



**Kanton Zürich**  
**Koordinationsstelle Veloverkehr**

# **Jahresbericht** **Veloförderung**



«Die Diversität  
von Velofahrenden  
wird zu wenig  
berücksichtigt.»

ALINE KÜNZLER,  
KURIERIN

ALINE



[VELO-GESCHICHTEN.CH](http://VELO-GESCHICHTEN.CH)

# Inhalt

Vorwort	4
Strukturbild Veloförderung	6
Veloförderprogramm 2	8
<hr/>	
<b>Netzkonzeption und Qualität</b>	
Begleitung bedeutender Infrastrukturplanungen	10
Leitfaden «Veloführung bei Strassenbaustellen»	14
<hr/>	
<b>Wissenstransfer</b>	
Veloexkursionen – befahren, erleben, diskutieren	16
Digitale Velo-Community	18
<hr/>	
<b>Kommunikation</b>	
Das Online-Magazin neu aufgelegt	20
Pumptrackjahr 2020 – Hochs und Tiefs	22
Velofahrkurse für Flüchtlinge, neu auch in Rüschtikon	24
«Veloschuel-Quiz» – vom Schilderwald in den Strassendschungel	26
<hr/>	
<b>Datengrundlagen</b>	
Wie waren die Zürcher Velofahrenden im Covid-Jahr unterwegs?	29

## Impressum

Erscheinungsdatum:  
März 2021

Herausgeber und Bezugsquelle:  
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich  
Amt für Mobilität  
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>

# Der Weg in die Velozukunft

**Das Berichtsjahr war in mancherlei Hinsicht ein aussergewöhnliches. Doch auch wenn die Covid-19-Pandemie unser aller Leben verändert hat, konnten mehrere Projekte und Massnahmen aus dem Veloförderprogramm erfolgreich umgesetzt oder weitergeführt werden. Darüber hinaus sollen mit dem Veloförderprogramm 2 die Weichen für die Zukunft des Velos im Kanton Zürich gestellt werden. Volle Fahrt voraus!**

Pandemiebedingt konnten kaum Veranstaltungen durchgeführt werden. Dennoch gelang es, mit unseren vielen verschiedenen Dialoggruppen über unsere Kommunikationskanäle digital in Verbindung zu bleiben und so den Kontakt aufrechtzuerhalten. Auch die gemeinsam mit dem Sportamt ins Leben gerufene Pumptrack-ZH-Tour konnte nach dem Lockdown im Frühling gestartet werden. Corona hat gezeigt, dass das Velo auf kurzen bis mittleren Distanzen eine echte Mobilitätsalternative zu ÖV oder Auto darstellt. Die Velonutzung nahm insbesondere in der Freizeit, aber auch im Alltag mit zweckgebundenen Fahrten deutlich zu.

Das von der KoVe definierte Strukturbild (Seiten 6 und 7) umfasst die folgenden fünf Handlungsfelder: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation, Datengrundlagen. Es zeigt den aktuellen Umsetzungsstand des Veloförderprogramms. Im vergangenen Jahr standen folgende Projekte im Mittelpunkt, über die wir Sie mit diesem Jahresbericht gerne informieren:

- **Erarbeitung des Veloförderprogramms 2**
- **Veloinfrastrukturplanungen, Begleitung von wegweisenden Projekten**
- **Erarbeitung des Leitfadens «Veloführung bei Strassenbaustellen»**
- **Velo-Exkursionen mit Gemeindevertretern der Region Zimmerberg, der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich sowie Studierenden der Raum- und Verkehrsplanung**
- **Optimierung und Weiterentwicklung unseres Onlinemagazins «Velo-Geschichten»**
- **Überführung von [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) auf den neuen Internetauftritt des Kantons**
- **Weiterführung der Präsenz der KoVe auf Facebook und Instagram**
- **Durchführung des Finals der pumptrack-zh-Tour und einer Informationsveranstaltung für Gemeinden**
- **Velofahrkurse für Flüchtlinge in Rüschlikon sowie Weiterführung des Engagements in Wetzikon**
- **Weiterentwicklung der Veloschuel-Ausbildungskampagne, Veröffentlichung von fünf Lernquiz für Schülerinnen und Schüler, Beschilderung der Veloprüfungsstrecke in Pfäffikon**
- **Statistische Auswertungen zur Velonutzung im Kanton Zürich**



Da 2020 aufgrund der Pandemie praktisch keine persönlichen Begegnungen oder Veranstaltungen möglich waren, spielte der aktive Austausch mit Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonsinternen Stellen sowie der velofahrenden Bevölkerung über elektronische Kanäle eine bedeutende Rolle. Wir freuen uns, dass wir mit unserer bisherigen Arbeit ein solides Fundament für die Weiterführung der Veloförderung schaffen konnten. Nun geht es weiter – hoffentlich auch mit Ihrer Unterstützung.

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!

«Ich fahre  
seit 30 Jahren  
mit meinem  
Liegevelo.»»

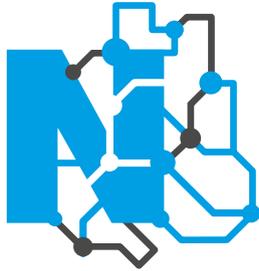
LUZIA EPP,

PENSIONIERTE PFLEGEFACHFRAU

LUZIA

# 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 2020: Aktualisierung des kantonalen Velonetzplans auf Basis der regionalen Richtpläne, Projektbegleitung insbesondere Veloschnellrouten und Hauptverbindungen



## 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 2020: Leitfaden Veloführung bei Strassenbaustellen, Begleitung Erarbeitung neuer 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 2020: 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 2020: pumtrack-zh-Tour, Veloschule für Flüchtlinge, Veloschuel-Lernquiz



## 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 2020: Betrieb der Velozählstellen, Begleitung Covid-19-Mobilitätsmonitoring

		Ende VFP	VFP 2
		2012	2020 2021/2022
Stand der Aufbaumassnahmen (A) und ständigen Aufgaben (S) aus dem Veloförderprogramm (VFP) (Stand Dezember 2020)			
Velonetz- planung	• <b>A08</b> Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren (A11, S07, S08)	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A11</b> Entwicklung kantonales Bike&Ride-Konzept, integriert in Velonetzplanung	abgeschlossen	Fortführung
	• <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	Verzicht	
	• <b>A13</b> Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren	nicht umgesetzt	
	• <b>S09</b> Entwicklung einer «Velopolitik als System»	laufend	
	• <b>S13</b> Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen	laufend	
	• <b>S14</b> Schnittstelle ÖV-Velo klar definieren	laufend	
	• <b>A09</b> Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen	abgeschlossen	Fortführung
• <b>S12</b> Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung (Merkblätter)	laufend		
Marketing	• <b>A02</b> Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A03</b> Kantonale Velofachtagungen (Veloveranstaltungen)	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A01</b> Gemeinden unterstützen, vernetzen und Austausch ankurbeln (Newsletter)	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A04</b> Marketing des Veloförderprogramms (Basiskommunikation)	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A16</b> Imagewerbung für die Velonutzung, Ideen-Tool für Gemeinden (A04)	abgeschlossen	Fortführung
	• <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	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A07</b> Integration kantonaler Veloförderung und kant. Gesundheitsförderung	abgeschlossen	Fortführung
	• <b>A10</b> Veloparkierung bei allen kantonalen Immobilien optimieren		
	• <b>A14</b> Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern	nicht umgesetzt	
	• <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 A18	
	• <b>A18</b> Veloförderung im Schulverkehr	abgeschlossen	Fortführung
• <b>A19</b> Förderung des Einkaufs mit dem Velo	abgeschlossen	Fortführung	
• <b>A06</b> GIS-Inventar Veloverkehr	überführt in S04		
• <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		

# Veloförderprogramm 2

**Das erste Veloförderprogramm wurde weitgehend erfolgreich umgesetzt. Nun will der Regierungsrat das Potenzial des Velos als Alltagsverkehrsmittel noch besser nutzen und beantragt beim Kantonsrat einen neuen Rahmenkredit in der Höhe von 12 Mio. Franken zugunsten des Veloförderprogramms 2. Resultate und Erfahrungen aus der ersten Umsetzungsperiode bilden die Basis für eine möglichst nahtlose Weiterführung.**

Anfang 2020 wurde eine Kurzanalyse über alle Velofördermassnahmen durchgeführt. Kern der Analyse war die Frage, welche Massnahmen Wirkung gezeigt haben und daher auch in ein neues Förderprogramm überführt werden sollen.

## **Errungenschaften aus dem bisherigen Programm**

Die insgesamt 33 Massnahmen des ersten Veloförderprogrammes unterteilen sich in zwei Gruppen: 19 Aufbaumassnahmen (A-Massnahmen) mit einer zeitlich begrenzten Umsetzungsperiode von 10 Jahren sowie 14 ständigen Aufgaben (S-Massnahmen). 28 dieser 33 Massnahmen wurden erfolgreich umgesetzt oder in einen Regelbetrieb überführt. Fünf A-Massnahmen konnten aufgrund der Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden. Die ständigen Aufgaben sind zeitlich unbefristet und sollen das Velo im Verwaltungsumfeld prozessual verankern sowie die Wirkung der A-Massnahmen nachhaltig sicherstellen.

Wir sind stolz darauf, dass sich die KoVe im Rahmen ihrer neunjährigen Tätigkeit als zentrale Anlaufstelle für alle Velofragen von Verwaltungsstellen des Bundes, anderen Kantonen, von Städten und Gemeinden, projektierenden Planungsbüros sowie der Bevölkerung sehr gut etabliert hat.

