel und unserem Parcours. Höhepunkt war eine Kino-Vorführung, bei welcher der benötigte Strom von den Velofahrenden selbst generiert wurde. Die Begeisterung fürs Velo war Organisationsverantwortlichen wie auch Teilnehmenden anzusehen.

Ausblick

Das Velofest ohne kommerziellen Hintergrund ist etwas Besonderes; eine kleine und feine Gemeinschaft, die das Velo liebt und gemeinsam feiert. Schön, dass diese Veranstaltung auch 2020 stattfinden wird.

Défi Vélo – Heisses Finale in Zürich

Mitte Juni kamen am Helvetiaplatz rund 100 Jugendliche zusammen und stellten sich dem Deutschschweizer Défi-Vélo-Finale. Die Schülerinnen und Schüler aus Sekundarschulen, Gymnasien wie auch Berufsschulen mussten verschiedene Aufgaben absolvieren. Übergeordnet galt es, auf einer Orientierungsfahrt durch die Stadt möglichst viele Punkte zu sammeln. 18 Streckenposten waren dafür in der Stadt verteilt, wo auf die Jugendlichen verschiedene Aufgabenstellungen warteten. Um zu gewinnen, waren Geschicklichkeit, Kreativität und Strategie gefragt. Punkteabzug gab es, wenn die Teilnehmenden Verkehrsregeln missachteten. Die KoVe unterstützt Défi Vélo von Pro Velo seit einigen Jahren, weil es sich gezielt an Oberstufenschülerinnen und -schüler richtet und Freude am sowie Begeisterung fürs Velo als gesunde und nachhaltige Alltagsmobilität weckt. Neben dem Umstand, dass alle Teilnehmenden ihre Velofahrkompetenz steigern, fördert die Teilnahme auch den Teamgeist und hat einen hohen Erlebnisfaktor.

Ausblick

Auch 2020 werden wir Défi Vélo unterstützen. Es dient der Veloförderung und dank der zeitgemässen Aufmachung in «Challenge-Form» spricht es die Jugendlichen an.

Spiel und Spass auf dem Geschicklichkeitsparcours





Eröffnungsvent
des Rollparks Opfikon

Rollpark Opfikon

Anfang September eröffnete der Rollpark in Opfikon mit festlichem Rahmenprogramm. Bereits vor der Eröffnung kurvten die Kinder mit allerlei Zweirädern auf der frisch asphaltierten Pumptrackfläche herum. Mit dem Veloschuel-Geschicklichkeitsparcours und zwei Kinder- und Jugendinstruktoren der Kantonspolizei Zürich waren auch wir dabei. Die Show der Profis der Flying Metal Crew war eines der Highlights dieses Samstags und spornte die Kinder dazu an, das Gesehene mit ihren Velos nachzumachen, ganz nach dem Motto: «Übung macht den Meister.»

Ausblick

Uns freut es sehr, dass die Stadt Opfikon sich für den Veloverkehr und die Velofahrende Bevölkerung einsetzt und ein Jahr nach dem erfolgreichen Velotag 2018 diese Anlage gebaut hat. Vor allem für die Kinder, aber auch für Erwachsene ist der fest verbaute Wellenpark mit Steilwandkurven ein willkommenes Bewegungsangebot. Ganz nebenbei werden hier die Fahrkompetenzen geschärft und die körperliche Fitness gesteigert. Beides kann auch im dichten Strassenverkehr von Nutzen sein.



