



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Umsetzungsprogramm Velonetz Kanton Zürich

**Viktoria Herzog,
Verantwortliche Veloverkehr, Tiefbauamt**

Grundlagen Veloverkehrsplanung

Einblick in das Umsetzungsprogramm

Ausblick

Grundlagen Veloverkehrsplanung

Gesetzliche Zielsetzungen

Seit 1. Januar 2023 ist das nationale Veloweggesetz in Kraft

- Was bedeutet das nationale Veloweggesetz für den Kanton Zürich?
- Wo sind wir auf Kurs und wie werden die Ziele der Veloförderung erreicht?
- Was sind die grössten Herausforderungen für die Umsetzungsfrist innerhalb der nächsten 20 Jahre?



Wo stehen wir aktuell?



**Velonetzplan
und
Richtpläne**

**Planungs-
grundsätze**

**Fachstelle,
Fachexperten /
-innen**

**Umsetzungs-
programm**

Umsetzung

ZUSAMMENHÄNGENDES VELOWEGNETZ

Auftrag Umsetzungsprogramm

- Überarbeitung Umsetzungsprogramm des Velonetzplanes in Abstimmung
 - auf Zielsetzungen des Bundes mit der Frist von 20 Jahren,
 - auf Bauprogramme, Agglomerationsprogramme, Grossprojekte usw.
- Erstellung und Definition der Priorisierung von Veloverbindungen
- Bildung von Umsetzungspaketen





was wo wann?



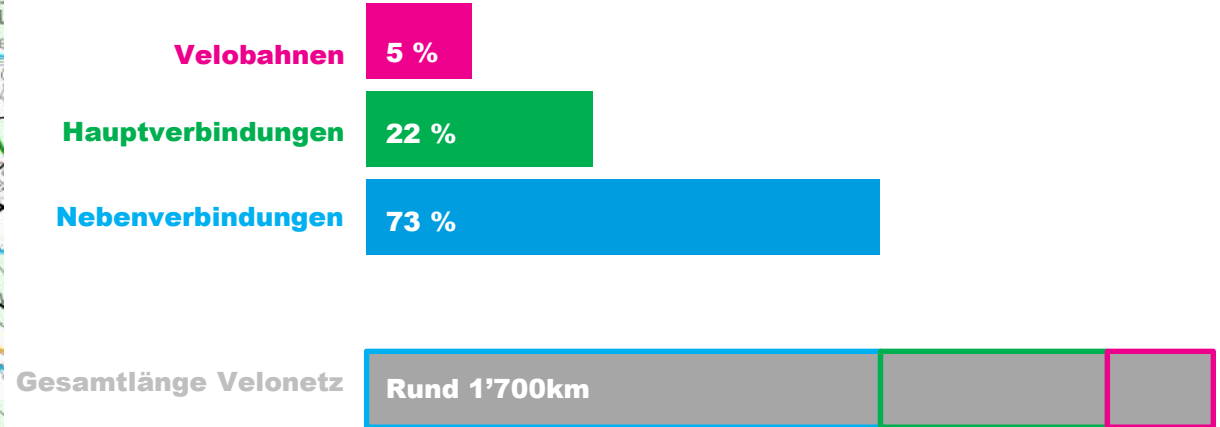
Quelle: Ursus Wehrli's «Art of Clean Up»