Eine grosse und wichtige Errungenschaft stellt der kantonale Velonetzplan (KVNP) dar. Dieser löste die kantonale Radwegstrategie von 2006 mit dem Fokus auf den Freizeitverkehr ab und bildet die strategische Grundlage der kantonalen Veloinfrastrukturplanung. Der KVNP sieht drei Hierarchiestufen vor: Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten als Pilotprojekte. Er ist als Planungsgrundlage etabliert und aufgrund seiner Übernahme in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich verankert. Das systematische Überprüfen und Abgleichen von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan zur Behebung von Schwachstellen spielt eine bedeutende Rolle für den bedarfsgerechten Ausbau der Veloinfrastruktur. Ausgewiesene Schwachstellen können gezielt behoben und Netzlücken geschlossen werden. Es war die erste Planung dieser Art im Kanton Zürich, ja sogar in der ganzen Schweiz.

Ebenfalls sehr erfolgreich waren die vielen umgesetzten Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen. Die professionelle Kommunikation und strategischen Partnerschaften der KoVe zeigen Wirkung und werden im Verwaltungsumfeld wie auch bei der Bevölkerung sehr geschätzt. In diesen Arbeitsbereich gehören unter anderem die «Veloschuel», eine Ausbildungskampagne für Schulkinder der 2. bis 6. Klasse in Kooperation mit der Kantonspolizei Zürich, sowie ein Schulungsprogramm für erwachsene Velofahrerinnen und -fahrer. Die KoVe und das kantonale Sportamt haben im Bereich Velo- und Sportförderung gemeinsam dazu beigetragen, dass tausende Schülerinnen und Schüler im Kanton Zürich ihre Velofahrkompetenz stärken konnten.

Abgeleitet aus der Analyse und dank unserer langjährigen Erfahrung sowie der jährlichen Fortschreibung des Strukturbilds (Seiten 6 und 7) konnten wir relativ klar ableiten, welche Massnahmen aus dem bisherigen Programm weitergeführt werden müssen und wo Handlungsbedarf besteht.

Im Rahmen verschiedener Workshops wurde die zukünftige strategische Ausrichtung der Veloförderung definiert, wobei die Erfahrungen aus dem bisherigen Veloförderprogramm das Fundament für die neuen Stossrichtungen bilden. Aufgrund der Erkenntnisse der letzten Jahre ist für das Veloförderprogramm 2 wiederum ein zielgerichteter Massnahmenkatalog vorgesehen, der die Erhöhung des Veloverkehrsanteils weiter unterstützt und die Vorzüge des Velos gegenüber Bevölkerung, Verwaltung, Politik und Wirtschaft verdeutlicht.

Das Veloförderprogramm 2 setzt einen neuen Schwerpunkt mit einem Beratungsangebot, welches Velo-Expertise in Planungsprojekte Dritter einbringt. Dabei stehen andere kantonale Stellen, Städte und Gemeinden sowie Veloinfrastrukturplanerinnen und -planer im Fokus. Darüber hinaus sollen zusätzliche Schulungsangebote zur Steigerung von Velofahrkompetenz für spezifische Nutzergruppen aufgebaut werden, etwa für E-Velo-Fahrende.

Weitere Schwerpunktthemen:

- **Definition von strategischen Vorgaben bezüglich der gemäss kantonalem Velonetzplan umzusetzenden Infrastrukturmassnahmen**
- **Aufbau eines Controllings in Bezug auf den Umsetzungsstand des kantonalen Velonetzplans und den Stand der Behebung von Schwachstellen**
- **Begleitung und Unterstützung von Planungen des kantonalen Tiefbauamts (z. B. Radwegstudien)**
- **Begleitung und Unterstützung von Pilotprojekten und Überführung der Erkenntnisse in Standards (Belagseinfärbungen, Randleitlinien, Kreiselmarkierungen usw.)**
- **Definition von zukunftsgerichteten Velostandards für Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten in enger Zusammenarbeit mit der Baudirektion**
- **Aktive Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung an Veranstaltungen**
- **Weiterführung bestehender Projekte und strategischer Zusammenarbeiten**

Übergeordnetes Ziel des Veloförderprogramms 2 bleibt es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes 2018 (GVK, RRB Nr. 25/2018), der Richtplanung und der Agglomerationsprogramme. Um diese Verkehrsverlagerung zu erreichen, braucht es eine bedarfsgerechte, direkte und sichere Veloinfrastruktur. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Sensibilisierung und Kommunikation betreffend den weitreichenden Nutzen des Velos als Verkehrsmittel gegenüber der Bevölkerung, Politik und Wirtschaft nötig.

Der Kanton Zürich bekennt sich zum Potenzial des Velos und will ihm auf kurzen bis mittleren Distanzen (bis 15 km) eine tragende Rolle zukommen lassen; dies insbesondere in Bezug auf die Alltagsmobilität, also auf zweckgebundenen Fahrten (Arbeit, Einkauf, Schule usw.). Das Velo soll als Ergänzung oder Alternative zum motorisierten Individualverkehr, aber auch zum öffentlichen Verkehr positioniert werden. Um sein Engagement für dieses umweltschonende Verkehrsmittel zu verstärken, möchte der Regierungsrat am auslaufenden Förderprogramm anknüpfen und beantragt beim Kantonsrat einen neuen Rahmenkredit von 12 Millionen Franken.

Die grafischen Elemente basieren auf dem Aussenaustritt der KoVe.

# Begleitung bedeutender Infrastrukturplanungen

**Letztes Jahr wurde intensiv an verschiedenen Veloinfrastrukturprojekten gearbeitet und die entsprechende Planung vorangetrieben. Im Fokus standen die Entwicklung neuer Velostandards sowie die Schaffung politischer und prozessualer Rahmenbedingungen für die kommenden Planungsschritte.**

## Einleitung

Um qualitativ hochwertige Veloinfrastrukturen wie Veloschnellrouten oder Hauptverbindungen realisieren zu können, müssen die erhöhten Qualitätsstandards bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden. Gleichzeitig gilt es, den politischen Rückhalt und damit die erforderlichen Ressourcen zu sichern.

Im Berichtsjahr hat der Zürcher Regierungsrat für zwei Grossprojekte den jeweiligen Kredit zuhanden des Kantonsrats beschlossen. Es handelt sich dabei um eine Veloschnellroute in Wallisellen sowie eine Velo-Hauptverbindung in Dietlikon und eine weitere Hauptverbindung in Kloten.

## Politischer Rückhalt für die Veloförderung

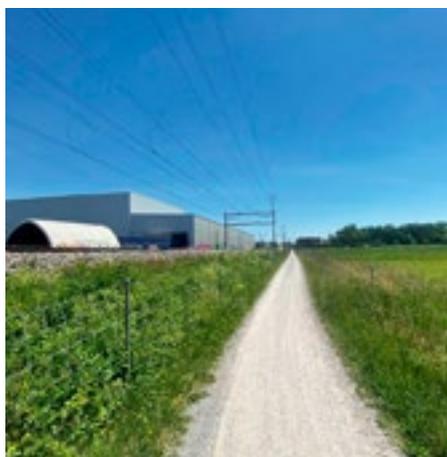
Im Zusammenhang mit dem SBB-Neubauprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» (Bahnausbau via Brüttenertunnel) hat der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Objektkredit in der Höhe von rund 73 Millionen Franken zur Realisierung einer Veloschnellroute in Wallisellen, einer Velohauptverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie einer neuen Busspur in Bassersdorf beantragt. Weiter hat der Regierungsrat den Kredit für die nächste Projektierungsphase der Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten freigegeben. Mit den 26.7 Millionen Franken können die bisher erarbeiteten Pläne bis zur Baureife entwickelt werden. Das Gesamtprojekt umfasst neben der Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis ins Entwicklungsgebiet Steinacker in Kloten zwei weitere Vorhaben: Zwingende Massnahmen für den Hochwasserschutz entlang des Altbachs sowie eine Velohauptverbindung zwischen dem Flughafen und dem Gebiet Grindel. 2021 entscheidet der Kantonsrat über die Freigabe der beiden Kredite. Die Inbetriebnahme der Veloinfrastrukturen ist ab 2029 in Kloten und ab 2031/2032 in Wallisellen und Dietlikon vorgesehen.