Gross – grösser – am slowUp

Der slowUp Zürichsee wies gegenüber 2018 nochmals eine deutlich grössere Besucherzahl auf. Manchmal fühlte es sich an, als wäre der ganze Kanton Zürich auf der für den motorisierten Individualverkehr gesperrten Strecke unterwegs. Auch wir von der kantonalen Veloförderung waren gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich, dem Veloschuel-Geschicklichkeitsparcours und transportablen Mini-Kinos, auf welchem die 2019 produzierten Lernanimationen zum Thema Linksabbiegen gezeigt wurden, einem mobilen Velomechaniker und unserem velo.zh.ch-Infostand mit Erfrischungsstation vor Ort. Mit insgesamt vierzehn Helfern begrüßten wir die Teilnehmenden, prüften Kindervelos auf Fahrtüchtigkeit und führten unzählige angeregte Gespräche rund ums Velofahren im Kanton. Rund 2400 Velo-Schöggelis, 500 praktische multifunktionale Halstücher für Kinder, 3000 Luftballons aus Naturkautschuk und knapp 1000 Liter Getränke wurden an diesem noch sommerlich warmen Septembersonntag ausgegeben. Es machte allen unglaublich viel Spass, bedurfte aber auch des unermüdlichen Einsatzes aller Beteiligten.

Ausblick

Der autofreie slowUp am Zürichsee ist ein beliebter und in der Bevölkerung bekannter Ausflugstipp mit grosser Anziehungskraft. Die zwanglose und velofreundliche Atmosphäre macht den volksfestähnlichen Anlass für die Veloförderung zum perfekten Multiplikator unserer Botschaften. Wir werden uns den slowUp 2020 jedenfalls nicht entgehen lassen.

Fazit

Publikumsanlässe sind ein geeignetes Kommunikationsmittel der Veloförderung. Es braucht viel persönliches Engagement, manchmal auch an Wochenenden und Feiertagen. Deshalb allen Beteiligten nochmals unser herzliches Dankeschön! Die Strahlkraft solcher Aussenauftritte hilft uns, Menschen zum Velofahren im Alltag zu motivieren, ganz so, wie es das vom Kantonsrat beschlossene Förderprogramm vorgibt.

Impressionen
slowUp Zürichsee



«Veloschuel» – vom Schulzimmer in den Strassenraum

Die gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei entwickelte «Veloschuel» deckt nunmehr die Veloverkehrsschulung von der zweiten bis zur sechsten Klasse komplett ab.

Die Website veloschuel.ch stellt ein ergänzendes Angebot zum Schulunterricht dar und schafft die Möglichkeit, auch ausserhalb des Unterrichts durch die Polizei auf deren breites Fachwissen zurückzugreifen. Seit April 2019 befindet sich in Wetzikon die erste permanent ausgeschilderte Veloprüfungsstrecke ausserhalb der Stadt Zürich.

Kurzbeschreibung

Die Massnahme «Veloförderung im Schulverkehr» leistet einen Beitrag daran, dass Kinder das Velo im Alltag vermehrt einsetzen – sei dies auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit.

Die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren im urbanen Umfeld immer weniger Kinder Velo fahren, hat uns und unseren langjährigen Partner, die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich, zum Handeln angeregt. Denn zusätzlich zur rückläufigen Velonutzung bei Schulkindern mussten wir feststellen, dass diejenigen, die Velo fahren, zusehends Mühe haben, ihr Fahrzeug zu beherrschen und anspruchsvolle Situationen im Strassenverkehr zu bewältigen.

Der Koordinationsstelle Veloverkehr ist es ein zentrales Anliegen, dass sich Kinder möglichst früh auf ihrem Velo an den Verkehr gewöhnen und so ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln. Daher hat die KoVe Massnahmen ergriffen, um dem Negativtrend entgegenzuwirken:

- **Finanzierungsunterstützung für Veloparcours auf Pausenplätzen**
- **Ausbildungskampagne «Veloschuel»**
- **Vorbereitung auf der Veloprüfungsstrecke**
- **Erlebnismittage auf Pausenplätzen mit Veloparcours**

Stand der Arbeiten

Seit 2014 arbeitet die KoVe intensiv mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kapo Zürich zusammen. Nachdem in den vergangenen Jahren eine komplette Lehrmittelreihe von der zweiten bis zur sechsten Klasse entwickelt worden war, lag der Fokus 2019 auf der weiterführenden Wissensvermittlung sowie der Komplettierung der praktischen Veloverkehrsausbildung, welche mit der Veloprüfung abgeschlossen wird.