 Tiefbauamt

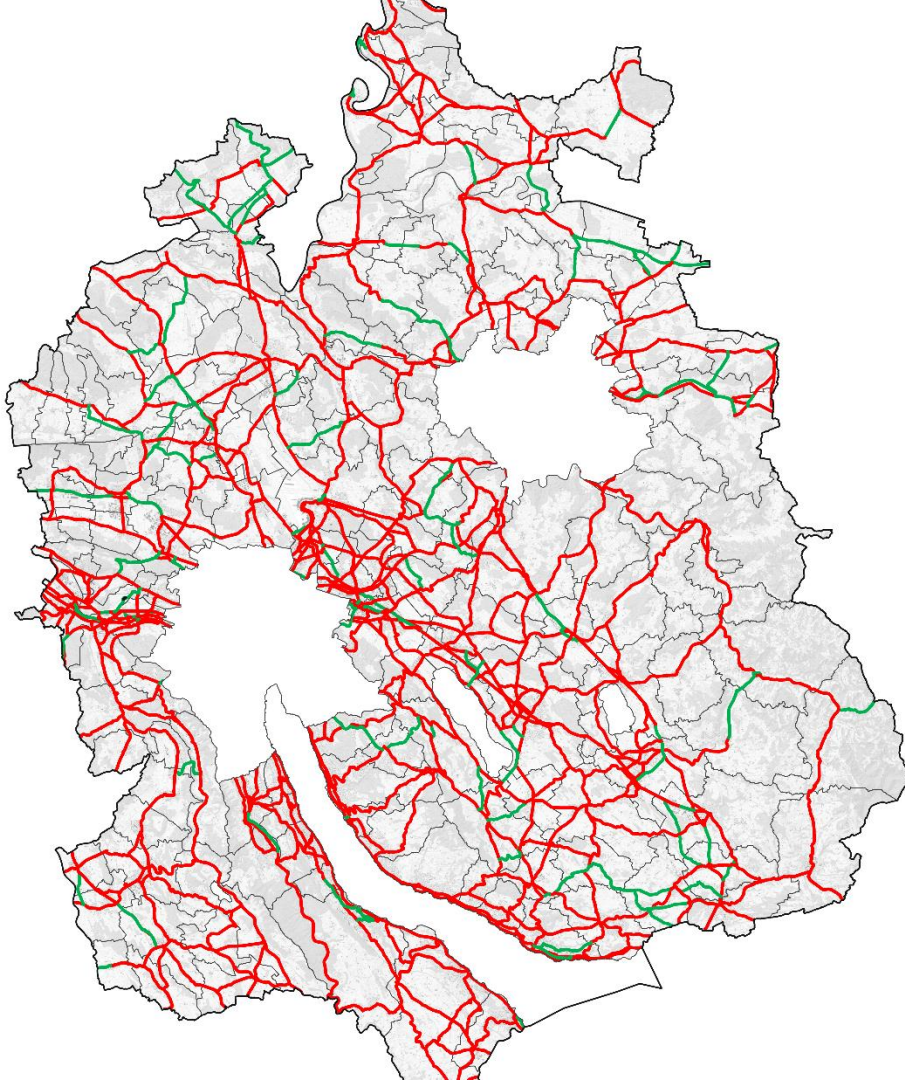
Übersicht Veloverbindungen

Verbindungstypen



Übersicht Veloverbindungen

Mit/ohne Schwachstellen



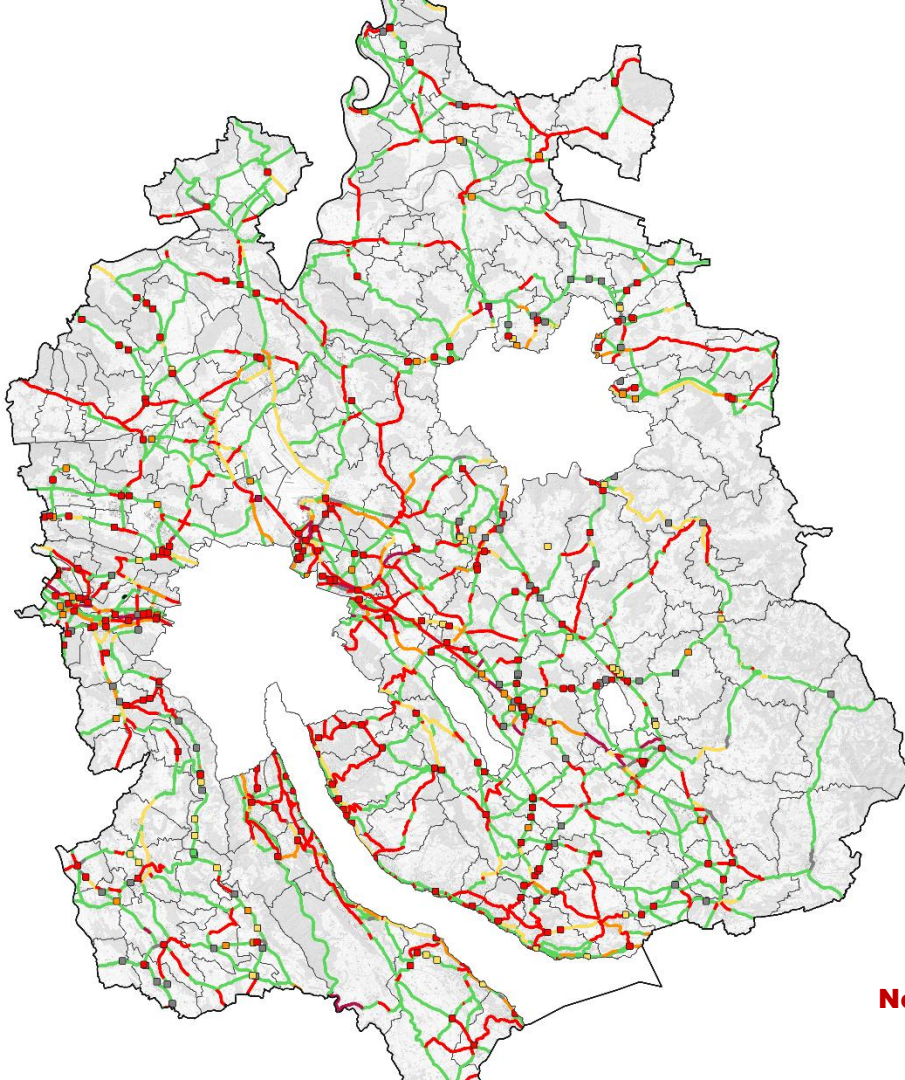
Rund 590 Verbindungen

19 % ohne

81 % mit Schwachstellen

Übersicht Schwachstellen

Kategorien



Gesamtlänge Velonetz rund 1'700m

1'080km

Gesamtlänge Velonetz
ohne Schwachstellen

600km

Gesamtlänge aller
Schwachstellen

1/4 Knoten

3/4 Strecken

Schwachstellentyp

Mangelnder
Ausbaustandard 166km

effektive Schwachstellen 382km

Netzlücken 22km

80%