## Grossprojekte

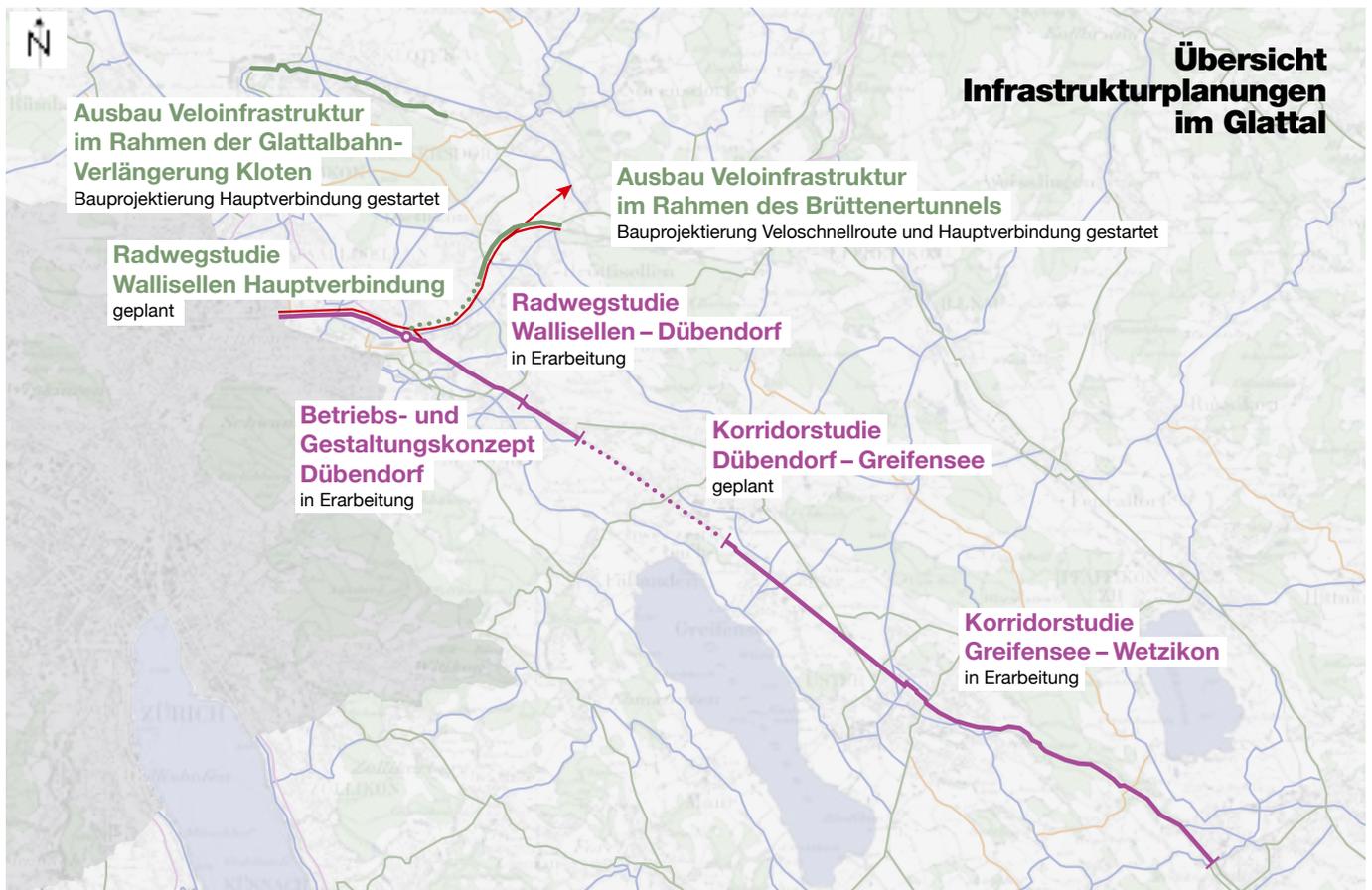
**Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» (Brüttenertunnel):** Die Vorprojektierung wurde Ende 2019 für den Antrag an den Kantonsrat erfolgreich fertiggestellt. 2020 wurde von der Volkswirtschafts- und der Baudirektion der Regierungsratsbeschluss erarbeitet sowie die nächste Phase «Bauprojekt» der Projektierung öffentlich ausgeschrieben. Die Bauprojektphase beginnt im ersten Quartal 2021. Die Zuständigkeit liegt seitens des Kantons Zürich beim Tiefbauamt, die Federführung bei den SBB.

**Projekt Verlängerung der Glattalbahn, Verbesserung Hochwasserschutz und Aufwertung Altbach, Velohauptverbindung:** Die Vorprojektierungen wurden Ende 2019 fertiggestellt. Für die weiteren Projektierungsarbeiten stellt der Regierungsrat einen weiteren Kredit zur Verfügung. Auch bei diesem Projekt beginnt die Bauprojektphase im ersten Quartal 2021. Die Zuständigkeit liegt seitens des Kantons Zürich beim Tiefbauamt, die Federführung bei den VBG.

In der Vorprojektierung konnten noch nicht alle offenen Fragen bezüglich der Veloführung, insbesondere an Knoten, gelöst werden – aus Velosicht eine der



Die Führung entlang der Bahngleise ist für eine direkte und ununterbrochene Veloverbindung bestens geeignet.



Haupt Herausforderungen in aktuellen Projekten. Die Zweiradrichtlinie aus dem Jahr 2012 stellt zwar die aktuell gültigen Velostandards dar, berücksichtigt jedoch keine neuen Verbindungstypen wie Veloschnellrouten und Hauptverbindungen. Deshalb fehlen Angaben, wie auf solchen hochwertigen und bedarfsgerechten Veloinfrastrukturen mit Knoten und Kreuzungen umgegangen werden soll. Kreuzungen sind als sicherheitsrelevante Elemente von Velowegnetzen besonders sorgfältig zu planen. Gute Lösungen für die Velofahrenden zu finden, stellt deshalb oft eine grosse Herausforderung dar.

**Legende**

- Veloschnellroute
- Velohauptverbindung
- Velonebenverbindung
- Freizeitverbindungen
- Projekt SBB Brüttenertunnel

**Velostandards**

Die drei kantonalen Stellen, die für die bestehende Zweiradrichtlinie zuständig sind, erarbeiten gemeinsam die neuen Velostandards. In einem ersten Schritt hat das ehemalige Amt für Verkehr (seit 1. Januar 2021 Amt für Mobilität) unter Einbezug der Koordinationsstelle Veloverkehr den ersten Input für die Velostandards zusammengestellt. Dabei wurden einerseits die Führungsarten für die drei Hierarchietypen (Veloschnellrouten, Haupt- und Nebenverbindungen) definiert und andererseits die Projektierungselemente und Dimensionierungen festgelegt. Die Inhalte konnten mit dem Tiefbauamt sowie mit der Kantonspolizei abgestimmt und in die Vernehmlassung gegeben werden. Sobald die Vernehmlassung abgeschlossen ist, werden die neuen Erkenntnisse veröffentlicht und stehen damit Planerinnen und Ingenieuren als Grundlage für die Projektierung zur Verfügung.

Im Herbst 2020 wurde mit der Erarbeitung der Standards für Kreuzungen und Knoten begonnen. Diese Inhalte sind, wie erwähnt, auch für Grossprojekte von zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund werden die Fragestellungen aus den Projekten vor der Erarbeitung der allgemeinen Standards beantwortet. So ist sichergestellt, dass die gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Grossprojekte einfließen und die konkreten Fragestellungen aus den Projekten mit den Standards abgedeckt sind.

Das Rad muss dabei nicht komplett neu erfunden werden. Viele Städte und Kantone sowie Fachorganisationen beschäftigen sich mit denselben Fragen. Der Veloverkehr in der Schweiz ist derzeit grösseren Veränderungen unterworfen.

Städte und Agglomerationen setzen verstärkt auf das Velo. Dank E-Bikes können Steigungen leichter überwunden und in kürzerer Zeit grössere Distanzen zurückgelegt werden. Auch Lastenvelos und Verleihsysteme haben sich etabliert und gehören heute zum Strassenbild. All diese Entwicklungen führen zu mehr Veloverkehr und damit zu höheren Ansprüchen an Sicherheit, Qualität und Attraktivität der Veloinfrastruktur. Der Erhöhung der Verkehrssicherheit in Knoten kommt dabei ein besonderer Stellenwert zu. Die Velokonferenz Schweiz erarbeitete zu diesem Zweck das Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» und gab dieses in die Vernehmlassung. Zurzeit befindet sich das Handbuch in der Fertigstellung. Viele der beschriebenen Lösungen können für den Kanton Zürich übernommen oder an die hiesigen Gegebenheiten angepasst werden.

### **Korridorstudien und Radwegstudien Veloschnellroute**

Die geplante Veloschnellroute (VSR) verläuft aufgrund der Nachfrage und des Potenzials durch urbanes und bebautes Siedlungsgebiet. Die Definition des Korridors wie auch der baulichen Massnahmen bedingt eine Planung, die mit vielen anderen Bereichen und Vorhaben abgestimmt werden muss. So konnte Ende 2017 ausgelöst durch das SBB-Grossprojekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» mit der Korridorstudie des Perimeters Stadtgrenze Zürich bis Dübendorf gestartet werden. Auch die Radwegstudie der VSR Wallisellen bis Dübendorf wurde lanciert. Sie muss in diesem Perimeter mit den Planungen der Gemeinde Wallisellen abgestimmt werden, sind doch die Gebiete um die Hofkreuzung Transformations- und Entwicklungsgebiete, welche die Gemeinde Wallisellen in Masterplanungen entwickelt. Dabei bietet sich nun die Chance, die beiden Planungen so aufeinander abzustimmen, dass für die Veloschnellroute wie auch für die neuen Siedlungsgebiete Mehrwert entsteht. Die Hofkreuzung mit der vorgesehenen Velolösung in Hochlage stellt eine weitere Herausforderung in diesem Gebiet dar.

In Dübendorf gilt es, die Planungen der Veloschnellroute nicht nur mit der Verlängerung der Glattalbahn bis zum Innovationspark Zürich auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf abzustimmen, sondern auch mit der Planung rund um den Bahnhof Dübendorf (neue Velostation) sowie dem Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK der Überlandstrasse.

Das BGK Überlandstrasse Richtung Volketswil ist in Erarbeitung und berücksichtigt die Anforderungen der Veloschnellroute. Die Korridorstudie Veloschnellroute bis Gemeindegrenze Volketswil/Schwerzenbach ist fertiggestellt und der Korridor bestimmt.

Frisch markierter Radstreifen auf der Aufdorfstrasse in Männedorf





Neu erstellter Rad-/Fussweg  
auf der Verbindung Uetikon-Egg

Aufgrund des SBB-Projekts (Doppelspurausbau Uster–Aathal) wurde die Korridorstudie Veloschnellroute Uster-Aathal bis Wetzikon gestartet. Die Bestvariante des Korridors insbesondere in Uster wird voraussichtlich Mitte 2021 vorliegen. Die SBB baut den Bahnhof Schwerzenbach hindernisfrei um. Dabei wird auch die Veloschnellroute in diesem Perimeter tangiert. Die Korridorstudie in diesem Perimeter soll deshalb zeitnah starten.

Diese etwa 18 km lange Verbindung zeigt deutlich, wie wichtig der kantonale Velonetzplan als planerische und strategische Grundlage ist. Seine behördenverbindliche Verankerung in den regionalen Richtplänen schafft für den Veloverkehr gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen und stellt sicher, dass dieser in Planungen frühzeitig und adäquat berücksichtigt wird.