Permanente Beschilderung Veloprüfungsstrecke und Laufblatt zur Fahrkontrolle



Instruktion und Start
der Veloprüfung

Verschiedentlich wurde an die Kantonspolizei Zürich und auch an uns herangetragen, dass es für Eltern schwierig sei, die Kinder optimal auf die Veloprüfung vorzubereiten. Es lag lediglich ein PDF-Plan der Veloprüfungsstrecke vor. Dieser zeigte jedoch nicht, wie die Fahrmanöver korrekt ausgeführt werden. Dank der permanenten Beschilderung der Veloprüfungsstrecke in Wetzikon ist es nun möglich, dass sich die Kinder entweder alleine oder mit ihren Eltern zusammen auf die Veloprüfung vorbereiten. Zusätzlich wurde ein Instruktionsvideo mit den einzelnen Fahrmanövern produziert und auf velo.zh.ch veröffentlicht.

Aus einem Guss

Um nahtlos ins Erscheinungsbild der Veloschuel zu passen, wurden die alten Leuchtwesten mit neuen ersetzt, Veloschuel-Farben und grosse Reflektoren inklusive. Auch ein Laufblatt, das mit Kabelbindern am Velo befestigt wird, wurde angepasst und ebenfalls in die Gestaltung der Veloschuel-Welt überführt.

Das Linksabbiegen mit dem Velo ist eine besondere Herausforderung. Neben den Fahrzeugen von links und rechts ist auch der Vortritt des Gegenverkehrs zu beachten. Um diesen komplexen Sachverhalt kindergerecht zu erklären, haben wir unseren Themenbereich «Sicher im Verkehr» auf veloschuel.ch um neue Animationen ergänzt:

- **Linksabbiegen auf schmalen Strassen**
Vor dem Abbiegen nach links ist den entgegenkommenden Fahrzeugen, also dem Gegenverkehr, der Vortritt zu lassen.
- **Linksabbiegen mit Mittellinie**
Beim Linksabbiegen mit einer Mittellinie spuren wir gegen die Strassenmitte an die Mittellinie ein.
- **Linksabbiegen mit separater Spur**
Ist zum Linksabbiegen eine Einspurstrecke vorhanden, fahren wir in der Mitte der Einspurstrecke.
- **Vortritt bei Gegenverkehr**
Ob «Stop», «Kein Vortritt» oder gar keine Signalisation: Der Gegenverkehr hat immer Vortritt!

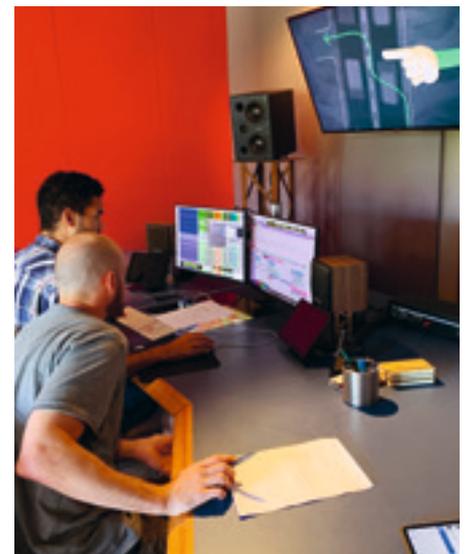
Übrigens sind unsere Erklärvideos auch für Erwachsene sehenswert! Und ausserdem: Die Koordinationsstelle Veloverkehr unterstützt die Zürcher Gemeinden bei der Erstellung von Veloparcours auf Pausenplätzen. Die Höhe des Unterstützungsbeitrages hängt davon ab, ob in der Gemeinde bereits ein Parcours errichtet wurde. Maximal winkt ein Beitrag von 2000 Franken.

Ausblick

Die Ausbildungskampagne «Veloschuel» und die verschiedenen flankierenden Massnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Ziel ist es, weitere Veloprüfungsstrecken dauerhaft auszuschildern, um den Kindern eine optimale Prüfungsvorbereitung zu ermöglichen.