In den nächsten 20 Jahren gilt es, noch rund 1000 verbleibende Schwachstellen im Velonetz zu beheben.

Umsetzungsprogramm Priorisierung der Verbindungen

Velosicht

Priorisierung der Verbindung

- Verbindungstyp (Velobahn, Haupt- oder Nebenverbindung)
- Verkehrsmenge auf der Strassenachse
- Attraktoren, die eine Veloverbindung erschliesst

Jede Verbindung erhält einen Wert zwischen 0 und 100.

Defizitbenotung Schwachstellen



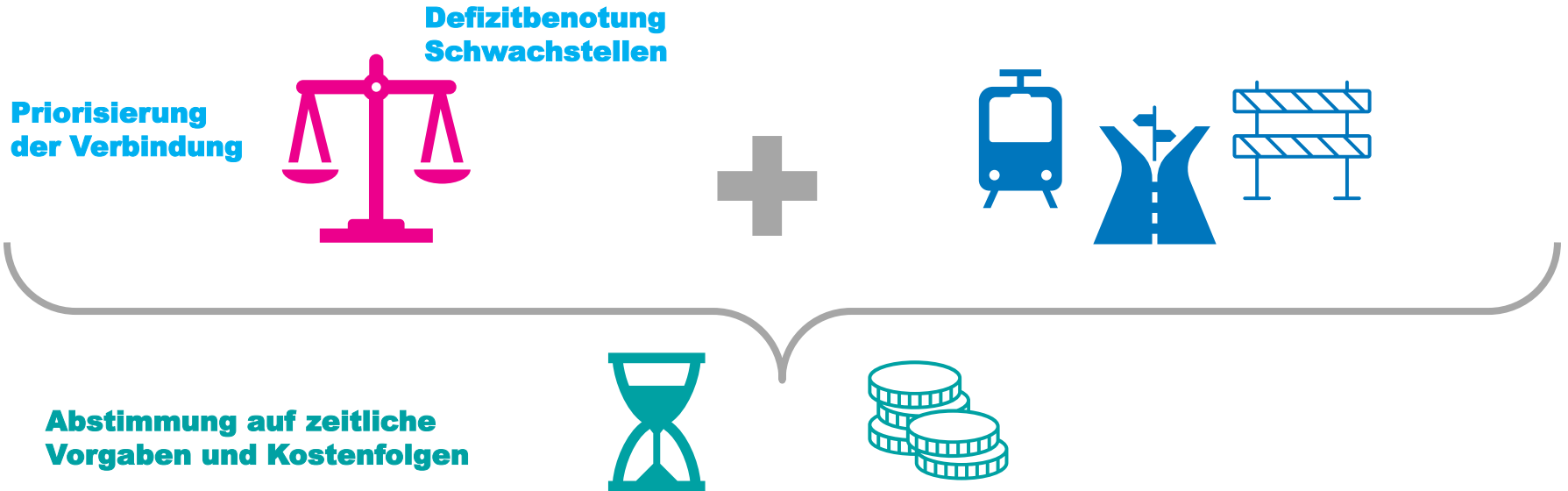
«Defizitnote» der Schwachstellen

- Netzlücke
- Effektive Schwachstelle
- Ausbaustandard gravierend
- Ausbaustandard untergeordnet

Jede Verbindung erhält eine Defizitnote (0.1 bis 2)