### **Schwachstellenbehebung auf dem kantonalen Velonetz**

Von der Erarbeitung einer Studie bis zur baulichen Umsetzung einer Veloinfrastruktur können bis zu 8 Jahre vergehen. Daher gibt es noch immer kantonale Strassenprojekte, die trotz ausgewiesener Schwachstellen ohne Verbesserungen für den Veloverkehr gebaut werden. In einigen Fällen konnten dank vielen Gesprächen und Vorschlägen seitens der KoVe vor Fertigstellung die gewünschten Optimierungen für die Velofahrenden realisiert werden. Wegen der langen Planungsphasen wird die Behebung der Schwachstellen jedoch erst in den nächsten Jahren richtig anlaufen und auf den Strassen sichtbar sein. Einige Beispiele von 2020 behobenen Schwachstellen:

- **Radwegneubau Meilenerstrasse Uetikon-Egg, 1.3km**
- **Markierung Radstreifen Aufdorfstrasse Männedorf, 1.3km**
- **Radwegneubau Albisstrasse Rifferswil, 1.2km**
- **Asphaltierung Flurweg Nänikon, 1.3km**

### **Umsetzung des kantonalen Velonetzplans**

Das im Amt für Verkehr erarbeitete Umsetzungskonzept des kantonalen Velonetzplans beinhaltet ein Vier-Jahres-Programm für die Projektstudien der einzelnen Verbindungen. 2020 hat das Amt für Verkehr rund 25 Projektstudien, bei welchen auch das Velo berücksichtigt wird, dem kantonalen Tiefbauamt zur vertieften Projektierung übergeben (geschätztes Investitionsvolumen Bau Veloinfrastruktur ca. 25.6 Mio. Franken +/-30%), davon 8 reine Radwegstudien. Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 3 Radwegstudien gestartet.



#### **Link**

**Medienmitteilung**

**«SBB Synergien für neue Velo- und Businfrastruktur»**



#### **Link**

**Medienmitteilung**

**«Glattalbahnverlängerung Kloten»**

# Leitfaden «Veloführung bei Strassen- baustellen»

**Wird der Veloverkehr bei der Planung und Durchführung von Baustellen frühzeitig berücksichtigt, können Massnahmen ergriffen werden, die den Velofahrenden das Vorbeikommen an Baustellen erleichtern, zur Sicherheit beitragen und das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden minimieren. Der Leitfaden der KoVe richtet sich mit konkreten Hilfestellungen an Bauunternehmungen, Baubehörden und Planungsbüros**

Strassenbaustellen bedeuten für Verkehrsteilnehmende, aber auch für Planende und Ausführende eine grosse Herausforderung. Wie Rückmeldungen an Bauämter und Baufirmen sowie Berichte von Velofahrenden zeigen, entstehen auch für den Veloverkehr ungewohnte Situationen. Gute planerische Lösungen helfen, diese Folgen zu minimieren. Für eine optimale Führung des Veloverkehrs in oder um Baustellen sind die unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- sowie Freizeitvelofahrenden zu berücksichtigen. Besonders sichere Verhältnisse benötigen Schulkinder, die mit dem Velo unterwegs sind.

Um wie bei Baustellen- oder Umleitungsplanungen für andere Verkehrsteilnehmer eine optimale Planung für den Veloverkehr durchführen zu können, müssen dessen Anforderungen und Bedürfnisse bekannt sein und frühzeitig einfließen:



Der Veloverkehr wird sicher und abgetrennt vom Autoverkehr durch die Baustelle geführt (Dorenbachviadukt Basel).



- In **Vorstudien** ist es wichtig, dass die Veloverbindungen (lokale Velobeziehungen und Schulwege) sowie die Lage der Baustelle innerhalb des Velonetzes bekannt sind. Dieses Wissen kann anschliessend in der **Vorprojektierung** berücksichtigt werden.
- Im **Bau- und Auflageprojekt** ist ein fundiertes Konzept der Führung, Sperrung oder Umleitung von Veloverbindungen inkl. Kostenschätzung der Massnahmen zur Veloführung durch die Baustelle zu erstellen.
- In der **Ausschreibung** ist es von Bedeutung, auf die Anforderungen des Veloverkehrs aufmerksam zu machen und die Verantwortlichkeiten für bauliche Massnahmen oder notwendige LSA-Steuerungen zu definieren. Im Baustelleninstallationsplan oder Bauablaufplan sind alle Verkehrsbeziehungen des Veloverkehrs einzuzichnen. Der Baustelleninstallationsplan beinhaltet ebenfalls die Signalisationen für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die allfällig geplante Umleitung.
- Im **Ausführungsprojekt** sind die in der Ausschreibung enthaltenen Massnahmen vollständig aufzunehmen, um ihre Umsetzung bei der Ausführung zu gewährleisten.
- In der **Ausführung** ist die Kontrolle der Massnahmen zwingend. Sicherheitsaspekte sind während der ganzen Bauzeit zu berücksichtigen.
- Bei der **Inbetriebnahme** sind Wiederherstellung und allenfalls Anpassung der ursprünglichen Wegweisung (SchweizMobil und Alltagswegweisung) notwendig. Dabei sind Markierungen und Signalisationen für Fuss- und Veloverkehr zeitgleich mit den übrigen Markierungen auszuführen (halbfertige Baustellen verunsichern alle Verkehrsteilnehmenden).

Ein zentraler Faktor bei der Planung der Veloführung durch die Baustelle ist die konsequent differenzierte Betrachtung des Fuss- und Veloverkehrs. Innerhalb der Siedlungsräume und insbesondere bei hohem Velo- und Fussverkehrsaufkommen ist eine separate Führung anzustreben. Bei reduzierten Platzverhältnissen auf der Fahrbahn soll der Veloverkehr, wenn immer möglich, nicht auf dem Trottoir geführt werden. Dies führt zu Konflikten zwischen den Zufussgehenden und den Velofahrenden und vermindert somit beider Sicherheit. Sofern genügend Platz vorhanden ist, kann der Velo- und Fussverkehr bei Baustellen im Bereich von Rad- und Fusswegen auch während der Bauzeit gemeinsam geführt werden. Im Falle beengter Platzverhältnisse schaffen entsprechende Markierungen und Signalisationen Klarheit.

### Auf die Details kommt es an

- Bei baulichen Massnahmen kommt es für den Veloverkehr sehr auf die Detailausführung an. Die konkrete Umsetzung ist auch sicherheitsrelevant. Zur Abdeckung von Öffnungen im Strassenraum werden üblicherweise Stahlplatten verwendet. Anrampungen vermeiden Stürze und platte Reifen.
- Verkehrssignale gehören nicht auf den Radstreifen. Auch Baustellensignale, temporäre LSA und andere Gerätschaften wie Mulden oder Abschränkungen, welche auf Rad- und Fusswegen oder Radstreifen platziert werden, stellen Sicherheitsrisiken dar. Dies betrifft nicht nur Strassenbaustellen, sondern ebenso private Baustellen, welche den öffentlichen Grund beanspruchen.
- Umleitungen werden akzeptiert, wenn sie verständlich und nachvollziehbar sind. Dazu gehören eine entsprechende Signalisation und Wegweisung sowie eine anforderungsgerechte Beschaffenheit der Fahrbahn. Soll die Umleitung für den Veloverkehr reibungslos funktionieren, ist sicherzustellen, dass auf der Umleitungsrouten keine neuen Störungen (wie z. B. andere Baustellen), unerwünschte Parkierungen oder unerwünschter Schleichverkehr vorhanden sind.

Die Koordinationsstelle KoVe steht in jeder Phase der Planung und Umsetzung beratend zur Verfügung.



Velofahrende schätzen eine klare Wegweisung (Untere Geerenstrasse Dübendorf).



Scharfkantige Stahlplatten sind ein Sicherheitsrisiko und auch bei kurzen Baustellen zu vermeiden (Zürichstrasse Wetzikon).



**Link**

**Leitfaden «Veloführung bei Strassenbaustellen»**

# Veloexkursionen – befahren, erleben, diskutieren

**Die Best-Practice-Veloexkursionen haben sich bestens etabliert. Das Team der Veloförderung begleitet unterschiedliche Dialoggruppen bei der Befahrung aktueller sowie für die Zukunft geplanter Veloinfrastruktur von Oerlikon nach Uster. Das Ziel ist, auf den zwanzig Kilometern Velofahrt den Ausdruck «bedarfsgerechte Veloinfrastruktur» zu veranschaulichen und erlebbar zu machen.**



Entlang den Best-Practice-  
Beispielen Richtung Uster,  
Sonnenschein inklusive

Auch die Veloexkursionen der Veloförderung wurden vom Corona-Jahr nicht verschont. Glücklicherweise konnten sie im Herbst aber doch noch durchgeführt werden. Der Zeitplan war in der Folge allerdings sehr eng. Innerhalb von nur 10 Tagen waren wir vier Mal für das Velo unterwegs. Das Begleiten per Lastenvelo mit der tragbaren, drahtlosen Beschallungsanlage an Bord erwies sich als sehr wertvoll. So konnte der Strassenlärm die Verständlichkeit der Erläuterungen im Gegensatz zu den Vorjahren nicht mehr trüben.

Während der gemeinsamen Fahrt von Oerlikon nach Uster werden anhand bestehender Infrastruktur gelungene Beispiele gezeigt und erklärt: Radstreifen in Kreuzungsbereichen, Kernfahrbahnen, Radwege, Auf- und Abfahrten, Querungen mit und ohne Querungshilfen oder auch die Führung von Velos auf einer Busspur sowie vieles mehr. Dabei wird auch diskutiert, wo noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Strecke weist nur wenige Steigungen auf und war dank den gemieteten E-Velos einfach zu bewältigen.

Schon fast traditionell wirken die Exkursionen, die wir mit den Studierenden der Ostschweizer Fachhochschule (OST, ehemals Hochschule Rapperswil HSR) und den Studierenden der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaft (ZHAW) durchführen. Diese Exkursionen sind ein integraler Bestandteil der raum- und verkehrsplanerischen Studiengänge.