Link

<http://www.veloschuel.ch>



Feinschliff der
Lernanimation im Tonstudio

«bike to work» – Challenge bei Hitze und Regen

Während der diesjährigen «bike to work»-Challenge zeigte sich der Frühsommer veränderlich. Bereits frühe Hitzetage überraschten genauso wie manch heftige Regenschauer. Der persönliche Nutzen des Velofahrens im Alltag scheint jedoch stärker gewesen zu sein als das Verlangen nach trockenen Kleidern: Die schweizweite Mitmachaktion brach die Vorjahresrekorde erneut um mehrere hunderttausend Kilometer.



Pumptrack-Event
mit Züritrails

Kurzbeschreibung

Jeweils im Juni begleitet die Koordinationsstelle Veloverkehr die von Pro Velo lancierte Mitmachaktion «bike to work». Knapp ein Prozent der Schweizer Bevölkerung traten mit- und gegeneinander in die Pedalen. Durchschnittlich fuhren die Teilnehmenden an 19 Tagen 244 Kilometer mit dem Velo zur Arbeit. Dabei wurde umgerechnet 2500 Tonnen CO₂ eingespart. Diese Zahl ist vergleichbar mit dem Startgewicht einer Saturn-V-Rakete, die mit den 17,5 Millionen geradelten Kilometern rund 23 Mal die Strecke zum Mond und zurück hätte fliegen können. Ein kleiner Schritt für die Schweiz, ein grosser Sprung für jeden Einzelnen, der sich aufs Velo setzte.

Stand der Arbeiten

In der kantonalen Verwaltung fördern wir «bike to work» unter den tausenden Mitarbeitern mit einem attraktiven Rahmenprogramm. An insgesamt zwei Velo-Check-Mittagen war der Durchgang Walchetur ganz den Velos gewidmet. Der Verschleiss von Veloteilen wird nämlich klar unterschätzt. Deshalb zeigten wir mit unserer Aktion, wie man sein Velo fahrtüchtig und sicher hält. Die Idee dahinter: Hilfe zur Selbsthilfe und Tipps und Tricks für die Wartung des Velos. Insgesamt konnten wir rund 80 Velos kontrollieren, pumpen, mit den gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren ausrüsten und so für die zweite Jahreshälfte fit machen.

E-Bike Workshop und Mittagstouren

Mitte Juni fand in der Ahnengalerie an der Walche unser Elektrovelo-Workshop statt. Kantons-Mitarbeitende konnten sich einen Eindruck davon verschaffen, wohin die neuesten Trends der Elektrovelohersteller zielen oder was unterschiedliche Antriebskonzepte leisten. Neben zwei Speed-Pedelecs und einem E-Mountainbike konnte auch ein modernes E-Lastenvelo besichtigt werden, welches ein paar Tage später an der Mittagspausentour ins Sihltal als Lunch-Transporter im

«bike to work» 2019 in der Schweiz in Zahlen

- 71834 Teilnehmende (+11%)
- 18815 Teams (+11%)
- 2397 Betriebe (+13%)
- 17 510 088 Kilometer (+10%)
- 1334 328 Velotage (+8%)
- 2521 Tonnen CO₂ eingespart (+10%)

Quelle: www.biketowork.ch

Einsatz war. Zur ersten Tour luden wir Mitarbeitende aus allen Direktionen ein, zur zweiten Tour Mitarbeitende des Amtes für Verkehr. Warmes Sommerwetter bescherte uns zwei gelungene Ausfahrten.

Pumptrack-Event mit Züritrails

Da die gemeinsam mit dem Sportamt lancierte pumptrack.zh-Tour auf grosses Interesse gestossen war und vielerorts die Frage geweckt hatte, was denn ein Pumptrack sei, wollten wir Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung wie auch deren Kindern ab sechs Jahren die Chance bieten, sich vor Ort und unter fachkundiger Einweisung auf dieses Thema einzulassen. Anfang Juli fand dieser Freizeit-Event beim Bikepark Allmend (Sihlcity) statt. Nach ersten Informationen und einer Fahrdemonstration wurden die Dirt-Bikes und Protektoren an die Teilnehmenden verteilt. Auf dem Kids-Parcours ging es los und wer mochte, konnte sich in Begleitung der Spezialisten von Züritrails an die anspruchsvolleren Wellenbahnen wagen. Nach rund drei Stunden waren die Kraftreserven aufgebraucht. Die Wurst vom Grill in der urbanen Hinterhofatmosphäre zwischen Eisenbahn- und Autobahnbrücke schloss den Abend stimmungsvoll ab.