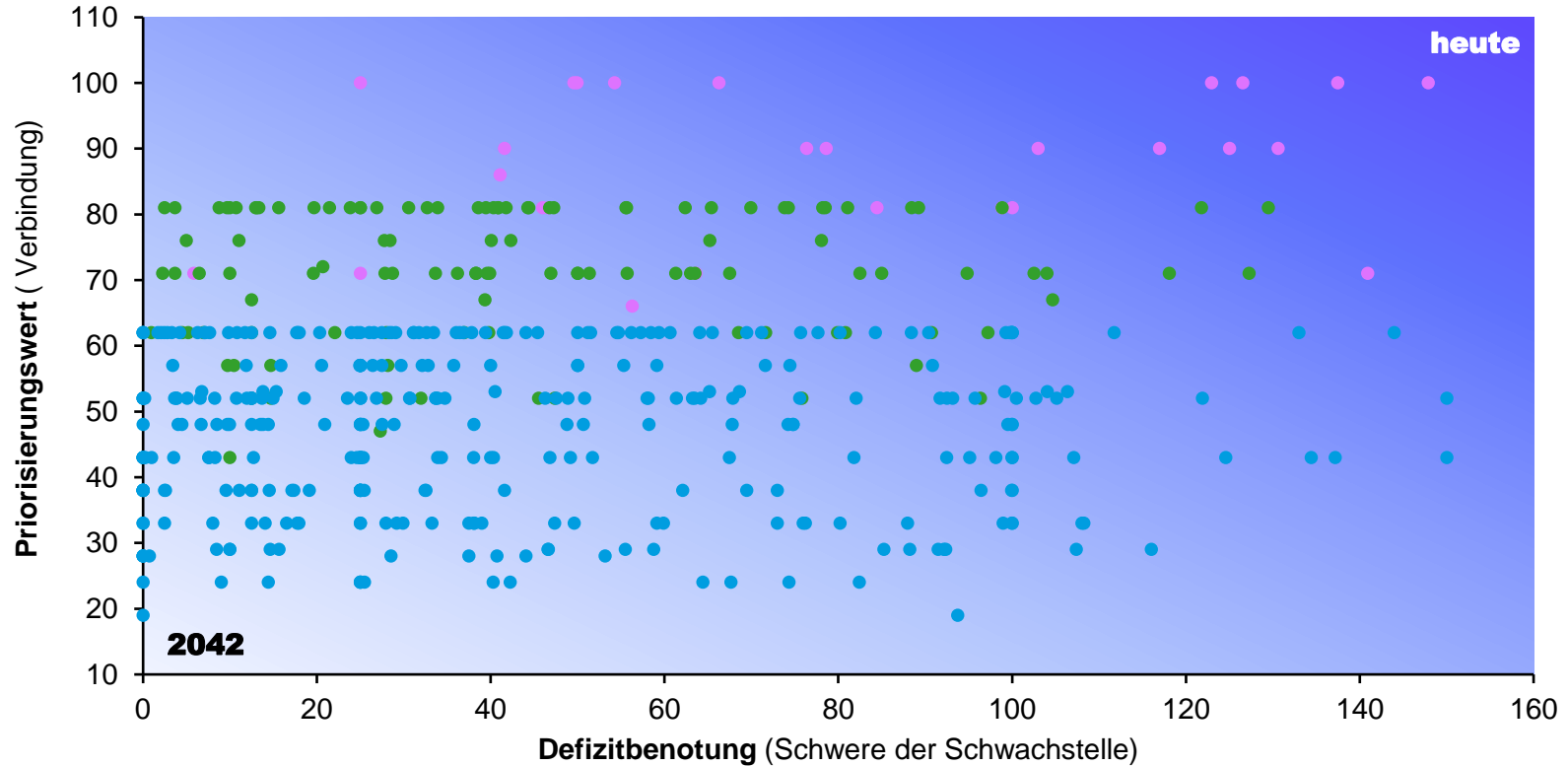
Priorisierung Umsetzung Verbindungen aus Velosicht

Weitere Projekte (Drittprojekte, SBB, GTB, Gemeindeprojekte etc.)