## Tour mit der Stadt Adliswil und den umliegenden Gemeinden

Die erste Velo-Fachexkursion wurde von Simone Mayer (Projektleiterin) der Stadt Adliswil angestossen. Gemeinsam mit uns organisierte sie die Tour für Vertreterinnen und Vertreter aus der Gemeinde Horgen, Kilchberg, Langnau am Albis, Oberrieden, Wädenswil, Richterswil und der Stadt Zürich. Bei sonnig warmem Herbstwetter und unter Einhaltung der Covid-Schutzmassnahmen konnte der fachliche Austausch stattfinden.

Er leistete einen wertvollen Beitrag an die regionale Vernetzung und die Umsetzung des kantonalen und kommunalen Velonetzes. Wir freuen uns sehr, dass die Gemeinden in der Region Zimmerberg das Potenzial des Velos erkannt haben und sich aktiv für den Ausbau bedarfsgerechter Infrastruktur einsetzen.

## Mit der Kapo auf Tour

Eine Woche später waren wir mit einer Gruppe der Kantonspolizei Zürich unterwegs. Die schon mehrmals verschobene Exkursion konnten wir mit der verkehrstechnischen Abteilung bei top Velowetter geniessen. Dank den fundierten Ausführungen unserer Projektleiterin und den unterwegs gesammelten Erkenntnissen wurde angeregt diskutiert und über mögliche Optimierungen sowie deren Vor- und Nachteile ausgetauscht. Zum Schluss der Tour waren die Rückmeldungen aus der Gruppe durchwegs positiv. Es wurde gar der Wunsch geäussert, die Tour mit anderen Kolleginnen und Kollegen zu wiederholen.

## Ausblick

Die Fachexkursionen sind nach wie vor ein bei den Dialoggruppen beliebtes und für uns sehr effizientes Instrument zur Wissensvermittlung. Bei den Befahrungen werden wir in Zukunft ausschliesslich auf gemietete Elektrovelos setzen. Für viele Teilnehmende ist dies eine neue Erfahrung und hilft auch, allfällige Vorurteile abzubauen.



Erläuterungen direkt vor Ort



### Link

#### Best-Practice-Beispiele

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

Dicht beisammen an der «Jumbo-Kreuzung» in Dietlikon



# Digitale Velo-Community

**Während bald zweier Jahre betreibt die KoVe unter dem Kürzel @velo.zh.ch eigene Kanäle auf Facebook und Instagram. Als Teil der Behörde sehen wir uns in der Verantwortung und bieten mehr als nur leichte Unterhaltung. In einem oft schwermütigen Jahr boten zahlreiche Social-Media-Beiträge unseren Abonnentinnen und Abonnenten Mehrwert, indem sie reichlich Wissenswertes rund ums Velofahren im Alltag vermittelten und auf unterhaltsame Art Freude bereiteten.**

## Kurzbeschreibung

Die Veloförderung soll gemäss kantonalem Veloförderprogramm in der Bevölkerung verstärkt als Fachorganisation wahrgenommen werden. Auf Social Media kann die KoVe nicht nur informieren, sondern auch in Dialog treten und interagieren. Die Dialogmöglichkeit wurde von zahlreichen Abonnentinnen und Abonnenten rege genutzt. Ein konstanter Informations- und Unterhaltungsfluss war auch 2020 gewährleistet.

## Facebook

Auf durchschnittlich 3 Facebook-Posts in der Woche folgten über das Jahr verteilt 449 Kommentare und 4671 Reaktionen. Täglich erreichten wir durchschnittlich 5660 Personen. Im Dezember 2020 überschritt unsere Facebook-Seite die 2000-Abonnenten-Grenze. Das gebremste User-Wachstum von knapp 20% übers ganze Jahr zeigt, wie schwierig es war, die Facebook-Community zu begeistern und an uns zu binden. Obwohl unsere Posts grundsätzlich neutral formuliert sind, wurde über Themen wie die neuen Regelungen zum Rechtsabbiegen bei Rot oder «Velofahrende Kinder bis 12 aufs Trottoir!» kontrovers diskutiert. Der Beitrag über die Verschiebung der nationalen Bike-to-Work-Challenge vom Frühling in den Herbst erreichte 29049 Personen und war somit 2020 der erfolgreichste Post. Das populärste Video zeigte den Rahmenbauer Wim Kolb bei der Arbeit in seiner Velowerkstatt. Ganze 10940 mal wurde der rund einminütige Clip abgespielt. Mit unseren Postings bezwecken wir, dass die erreichten Personen sich mit den weiterführenden Informationen auseinandersetzen, z. B. auf Velo-Geschichten.ch.



**170**  
Posts

**2004**  
Follower

**5665**  
Personen  
täglich erreicht  
Durchschnittswert

**4671**  
Interaktionen  
mit Kommentaren  
und Likes



**1070**  
Follower

**159**  
Posts



**4192**  
Personen  
täglich erreicht  
Durchschnittswert

**5384**  
Interaktionen  
mit Kommentaren  
und Likes



Unser Instagram-Feed  
auf einem Mobilgerät

Ein paar Mal musste aktiv eingegriffen werden, da sich erhitzte Gemüter wüst beschimpften. Umso mehr erfreut es, dass der Ton auf unserer Facebookseite trotz der Pandemie nach wie vor überwiegend höflich und kritisch-konstruktiv ist.

### Grosse Themenserie «Velo-Sommerfenster»

Im Sommer gab es eine besondere Beitragsserie, die vor den Schulferien für Facebook und Instagram geschaffen wurde. Ein Protagonist unserer Velo-Geschichten erklärte sich bereit, bei vier Do-It-Yourself-Videos mitzumachen. Die Video-Serie wurde unter regelmässige Bildbeiträge gestreut. Diese enthielten Velotourenempfehlungen, Tipps und Tricks zur Vorbereitung einer gemeinsamen Ausfahrt, Reparatur- und Reinigungsempfehlungen sowie überzeugende Argumente, um auch Teenager fürs Velofahren zu begeistern.

### Instagram

Täglich wurden im Durchschnitt 4200 Personen erreicht. Die Zahl der Abonnentinnen und Abonnenten verdoppelte sich nahezu und 159 Posts sammelten insgesamt 5233 Likes und 151 Kommentare. Die grösste Reichweite erreichte eine Grafik, die mit einer Prise Humor zeigte, wie das Frontlicht am Velo richtig eingestellt werden sollte. Die meisten Likes heimste ein Schwarzweissfoto vom Zürcher Bahnhofplatz aus dem Jahre 1939 ein, das wegen der vielen Alltagsvelofahrenden im Bild eher an Kopenhagen erinnerte.

### Ausblick

Für die wachsende Followerschaft werden wir unser digitales Engagement auch im neuen Jahr weiterführen. Nach wie vor hält die Nachfrage nach Velo-Themen an und bietet die Möglichkeit eines niederschweligen Dialoges. Es ist uns ein Anliegen, zu verstehen, wo das Pedal drückt. Auch über diese Kanäle werden wir darum die Vorzüge des Verkehrsmittels Velo ausleuchten und die Abonnentinnen und Abonnenten zu gegenseitiger Rücksichtnahme und einem respektvollen Miteinander im Strassenverkehr ermuntern.



**Link**  
**Facebook**  
@velo.zh.ch



**Link**  
**Instagram**  
@velo.zh.ch

### Folgen Sie uns

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



# Das Online-Magazin neu aufgelegt

Das Velo-Geschichten-Magazin der Veloförderung wurde im Frühjahr 2018 konzipiert. Seither sind bald 60 Velo-Geschichten erschienen. Spannende Persönlichkeiten zeigen, wie einfach das Velo in den Alltag integriert werden kann. Die Wissensbeiträge beinhalten Tipps und Tricks von Velofahrenden für Velofahrende und jene, die es werden wollen. Damit auch ältere Beiträge gefunden und schnell zugänglich sind, wurde die Seite jetzt überarbeitet



Impressionen aus verschiedenen Velo-Geschichten

## Kurzbeschreibung

Das Veloförderprogramm sieht Imagewerbung für die Velonutzung vor: Der Nutzen des Velos soll für verschiedene Zielgruppen verständlich und fassbar gemacht werden. Die Magazinbeiträge sollen die Leserschaft motivieren, das Velo im Alltag zu verwenden, etwa auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder zum Sport.

Neben Porträts interessanter Menschen, die im Alltag Velo fahren, werden regelmässig Wissensbeiträge mit Tipps und Tricks aus der Praxis veröffentlicht – von Velofahrenden für Velofahrende. Die Beiträge verkünden die Botschaft: Velofahren im Alltag ist einfach. Steigen Sie auf!

## Neue Startseite

Ende 2020 waren 56 Velo-Geschichten online. Je mehr Geschichten wir veröffentlichten, desto mehr wurde uns bewusst, dass im bestehenden Layout viele dieser zeitlosen Berichte verschwinden. Das neue Layout erlaubt uns nun, auf der Startseite einen Themen-Fokus zu setzen. So erscheinen dort zur Saison passende Serien wie beispielsweise zum Thema «Transportieren mit dem Velo» oder «Velofahren im Winter». Darüber hinaus werden die drei neuesten Geschichten aus den beiden Kategorien «Lifestyle» und «Wissen» angezeigt. Alle Beiträge dieser Kategorien können jetzt separat gelistet und nach Schlagworten gefiltert werden. So finden auch ältere Beiträge wieder ihre Leserschaft.

## Stand der Arbeiten

Dank der neuen Startseite (Landingpage) wird den Besuchern die Vielfalt der velospezifischen Themen des Magazins besser zugänglich und bewusst. Das Nutzererlebnis und die Beitragssuche konnten deutlich verbessert werden.

## Redesign und Umstrukturierung ZHweb

Auch die Webseite des Kantons wurde auf den Frühling 2020 hin komplett überarbeitet. Anfang Juli war Go-Live mit frischem Design (responsiv), neuer Inhaltsstruktur und komplett überarbeiteten Inhalten.