Strahlende Gewinner

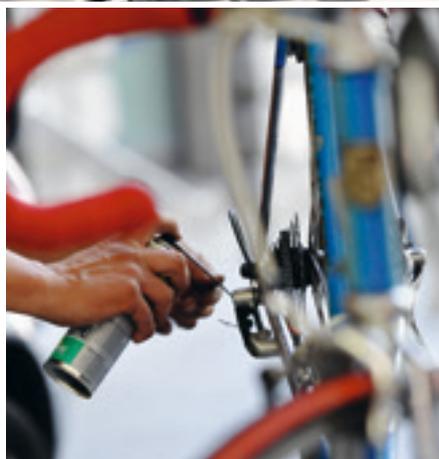
Zur «bike to work»-Schlussveranstaltung inklusive Wettbewerbspreisübergabe trafen sich im September über 40 Gewinnerinnen unseres Wettbewerbs. Beim gemütlichen Treffen in der Mittagspause wurde gefachsimpelt und die funktionalen VeLove-Preise übergeben.

Ausblick

«bike to work» bewegt, auch im Umfeld der kantonalen Verwaltung. Es ist erfreulich, zu sehen, dass wiederum mehr Mitarbeitende im Alltag aufs Velo setzen. Dies veranlasst uns, auch für 2020 ein aktivierendes Rahmenprogramm zu schnüren. Damit das Velo nach der Challenge nicht gleich wieder in den Kellern verschwindet, müssen sowohl die Velo-Infrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut wie auch am Start- und am Zielort geeignete Veloparkierungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Wir bleiben dran!



Mittagspause im Sihlwald



Impressionen des Veloflickmittags

«Ich fahre lieber am
Stau vorbei als
im Stau zu stecken.»

YVONNE

YVONNE EHRENSBERGER,
VELOLOBBYISTIN



Wo sind Velofahrende im Kanton Zürich unterwegs?

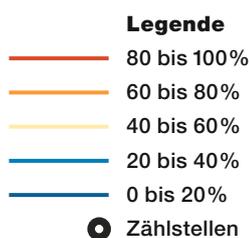
Nutzergenerierte Daten geben Auskunft über die Velo- und Infrastrukturnutzung. Wir werteten die Daten aus und verglichen sie mit den Zählstellen permanenter Velozählstellen sowie dem kantonalen Velonetzplan. Wir erhoffen uns davon, präzisere Aussagen zur Velonutzung im Kanton Zürich machen zu können.