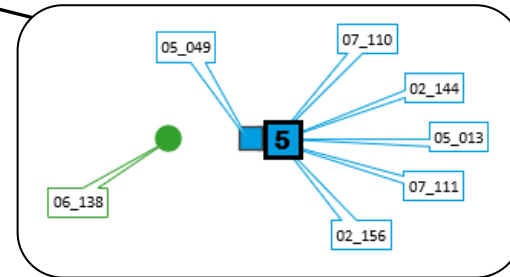
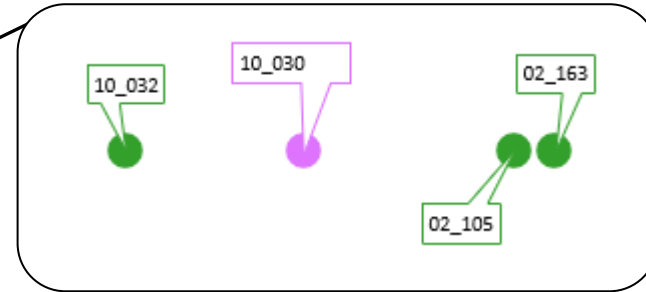
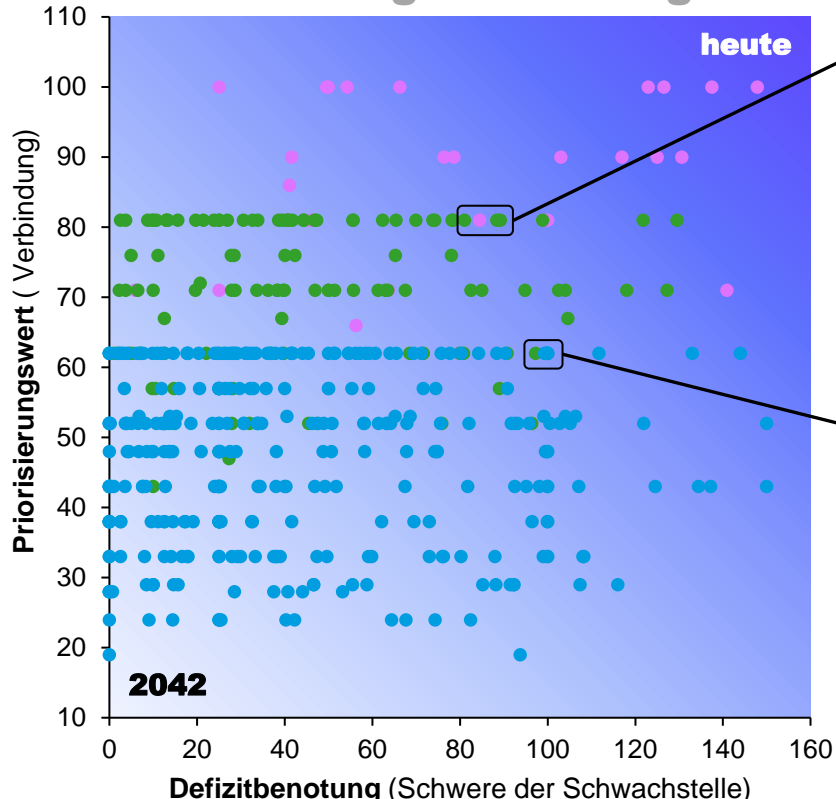
Streudiagramm