## Ausblick

Das Magazin der Veloförderung wird auch im neuen Jahr weitergeführt. Wir suchen stets interessante Persönlichkeiten mit hoher Veloaffinität, um diese zu porträtieren und in neuen Velo-Geschichten den Webseitenbesuchern zu präsentieren.

Auch die Inhalte der [velo.zh.ch](https://velo.zh.ch)-Seite werden kontinuierlich nachgeführt. Wie wir zu sagen pflegen: «Wir bleiben dran und hoffen, dass Sie uns auch online folgen.»



### Link

#### Velo-Geschichten

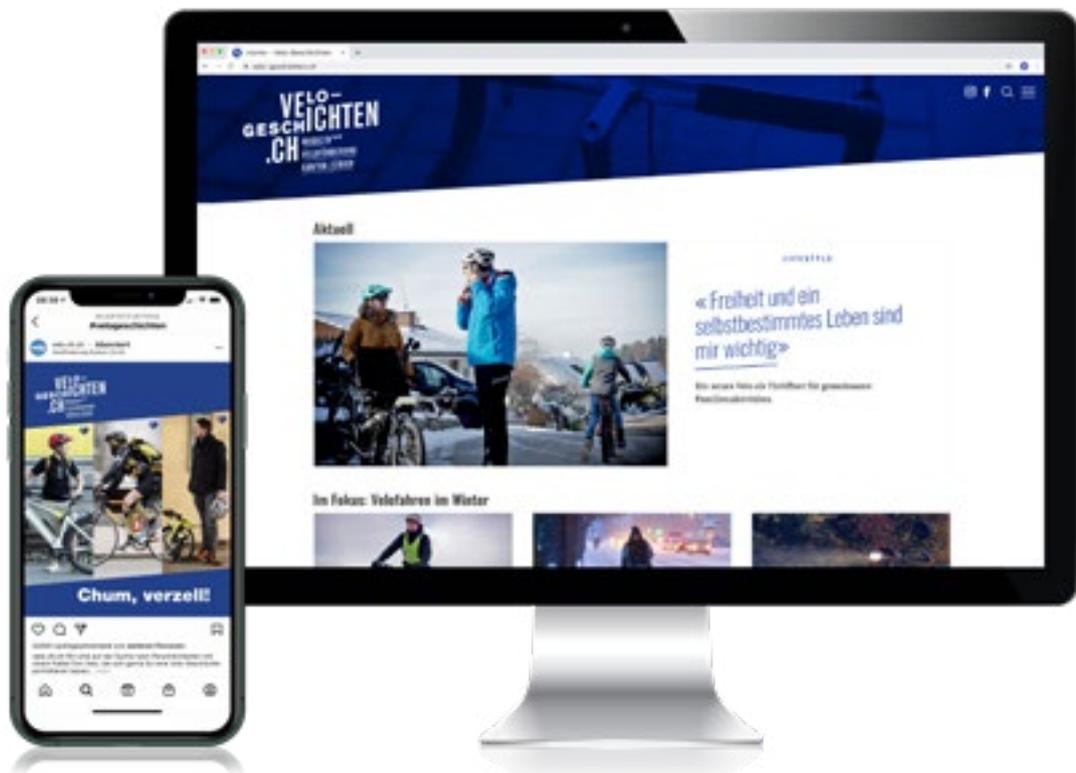
<https://velo-geschichten.ch>



### Link

#### ZHweb

<https://velo.zh.ch>



Suche nach interessanten Persönlichkeiten für neue Velo-Geschichten auf Instagram

# Pumptrackjahr 2020 – Hochs und Tiefs

**Auf einem Pumptrack geht es auf und ab. So fühlte es sich womöglich auch für die Kinder und Jugendlichen an, die sich teilweise vergeblich auf einen unserer mobilen Pumptracks freuten. Immer wieder musste der Start der kantonalen Schulhaustour pandemiebedingt um weitere Wochen verschoben werden. Somit gingen 2020 einige Schulen leer aus. Dabei hatte das Jahr mit dem Finale der Pumptrack-Challenge im Rahmen der Radquer-WM so grossartig begonnen.**

## Kurzbeschreibung

In Zusammenarbeit mit dem Sportamt des Kantons Zürich entstand 2019 das Projekt «pumptrack.zh». Dafür wurden zwei mobile Anlagen beschafft, die in dreiwöchigen Abständen von Pausenplatz zu Pausenplatz reisten. 2020 kam eine dritte Anlage hinzu, um die grosse Nachfrage wenigstens einigermaßen zu befriedigen.

Pumptracks sind ein attraktives und niederschwelliges Bewegungsangebot zur Velo- und Sportförderung. Auf einer Anlage werden aufeinander folgende Wellen und Steilwandkurven zu einem Rundkurs zusammengestellt. Nicht nur Kinder und Jugendliche finden Spass daran, bloss mit geschickter Gewichtsverlagerung – dem Pumpen – Geschwindigkeit aufzubauen und mit den Fliehkräften zu spielen. Pumptracks werden oftmals zu Orten der Begegnung und des Austausches zwischen Generationen und Personen verschiedener Herkunft. Sie bieten somit auch einen grossen gesellschaftlichen Mehrwert.

## Grosses Finale der Pumptrack-Challenge

2019 wurden in Wangen, Dübendorf und Stammheim Qualifikationsläufe ausgetragen. Das Finale der Pumptrack Challenge fand als Teil des Rahmenprogramms der Radquer-Weltmeisterschaft am letzten Januartag 2020 statt und wurde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt sowie dem Verein «WM Radquer Dübendorf 2020» organisiert.



Finale der Pumptrack-Challenge



Bei fast frühlingshaften Temperaturen herrschte auf dem Flugplatzgelände in Dübendorf Rennatmosphäre. 44 Kinder aus Dübendorf, Wangen und Stammheim kamen zusammen, um sich im Finale zu messen. Auf dem Track gaben die qualifizierten Schülerinnen und Schüler ihr Bestes. Sie wurden von ihren Begleitern sowie den zahlreichen Zuschauern zu Höchstleistungen angefeuert und nicht nur auf dem Siegerpodest gefeiert.

## Stand der Arbeiten

Anfang Juni konnte die Pumptrack-Schulhaustour 2020 endlich freigegeben werden. Aussenstehende beobachten das Treiben auf Pumptracks oft mit Besorgnis. Bisherige Erfahrungen sind jedoch durchwegs positiv. Auf den Anlagen herrscht selbstverständlich strikte Helmtragepflicht, und auch wenn ein Sturz schon mal ein «Pfläscherli» benötigt – die angeeigneten Fahrkompetenzen wirken sich direkt positiv im Strassenverkehr aus. Kinder wie auch Erwachsene lernen auf dem Pumptrack spielend, ihr Velo oder Kickboard auf besonders hohem Niveau zu beherrschen und können sich so noch besser auf den Strassenverkehr statt auf das Manövrieren des Verkehrsmittels konzentrieren. Dies erkannten auch Gemeinden und Schulen, weshalb wir in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt und der Stadt Opfikon Ende September eine Informations-Veranstaltung organisierten.



pumptrack.zh  
Informations-Flyer



Die Plattform wurde erfreulich rege genutzt. Der Event fand beim Rollpark Opfikon statt, wo im Herbst 2019 ein fester Pumptrack gebaut wurde. Die Referate unterstrichen,

- weshalb und wie der Kanton den Bau solcher Anlagen unterstützt,
- wie der Bau in Opfikon angestossen und finanziell getragen wurde und
- welche verschiedenen Arten von Anlagen es überhaupt gibt.

Anschliessend zeigten die Experten der Pumptrackbauer ihre hohe Fahrkunst und standen danach mit ihrer Expertise den Interessierten aus den Gemeinden Red und Antwort.

## Ausblick

Die Pumptrack-Schulhaustour mit den drei mobilen Anlagen wird auch im neuen Jahr weitergeführt. Jenen Schulen, welche pandemiebedingt nicht berücksichtigt werden konnten, wird der Pumptrack 2021 im selben Zeitfenster zur Verfügung gestellt.

Informations-Veranstaltung  
für Gemeinden und weitere  
Interessierte in Opfikon



### Link

Informationen zum Pumptrack

<https://pumptrack.zh.ch>

# Velofahrkurse für Flüchtlinge, neu auch in Rüschlikon

**Die Veloschule für Flüchtlinge wurde 2018 in Wetzikon ins Leben gerufen. Im Folgejahr konnte sie in einen Regelbetrieb überführt und kontinuierlich weiterentwickelt werden. 2020 entstand ein neuer Ableger in Rüschlikon. Das interkulturelle Zusammentreffen im Rahmen der Fahrkurse trägt Früchte in Form der Vermittlung von Velofahrkompetenz und der Schaffung eines Angebotes, bei dem wichtige Integrationsarbeit ganz nebenbei geschieht.**

## Kurzbeschreibung

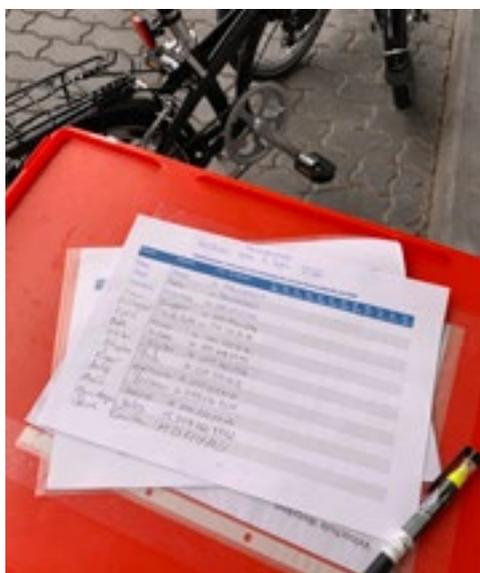
Mit der konstruktiven und zielgerichteten Zusammenarbeit der Stadt Wetzikon, der beiden Landeskirchen, einer Vielzahl von Freiwilligen und der KoVe konnten im Berichtsjahr erneut 16 zweistündige Termine für Asylsuchende aus dem Zürcher Oberland und Umgebung angeboten werden. Dies ganz im Sinne der im Veloförderprogramm verankerten Massnahme «Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen». Pandemiebedingt konnten die Kurse erst ab Juni stattfinden. Die Zeit im Frühjahr nutzten wir dafür, unsere Übungssammlung mit den Erkenntnissen der Vorjahre zu ergänzen und um eine Trottinett-Instruktion zu erweitern.