Kurzbeschreibung

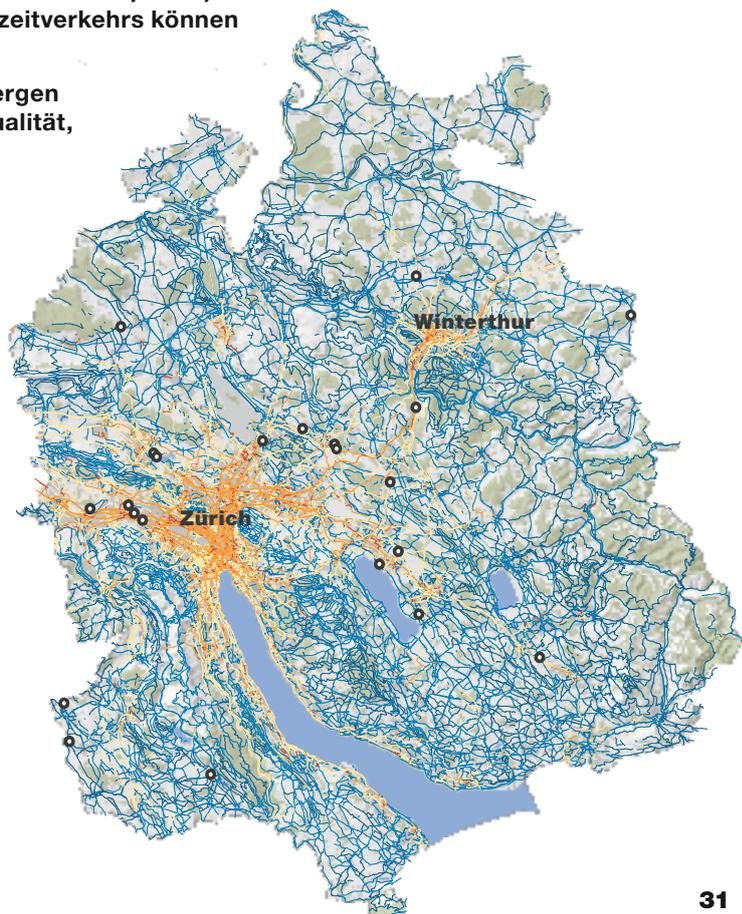
In unzähligen Bereichen des Alltags werden Daten generiert, gesammelt und ausgewertet – so auch im Bereich des Veloverkehrs. Da weltweit gesehen Velozählstellen oftmals fehlen, setzen bereits viele internationale Städte nutzergenerierte Daten für die Veloinfrastrukturplanung ein. Die Koordinationsstelle Veloverkehr hat Daten der Firma Strava für den Kanton Zürich (2018/19) verwendet, um folgende Fragen zu klären:

- Wie gross sind die Anteile des Alltags- und Freizeitverkehrs?
- Verlaufen die aufgrund der Nachfrage und des Potenzials aus dem Gesamtverkehrsmodell abgeleiteten Haupt- und Veloschnellrouten der Velonetzplanung auf den Strecken, die gemäss dem Datenlieferanten auch heute bereits von Velofahrenden genutzt werden?
- Nutzen die Velofahrenden Kantonsstrassen oder eher Alternativrouten?
- Können die im Datensatz enthaltenen Fahrten mit den kantonalen Velozählstellen abgeglichen werden?
- Welche Aussagen zum Pendlerverhalten (Morgen- und Abendspitzen) sowie zu Strecken des Alltagsveloverkehrs und Freizeitverkehrs können aus den Nutzerdaten abgeleitet werden?
- Welche Falschinterpretationen und Trugschlüsse bergen nutzergenerierte Daten wegen mangelnder Datenqualität, Überschätzung der Nutzungsmöglichkeiten usw.?

Alle Pendel-Fahrten 2019 im Kanton Zürich



Strecken mit weniger als 100 Fahrten sind nicht dargestellt.



Nutzergenerierte Daten sind naturgemäss mit Vorsicht zu verwenden, enthalten sie doch nur die Fahrstrecken jener registrierten Nutzer, welche die Applikation auf ihrem Smartphone haben und aktiv die befahrenen Strecken «tracken». Zudem ist bekannt, dass unter diesen Nutzern Männer zwischen 25 und 54 Jahren überproportional vertreten sind. Frauen, Kinder sowie die ältere Bevölkerung sind untervertreten oder nutzen die Applikation gar nicht. Zudem wurde die App ursprünglich für Sportler entwickelt, die ihre Fahrten messen, dokumentieren und mit Gleichgesinnten vergleichen wollen.