Priorisierung Umsetzung Verbindungen aus Velosicht

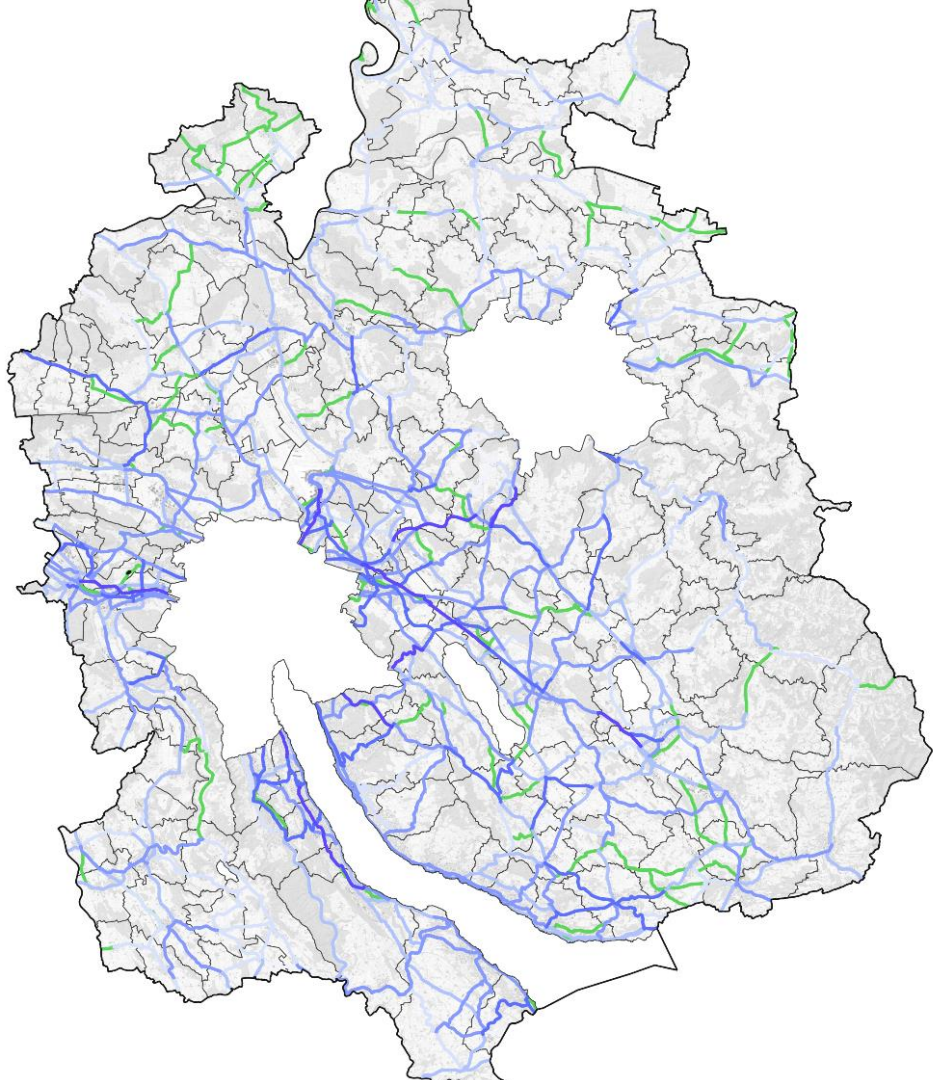


Streudiagramm

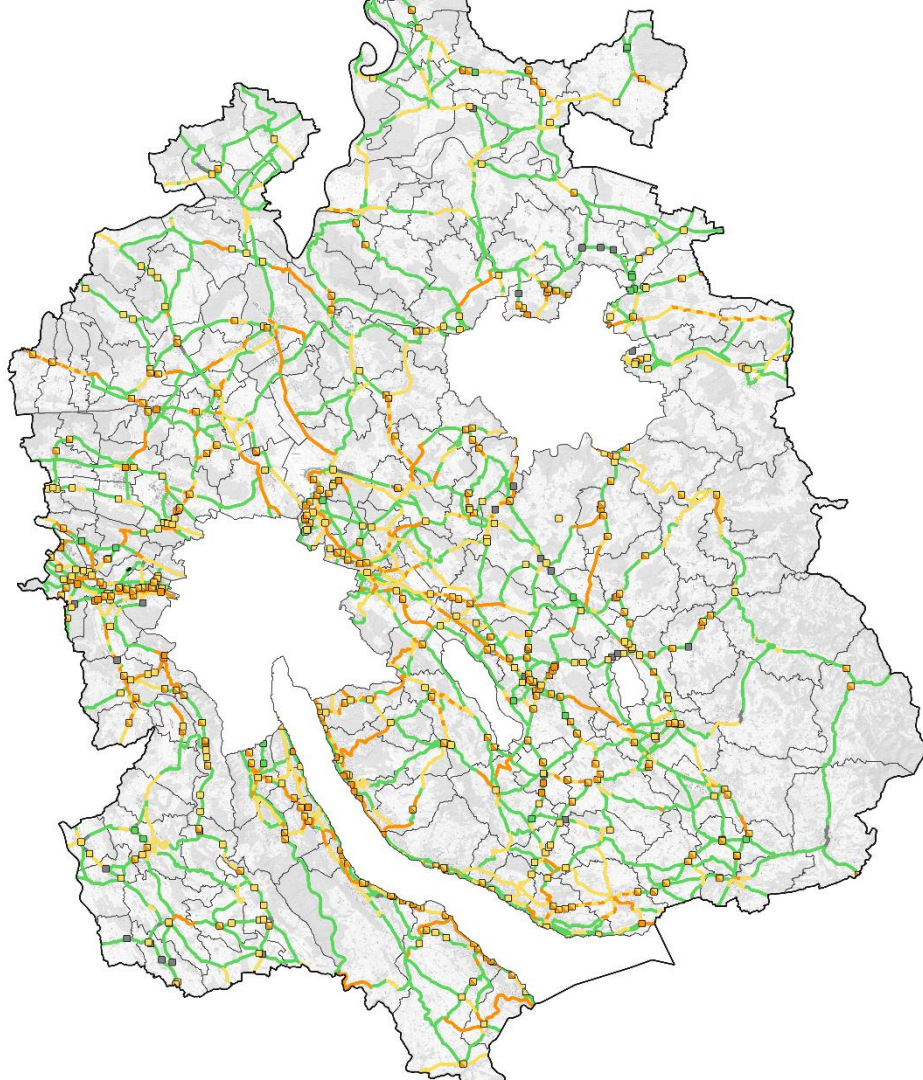
Priorisierung Umsetzung Verbindungen aus Velosicht