Für geflüchtete Menschen ist das Velo von grosser Bedeutung für die tägliche Mobilität. Im Rahmen eines kostenlosen Velofahrkurses lernen sie auf spielerische Art, das Velo zu beherrschen. Ihr Bewegungs- und Aktionsradius wird dadurch um ein Vielfaches grösser und allfällige ÖV-Fahrten, die das ohnehin schmale Budget belasten, können vermieden oder auf Ausnahmefälle beschränkt werden. Zudem vernetzen sich die Teilnehmenden mit den freiwilligen Ausbilderinnen und Ausbildern aus der Bevölkerung.

Das Projekt geniesst in der Stadt Wetzikon grossen Rückhalt. Aufgrund der Durchführung bei der Sportanlage Meierwiesen werden immer wieder Passanten auf die Kurse aufmerksam. Dank eines Kontaktes der reformierten Kirche Wetzikon zur



Oben: Neue, erweiterte Übungssammlung  
Unten: Übungsbetrieb und Administration in Wetzikon





Diakonie Nidelbad erhielten wir im Frühsommer Besuch von interessierten Personen, die mit dem Gedanken spielten, ein entsprechendes Angebot in Rüschlikon aufzubauen.

Übungsbetrieb  
in Rüschlikon

Was als Idee begann, konnte nach den Sommerferien im Rahmen eines Pilotprojekts in die Praxis überführt werden. Die Trottinette sowie Velos mit Tiefeinstieg und erforderliche Hilfsmaterialien (Lehrmittel, Pylonen, Sandsäcke, Seile und Kreiden usw.) konnten von der Veloschule Zürcher Oberland ausgeliehen werden.

Die Durchführung fand an sieben Daten mit je vier Frauen statt. Die Teilnehmerinnen waren begeistert, da sie nach Absolvierung des Kurses Velofahren konnten. Dies ist jedoch erst der Anfang. Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass die Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer dran bleiben müssen, um die erlangten Kompetenzen zu festigen und noch mehr Verkehrssicherheit zu erlangen.

Ohne die Unterstützung der Diakonie und der Gemeinde sowie den engagierten Einsatz vieler Freiwilliger aus Wetzikon und Rüschlikon wären solche Projekte nicht möglich. Sie sind Bindeglied zwischen Verwaltung, Bevölkerung und den Menschen aus anderen Kulturkreisen. Wir bedanken uns herzlich und freuen uns, dass wir als Ideengeber, Koordinator, Velo-Instruktor und Drehscheibe zwischen den verschiedenen Akteuren tätig sein können.

### Ausblick

2021 sollen in Wetzikon zwischen Frühling und Herbst erneut 16 bis 20 Velofahrkurse stattfinden. Die Veloschule Zimmerberg soll analog der Veloschule Zürcher Oberland in einen Regelbetrieb überführt werden.



### Link

**Informationen zu Velofahrkursen**  
<https://velo.zh.ch/velofahrkurse>



Briefing der Freiwilligen und gemeinsames Repetieren der Übungssammlung

# «Veloschuel-Quiz» – vom Schilderwald in den Strassensdschungel

Seit mehr als sieben Jahren arbeitet die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich eng mit uns zusammen. Resultat der Partnerschaft ist die Ausbildungskampagne «Veloschuel». Ergänzend zu den Lehrmitteln für die Veloverkehrsschulung stehen neu auch digitale Quiz für die Lernkontrolle zur Verfügung.

## Kurzbeschreibung

Die Massnahme «Veloförderung im Schulverkehr» ermutigt Kinder, auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit ganz allgemein vermehrt das Velo zu nutzen und sicher zu fahren. Legen die Kinder im Alltag regelmässig Wegstrecken mit dem Velo zurück, steigern sie ganz nebenbei ihre Velofahrkompetenz und können so ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln. Damit die wertvolle Arbeit der Kinder- und Jugendinstruktion anschliessend an den Unterricht nachklingen und gefestigt werden kann, wurden in den letzten Jahren verschiedene weitere Hilfsmittel und Online-Inhalte entwickelt. Alle Inhalte entsprechen in Bezug auf Aktualität, Tonalität und Stil den Anforderungen an ein zeitgemässes Lehrmittel. Obschon die neu geschaffenen Helfer Benj Blitz und Tina Turbo die gleiche Sprache wie die Schülerinnen und Schüler sprechen, sind die online veröffentlichten Inhalte so gestaltet, dass sie auch für Erwachsene sehenswert sind.

## Stand der Arbeiten

Alle seit 2014 erarbeiteten Inhalte sind aus einem Guss und die Wiedererkennung mit den Identifikationsfiguren Benj Blitz und Tina Turbo ist jederzeit sichergestellt.

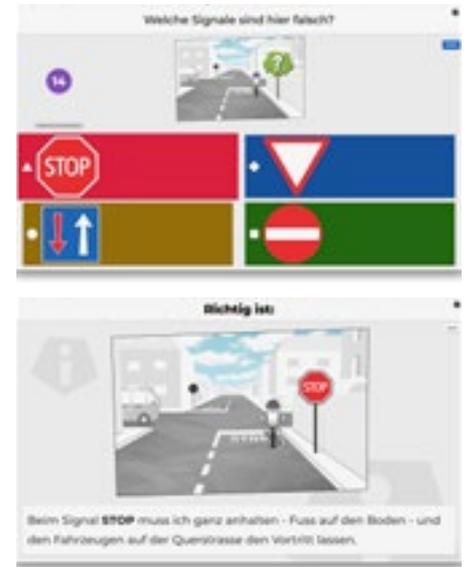
Die Veloschuel-Welt in der Übersicht:

- **Lehrmittelreihe von der 2. bis zur 6. Klasse**
- **81 Veloparcours auf Pausenplätzen im Kanton Zürich**
- **Veloschuel-Website mit den Übungsanleitungen in Animationsform für die korrekte Benutzung des Veloparcours auf Pausenplätzen**
- **Erklärvideos für die wichtigsten Velo-Fahrmanöver:** Rechtsvortritt, Kreisel fahren, Linksabbiegen auf schmalen Strassen, mit Mittellinie oder separater Einspurstrecke. Darüber hinaus wurde je ein Video zum toten Winkel, dem Rechtsvortritt, dem Vortritt des Gegenverkehrs sowie der korrekten Einstellung des Velohelms entwickelt.



Nach gemeinsamer Planung mit der Kantonspolizei montieren Mitarbeitende des kantonalen Tiefbauamts die Beschilderung der Veloprüfungsstrecke in Pfäffikon.





Der neue Quiz-Bereich auf veloschuel.ch

- **Fünf Lern-Quiz zur Überprüfung des eigenen Wissensstandes:** Vor und während der Fahrt; Unterwegs im Schilder-Wald; Abbiegen bis zum Profi; Bereit für den Strassenschwungel (einfache und schwierige Version)
- **Permanente Beschilderung der Veloprüfungstrecke in Wetzikon und seit Januar 2021 auch in Pfäffikon**

Die Plattform, auf welcher die Quiz aufgebaut wurden, erlaubt es uns, anonymisierte Auswertungen in Bezug auf den Wissensstand der Benutzer vorzunehmen. So kann der Dienst der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei den Kindern nach dem Unterricht spezifische Quiz als Hausaufgabe mitgeben. Weiter besteht die Möglichkeit, im Rahmen von Veranstaltungen (z.B. slowUp) mit Besuchern Quiz-Runden mit Siegerehrung durchzuführen. Sollten wir feststellen, dass die Schülerinnen und Schüler sowie die Veranstaltungs- oder Webseitenbesucher bei gewissen Fragen regelmässig Fehler machen, werden wir die entsprechenden Themen aufarbeiten und die Inhalte je nach Bedarf in die Lehrmittel oder die Erklärvideos integrieren.

Die 2019 in Wetzikon als Pilot ausgeschilderte Veloprüfungstrecke wird von Kindern wie auch Eltern sehr geschätzt. Die von der Kantonspolizei durchgeführte Kurzevaluation hat bestätigt, dass die permanente Beschilderung Kindern hilft, sich optimal auf die Veloprüfung vorzubereiten. Erfreulicherweise erteilten alle Grundstückseigentümer ihre Einwilligung, sodass die Signalisation nun dauerhaft stehen bleiben kann. Neuerdings ist auch die Veloprüfungstrecke in Pfäffikon permanent ausgeschildert.

## Ausblick

Die Ausbildungskampagne «Velo schuel» und die verschiedenen flankierenden Massnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Ziel ist es, weitere Quiz zu erstellen und über die Website anzubieten oder im Rahmen von Veranstaltungen mit den Besuchern zu spielen, um deren Velo-Wissenstand zu ermitteln. Ausserdem streben wir an, weitere Veloprüfungstrecken auf Kantonsgebiet dauerhaft auszuschildern.



### Link

#### Informationen zur Veloschuel

<https://veloschuel.ch>

«Die Veloinfrastruktur  
auszubauen ist von  
zentraler Bedeutung.»