Der Fokus des kantonalen Velonetzplans liegt beim Alltagsveloverkehr, also auf Fahrten, welche insbesondere für Berufs- und Alltagszwecke unternommen werden. Viele Alltagsvelofahrten können als «sportlich» bezeichnet werden, da die Fahrerinnen und Fahrer ihren Arbeitsweg als Trainingsfahrt nutzen. Trotzdem handelt es sich dabei um notwendigen Verkehr. Die erfassten Fahrten wurden mit den Messwerten der permanenten kantonalen Velozählstellen verglichen und plausibilisiert, was zu folgenden Ergebnissen führte:

2019 nutzten auf Kantonsgebiet total 30882 Velofahrerinnen und Velofahrer die Strava-App. Die soziodemografische Verteilung sah folgendermassen aus: 80% Männer, 16% Frauen und 4% ohne Angaben zum Geschlecht. Den grössten Teil machten dabei Männer zwischen 35 und 44 Jahren aus. Werden die nutzergenerierten Daten mit den Zählstellendaten verglichen, so weist beispielsweise die Zählstelle Greifensee nahezu eine perfekte Korrelation der gezählten Velofahrenden zu den mit Strava aufgenommenen Fahrten auf. Dabei ist die Korrelation an Werktagen höher als an Wochenenden. Mit den erhaltenen Daten können Karten für den Kanton Zürich generiert werden, welche die Velofahrten visualisieren.

Die oben genannten Fragen, insbesondere im Zusammenhang mit der Überlagerung des Velonetzplans mit nutzergenerierten Daten, sind noch nicht abschliessend beantwortet. Trotzdem können schon jetzt gewisse Aussagen auch im Hinblick aufs Ausland gemacht werden: Verschiedene internationale Studien und Beobachtungen kommen zum Schluss, dass in Ländern, in denen die Veloinfrastruktur noch nicht sicher ausgebaut und nicht vom motorisierten Verkehr getrennt ist, vor allem mutige, geübte und insbesondere männliche Velofahrende unterwegs sind. Diese Gruppe macht 16% der Zürcher Bevölkerung aus. Soll der Anteil des Veloverkehrs erhöht werden, muss die Infrastruktur so ausgebaut werden, dass sie auch von Frauen, Kindern, Jugendlichen sowie älteren Menschen genutzt wird.

Ausblick

Die Analysen werden abgeschlossen und per Ende erstes Quartal 2020 in einem Schlussbericht zusammengefasst. Die bisher gewonnenen Erkenntnisse sind vielversprechend, daher wird anschliessend geprüft, ob und wie weit in Zukunft nutzergenerierte Daten in die Veloverkehrsplanung einbezogen werden.

