Stadt Zürich

MASTERPLAN VELO

Zürich lädt zum Velofahren ein

Stadtverkehr 2025 Zürich macht vorwärts

MASTERPLAN VELO

Zürich lädt zum Velofahren ein

Impressum

Herausgeber
Stadtrat von Zürich

Projektleitung
Urs Walter, Tiefbauamt
Wernher Brucks, Dienstabteilung Verkehr

Projektteam
Tina Batini, Schulamt
Mathias Camenzind, Tiefbauamt
Robert Dorbritz, Tiefbauamt
Ruth Furrer, Tiefbauamt
Josef Larcher, Schulinstruktion
Andrea Mikuleczky, Stadtpolizei
Evelyne Richiger, Tiefbauamt
Urs Brändle, Verkehrsbetriebe
Ursula Lehner-Lierz, velo:consult

Text
Urs Walter
Wernher Brucks
Ursula Lehner-Lierz

Fotos
Nathalie Guinand
Paolo Emmanuele
Martin Bichsel

Gestaltung und Druck
Stadt Zürich, Print-Shop

Bezugsquelle
Stadt Zürich
Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
mobilitaet@zuerich.ch

Download
www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

© 2012 Stadt Zürich

Inhaltsverzeichnis

6 **Der Masterplan Velo in Kürze**

8 **Zürich lädt zum Velofahren ein**

10 **Velo fahren im Jahr 2012**

- 11 Der Veloverkehr in der Stadt Zürich
- 15 Velofahrende und Velos
- 23 Mehr Velos? Aber sicher!
- 27 Handlungsbedarf

28 **Mehr und sicherer Velofahren für alle**

32 **Attraktive und sichere Infrastruktur**

38 **Verkehrsklima und -verhalten**

42 **Velofahren für alle**

48 **Verankerung in der Verwaltung**

52 **Kommunikation und Dienstleistungen**

56 **Evaluation und Wirkungskontrolle**

Der Masterplan Velo in Kürze

Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und ist auf allen Planungsebenen gut verankert. Der Veloverkehr geniesst auch grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Über 70 Prozent befürworten die Förderung des Veloverkehrs und 34 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung benützen das Velo regelmässig. Allerdings fühlen sich Velofahrende gemäss Umfragen unsicher in der Stadt und von allen Verkehrsteilnehmenden beurteilen sie die Qualität der Infrastruktur am schlechtesten. Das Veloroutennetz weist nach wie vor Lücken auf und der Komfort ist oft mangelhaft. Zudem haben die Unfälle mit Velobeteiligung seit 2006 um rund 50 Prozent zugenommen.

Zürich lädt zum Velofahren ein

Aus diesen Gründen liess der Stadtrat den vorliegenden Masterplan Velo ausarbeiten. Mit dem Slogan und der Vision «Zürich lädt zum Velofahren ein» wird verdeutlicht, dass die Stadt Zürich in Zukunft mehr als eine blosse technische Veloförderung verfolgen will. Vielmehr wird gegen aussen aber insbesondere auch innerhalb der Verwaltung die Botschaft vermittelt, dass bei allen Tätigkeiten angestrebt wird, die Leute einzuladen, in der Stadt das Velo zu benützen.

Mehr und sicherer Velofahren für alle

Der Masterplan Velo strebt drei **Hauptziele** an:

1. Im Interesse eines stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems, als Beitrag zu einem attraktiven Stadtleben und dem Wunsch der Bevölkerung entsprechend, wird der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr markant gesteigert. 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
2. Velofahrerinnen und -fahrer fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere der Velofahrenden nimmt ab.
3. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden sechs **Handlungsfelder** definiert:

Attraktive und sichere Infrastruktur

Eine attraktive, objektiv und subjektiv sichere Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung, dass mehr Personen das Velo benutzen. Bis zum Jahr 2025 wird eine Infrastruktur realisiert, die alle zum Velofahren einlädt.
Als zentrales Element entsteht für die Alltagsfahrenden ein Veloroutennetz aus schnellen, durchgängigen und hindernisarmen Hauptrouten. Als Angebot für alle, auch ungeübte Velofahrende, werden Komfortrouten angelegt. Diese «Veloteppiche» sind weitgehend getrennt vom Autoverkehr geführt, so dass auf ihnen das ganze Stadtgebiet entspannt und mit Genuss durchquert werden kann.

Verkehrsklima und -verhalten

Dieses Handlungsfeld widmet sich der Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden und sieht auch deren gezielte Kontrolle und Ahndung im Allgemeinen und der Velofahrenden im Speziellen vor.

Velofahren für alle

Der Veloanteil kann nur markant gesteigert werden, wenn es gelingt, alle Alters- und sozialen Gruppen nachhaltig zur Velonutzung zu motivieren. Dies erfolgt durch die Schulung insbesondere von Kindern aber auch anderen Personengruppen, sowie durch Mobilitätsmanagement bei konkreten Zielgruppen wie zum Beispiel Studierenden, Arbeitnehmenden oder Besuchenden von Grossanlässen.