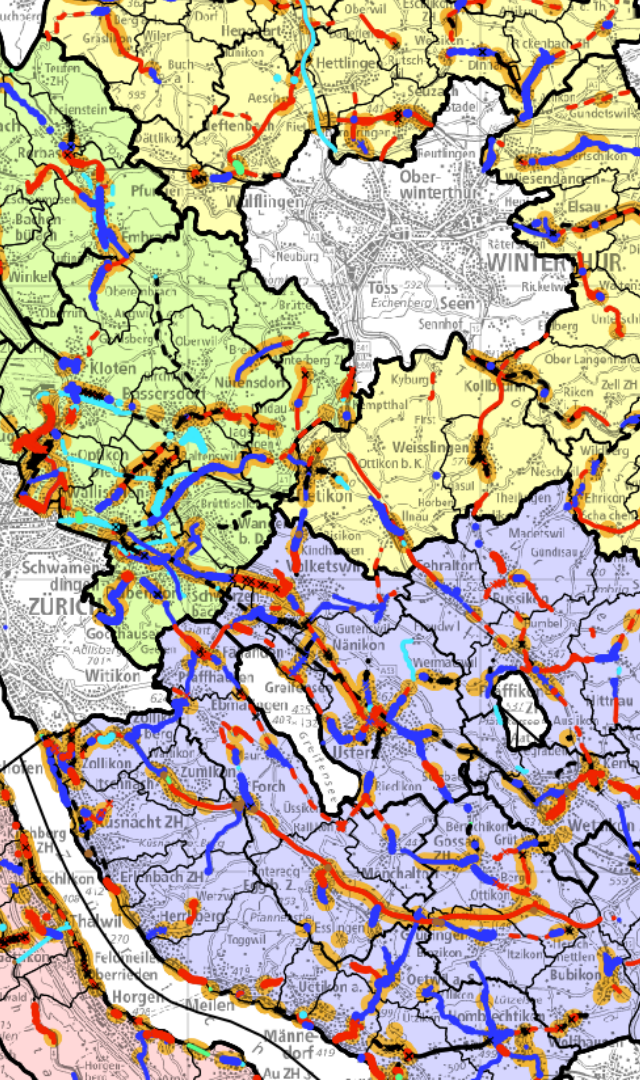
Angestrebte Fertigstellung



Behebung der Schwachstellen

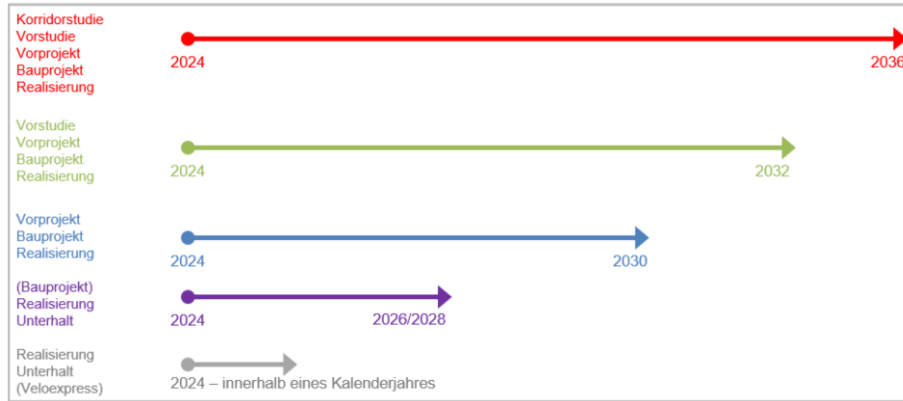


- Knoten
- Verb. gem. Velonetzplan
- M6 nach gesetzl. Frist
- M6 nach angestr. Frist
- M6 vor angestr. Frist
- keine Schwachstelle / behoben
- Kleinstschwachstellen



Zeitliche Abstimmung

- Ca. 50 % der Schwachstellen ist bereits in den geplanten Projekten des TBA erfasst.
- Bei ca. 50 % der Schwachstellen ist eine neue Planung aufzunehmen.
- Ca. 200 Verbindungen von total 592 Verbindungen könnten innerhalb der **angestrebten Zeit** fertiggestellt werden.
- Alle Verbindungen könnten innerhalb der **gesetzlichen Frist** fertiggestellt werden, wenn bedeutend mehr finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.



Gesamtkosten Umsetzung Velonetz

- Kosten wurden im Velonetzplan auf einer sehr hohen und groben Ebene geschätzt.
- Ca. 75 % der Schwachstellen verfügen über Kosten, welche bei der Erarbeitung des Velonetzplans mit einer Genauigkeit +/- 50 % geschätzt wurden.
- Für über 230 Schwachstellen, bei welchen im Velonetzplan keine Kosten geschätzt wurden, wurde diese Kostenschätzung im Rahmen des Umsetzungsprogramms ergänzt.
- Die Kosten wurden auf 2024 indexiert und ins Umsetzungsprogramm übernommen.