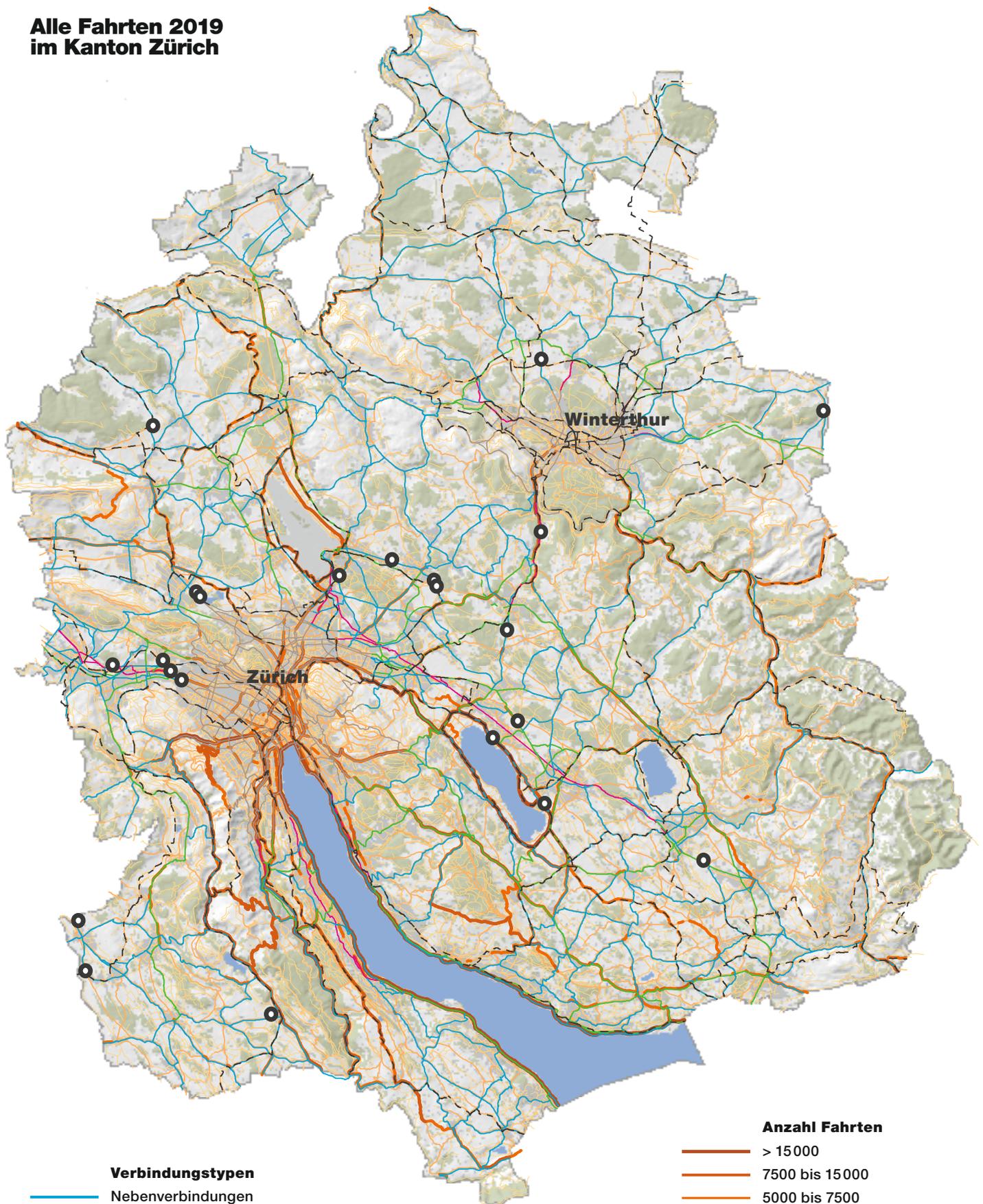
Permanente Velozählstellen im Kanton

2019 wurden alle Velozählstellen auf dem GIS-Browser des Kantons Zürich aufgeschaltet. Im Layer «Verkehrsmessstellen» können nebst den Zählstellen des motorisierten Verkehrs auch die Velozählstellen eingeblendet werden. Analog den Auto-Zählstellen sind für jede Velozählstelle Jahresreports abrufbar. Bei Bedarf werden die Rohdaten vom Kanton für Planungen und sonstige Analysen zur Verfügung gestellt. Zurzeit messen 22 Zählstellen den Veloverkehr, jedes Jahr werden im Rahmen von Strassen- und MIV-Zählstellensanierungen weitere Velo-Zählstellen installiert.

Mit Ausnahme der Stadt Zürich ist die Datengrundlage zur Analyse der Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton und insbesondere zur differenzierten Betrachtung verschiedener Raumtypen (wie städtisches oder ländliches Umfeld) äusserst spärlich. Mit zunehmender Anzahl permanenter Velozählstellen sind in Zukunft bessere Datengrundlagen zu erwarten. Diese ermöglichen dann weiterreichende Analysen und präzisere Aussagen zum Veloverkehr – womit sich auch die Wirkung der Massnahmen zur Stärkung des Veloverkehrs überprüfen und quantifizieren lassen wird.

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

Alle Fahrten 2019 im Kanton Zürich



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

- Anzahl Fahrten**
- > 15000
 - 7500 bis 15000
 - 5000 bis 7500
 - 1000 bis 5000
 - 500 bis 1000
 - 100 bis 500
- Strecken mit weniger als 100 Fahrten sind nicht dargestellt.

«Ein E-Bike
ist wie ein
kleiner Töff.»

VIKTOR HÄBERLING,
STEINMETZMEISTER

VIKTOR



VELO- GESCHICHTEN

.CH

MAGAZIN ^{DER}

VELOFÖRDERUNG

KANTON ZÜRICH



FACEBOOK
VELO.ZH.CH



INSTAGRAM
@VELO.ZH.CH

Welo
200