# VIKTORIA

VIKTORIA HERZOG,  
VELOVERKEHRSPLANERIN



VELO-GESCHICHTEN.CH

# Wie waren die Zürcher Velofahrenden im Covid-Jahr unterwegs?

**Während des aussergewöhnlichen Covid-Jahres hat sich das Mobilitätsverhalten innert kurzer Zeit verändert. Diese Zeit wurde von vielen Forschungsorganisationen und Verwaltungen genutzt, um Daten über diese Veränderungen zu sammeln, auszuwerten und allfällige Massnahmen aufzugleisen. Dabei wurden auch die Daten zur Velonutzung systematisch analysiert. Die Anzahl der Velofahrenden im Kanton Zürich unterscheidet sich im Vergleich zur Zeit vor Corona stark nach Zählstelle, bewegt sich aber nach wie vor auf einem hohen Niveau. Relativ betrachtet liegt sie im Durchschnitt 190% über den Vorjahreswerten.**

## Kurzbeschreibung

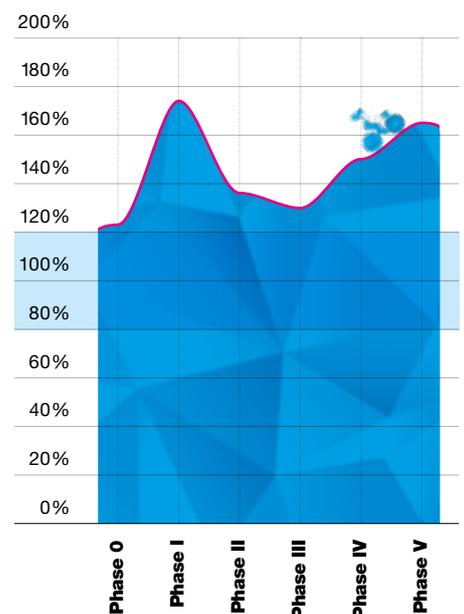
Das Corona-Monitoring des Kantons Zürich analysierte die Velo- und MIV-Zählstellen im Jahr 2020. Dabei wurde das Jahr in 6 Phasen aufgeteilt: Phase 0: Alltag vor Covid. Phase 1: erster Lockdown im März. Phase 2: April bis vor Sommerferien. Phase 3: Sommerferien. Phase 4: bis und mit Herbstferien. Phase 5: zweite Welle bis Ende Jahr.

Für den Veloverkehr wurden 12 Messstellen ausgewertet. Davon liegen fünf in den Agglomerationen von Zürich oder Winterthur, vier auf Verbindungen zu regionalen Zentren und zwei Messstellen auch auf Verbindungen des Freizeitverkehrs. Bei den Velozählstellen liegen die gezählten Werte im unteren dreistelligen Bereich und deutlich tiefer als die MIV-Zahlen. Somit wirken sich bereits kleine absolute Veränderungen stark auf die relativen Werte aus.

Vor Covid 19 (Phase 0) lagen die Werte im Jahr 2020 im Bereich von -26% unter bis +193% über den Werten 2019 (Mittelwert +22%). Während des Lockdowns (Phase 1) wurden bei den Velo-Messstellen deutlich höhere Werte (+74%) gemessen als 2019. Dabei wurden insbesondere bei Messstellen, die auf Routen für den Freizeitverkehr liegen, bis zu einer Verdreifachung der Frequenzen registriert. Während der folgenden Phasen 2 (+34%) und 3 (+27%) reduzierte sich die Differenz gegenüber 2019 kontinuierlich. Nach den Sommerferien (Phase 4) lag das Niveau 49% über dem Vorjahreswert und somit leicht höher als während der Phasen 2 und 3. In Phase 5 lag die Belastung +65% über dem Wert der Vorjahresperiode, was vermutlich auch auf das milde uns schöne Wetter am Anfang dieses Abschnitts zurückzuführen ist.

Die Bevölkerung hat teilweise auf die Benützung des öffentlichen Verkehrs verzichtet, da zu Beginn der Pandemie davon abgeraten wurde. Der MIV hat sich im Laufe des Jahres vollständig erholt. Die Nachfrage beim Zu-Fuss-Gehen ist nie in der gleichen Weise zurückgegangen wie bei den anderen Verkehrsarten. Während der Veloanstieg zunächst vor allem auf einen Fitness- und Freizeitboom zurückzuführen schien, hat die jüngste statistische Zuweisung der Reisezwecke gezeigt, dass das Velo für alle Zwecke an Bedeutung gewonnen hat, wobei Freizeit und Einkaufen an erster Stelle stehen. Aber auch der Pendlerverkehr mit dem Velo nahm zu, wenn auch nicht so stark, nämlich etwa 40% gegenüber 60 bis 80% für die anderen Zwecke. (Quelle: Bericht COVID-19, Fachausschuss Mobilität Monitoringbericht, Stand 15. November 2020)

**Velobelastungen 2020 im Vergleich zum Vorjahr**



## Permanente Velozählstellen im Kanton

Auf dem GIS-Browser des Kantons Zürich können im Layer «Verkehrsmessstellen» neben den Zählstellen des motorisierten Verkehrs auch die Velozählstellen eingeblendet werden. Entsprechend den Auto-Zählstellen können für jede Velozählstelle Jahresreporte aufgerufen werden. Bei Bedarf stellt der Kanton für Planungen oder sonstige Analysen Rohdaten zur Verfügung. Zurzeit messen 29 Zählstellen den Veloverkehr, wobei jedes Jahr im Rahmen von Strassen- und MIV-Zählstellensanierungen weitere Velo-Zählstellen in Betrieb genommen werden.

## Ergebnisse aus der Strava-Untersuchung

Im Berichtsjahr wurde das Projekt «Eignung von Strava-Daten für Fragestellungen des Veloverkehrs» abgeschlossen. Dabei wurden die Velodaten aus den Jahren 2018 und 2019 betrachtet. Die Strava-Daten sind nutzergeneriert, enthalten also nur die Fahrstrecken registrierter Benutzer, welche die Applikation auf ihrem Smartphone installiert haben und aktiv befahrene Strecken «tracken». Die App wurde ursprünglich für Sportler entwickelt, die ihre Fahrten messen, dokumentieren und mit Gleichgesinnten vergleichen wollen. Diese wichtigen Aspekte flossen in die Verarbeitung der Daten ein. Neben der Verteilung der Fahrten, Verkehrsleistungen und demografischen Ergebnissen wurden auch die räumlichen Daten mit dem kantonalen Alltagsvelonetz gemäss Velonetzplan verglichen. Diese Vergleiche wurden für alle Planungsregionen vorgenommen und lieferten viele wertvolle Hinweise zur Netzbenutzung durch Strava-Nutzerinnen und Nutzer. Bei der Darstellung in grossem Massstab liessen sich räumliche Nutzungsmuster sehr gut ableiten. Die festgelegten Verbindungen aus dem Velonetzplan konnten dadurch mehrheitlich bestätigt werden. Exemplarisch sieht die Kurzzusammenfassung für zwei Regionen wie folgt aus:

- Insgesamt lässt sich für die Region Oberland feststellen, dass mit Ausnahme der Freizeitrouten um den Pfäffikersee sowie zwischen Mönchaltorf und Rüti die Hauptverkehrsströme der Strava-Fahrten oft entlang Kantonsstrassen verlaufen. Dies ermöglichen die Radwege entlang dem Kantonsstrassennetz in der Region. Zwischen den Kantonsstrassen gibt es diverse kleinere Verkehrsströme, die zwar auf keiner Veloinfrastruktur verlaufen, jedoch direktere Beziehungen zwischen zwei Ortschaften darstellen.
- Aufgrund der Topografie zeichnet sich die Region Pfannenstil durch von Westen nach Osten verlaufende Routen entlang dem See bzw. entlang der Forchstrasse aus. Beide Achsen sind sowohl beliebte Pendler- als auch Freizeitverkehrsrouten und entsprechend stark befahren. Die Routen entlang den Kantonsstrassen verlaufen mehrheitlich auf Radwegen bzw. Radstreifen. Auch die übrigen Veloverkehrsströme folgen aufgrund mangelnder Routenalternativen dem Verlauf der Kantonsstrassen.

Die Analysen des vorliegenden Projekts stellen eine Momentaufnahme dar. Nach Umsetzung grösserer Teile des Velonetzplanes und der damit verbundenen Behebung der Schwachstellen ist eine erneute Analyse der Velonutzung angemessen.

## Vergleich der Strava- und Zählstellendaten

Die Ergebnisse aus der Strava-Analyse ergaben eine mittlere monatliche Erfassungsrate von 6.64%. Dies bedeutet, dass an den betrachteten Zählstellen im betreffenden Zeitraum von 100 durch den Kanton erfassten Velofahrenden knapp 7 auch von Strava erfasst wurden.

## Ausblick

Mit Ausnahme der Stadt Zürich ist die Velodatengrundlage dünn. Die Analyse der Veloverkehrsentwicklung im Kanton und insbesondere die differenzierte Betrachtung verschiedener Raumtypen (z.B. städtisches oder ländliches Umfeld) ist daher eher schwierig. Vor diesem Hintergrund ist es entscheidend, alle bisher erfassten Daten und Ergebnisse des Veloverkehrs nachzuführen, mit neuen Daten abzustimmen und zu vergleichen. Mit zunehmender Realisierung permanenter Velozählstellen und neuen Datenquellen sind in Zukunft bessere Daten als Planungsgrundlage verfügbar und so auch verlässlichere Aussagen zur Velonutzung möglich.



### Link

**Verkehrsmessstellen im GIS-Browser**

<https://maps.zh.ch>



### Link

**Datengrundlagen**

[auf velo.zh.ch](http://velo.zh.ch)

# Übersicht Veloinfrastruktur, Zählstellen und Anzahl Fahrten



- Verbindungstypen**
- Nebenverbindungen
  - Hauptverbindungen
  - Veloschnellrouten
  - - - Freizeitrouten
  - städtisches Netz
  - 29 Velo-Zählstellen

- Anzahl Fahrten 2019**
- > 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.

**Welo**  
**200**