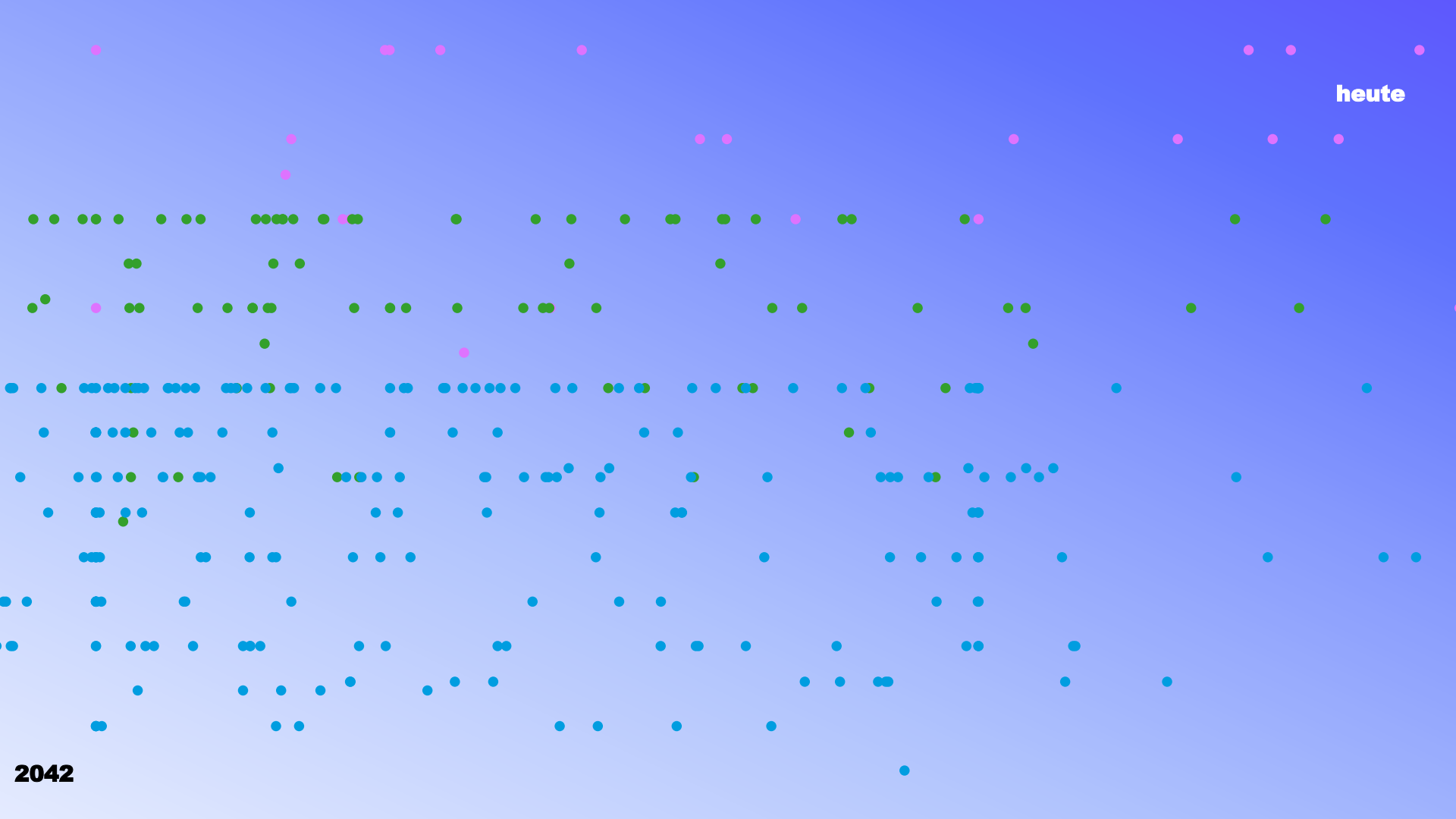
Ausblick

Fragen resultierend aus den Auswertungen

Das Velonetz **könnte** gemäss gesetzlicher Frist umgesetzt werden sofern:

- die notwendigen Planungen rechtzeitig gestartet und zielgerichtet verfolgt werden,
- deutlich mehr Geld vorhanden ist, sowohl für den Bau als auch für die Planung (finanzielle und personelle Ressourcen)
- eine klare Priorisierung erfolgt. Zu schärfen ist der Fokus
 - Betreffend Verbindungstyp
 - Schwachstellenkategorie
- optimale Koordination mit weiteren Bauvorhaben und
- kluges Datenmanagement erfolgt.





Herausforderungen und Chancen

Zielkonflikte

- Raumverteilung und Priorisierung unter den Verkehrsträger sowie
- Ressourcenschonung und Landschaftsschutz versus Landverbrauch und Ausbau Infrastruktur
- Ressourcenknappheit (personell & finanziell)
- Hohe Komplexität und lange Projektdauer
- Politische Entscheidungen (z. B. Tempo 30)

Chancen

- Verkehrsverlagerung durch Ausbau Veloinfrastruktur
- Strassenraum neu und effizienter gestalten
- Menschliche, zukunftsorientierte Planung
- Ökologischer Beitrag und gesunde Menschen durch aktives Velofahren





**Vielen
Dank für
Ihr Interesse**