Verankerung in der Verwaltung

Um die Ziele der Veloförderung zu erreichen, muss der Veloverkehr auf operationeller Ebene in der ganzen Stadtverwaltung den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten finden. Dazu werden departementsübergreifende Koordinations- und Kooperationsstrukturen geschaffen und etabliert. Im Austausch mit führenden Velostädten lernen städtische Projektleitende erfolgreiche Massnahmen und Prozesse kennen. Zudem wird die Velonutzung der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung unterstützt und gefördert.

Kommunikation und Dienstleistungen

Unter diesem weit gefassten Themengebiet werden Dienstleistungen und Produkte erarbeitet, vermarktet und kommuniziert. Dadurch wird das Thema Velo positioniert und die Massnahmen für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht. Die Kommunikation und der Auftritt des Masterplans Velo erfolgt unter dem Label «Stadtverkehr 2025 – Zürich macht vorwärts».
Herausragendes Projekt in diesem Handlungsfeld ist das Angebot eines automatischen Veloverleihsystems für die Stadt Zürich.

Evaluation und Wirkungskontrolle

Durch systematische Erhebungen und Auswertungen wird die Wirksamkeit von Massnahmen und Prozessen laufend beurteilt und auch kommuniziert.

Zürich lädt zum Velofahren ein

Zürich lädt zum Velofahren ein

Für den Weg ins Stadthaus oder von einer Sitzung zur nächsten benutze ich wenn immer möglich mein Elektro-Bike oder ein städtisches Dienstvelo. Mit dem Velo bin ich schnell am Ziel und zeitlich flexibel. Ich bewege mich umweltfreundlich, kann zwischen zwei Terminen frische Luft schnappen und tue dabei erst noch etwas für meine Gesundheit. Kurz: Das Velo ist für mich das ideale Verkehrsmittel für die Stadt!
Mit dieser Meinung stehe ich in Zürich nicht alleine da. Ein Drittel von uns Zürcherinnen und Zürchern tritt regelmässig in die Pedale, und bei Abstimmungen erreichte die Veloförderung wiederholt hohe Zustimmung. Aber Zürich ist heute noch keine ideale Velostadt: Das Velowegnetz hat Lücken, und an verschiedenen Stellen fühlen sich die Velofahrenden unsicher. Über 70 Prozent der Bevölkerung wollen daher zusätzliche und sicherere Radwege.
Ganz gemäss dem Slogan «Zürich macht vorwärts» des Programms «Stadtverkehr 2025» packt der Stadtrat mit dem vorliegenden Masterplan diese Herausforderungen an. Mit einer Vielzahl von Massnahmen schaffen wir die Voraussetzungen, damit die Zürcherinnen und Zürcher bis ins Jahr 2025 noch lieber und noch häufiger aufs Velo steigen.
Ein gut funktionierender Stadtverkehr leistet einen fundamentalen Beitrag zur Lebensqualität und zur Attraktivität von Zürich. Der Masterplan zeigt auf, wie Zürich künftig auch im Bereich Velo zu den fortschrittlichsten Städten der Welt gehören kann.
Sowohl gemütlichen Spazierfahrern, Arbeitspendlerinnen wie auch kommenden Cancellaras wünsche ich schon heute gute Fahrt und lade alle zum Velofahren in Zürich ein!

Corine Mauch
Stadtpräsidentin

Corine Mauch
Stadtpräsidentin

Velo fahren in Zürich im Jahr 2012

Der Veloverkehr in der Stadt Zürich

Gute politische Verankerung

Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Sie begann 1975 mit einer signalisierten Route vom Katzensee über Affoltern, Oerlikon nach Stettbach. 1977 wurde die zweite Veloroute der Sihl entlang nach Adliswil eröffnet.
Weitere Meilensteine waren 1984 die Annahme der Veloweg-Initiative durch eine Dreiviertel-Mehrheit der Stimmbevölkerung und 1990 die erste Grundsatzweisung des Stadtrates, die besagte, dass «neben den öffentlichen Verkehrsmitteln in nächster Priorität der Velo- und Fussverkehr zu bevorzugen» sei. In der Teilstrategie Veloverkehr hielt der Stadtrat 2004 fest, dass «der Veloverkehr in der Stadt Zürich mit Nachdruck zu fördern» sei.
Mit der Verabschiedung der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität verpflichtete sich der Stadtrat 2011 gemeinsam mit anderen Städten dazu, den nachhaltigen Verkehrsformen, zu denen auch der Veloverkehr gehört, Priorität einzuräumen.
Auf übergeordneter Planungsebene ist die Veloförderung ebenfalls verankert: Gemäss kantonalem Richtplan ist der Veloverkehr «vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern». Der regionale Richtplan weist die Behörden an, «durchgehende, attraktive und sichere Fussweg- und Veloroutennetze zur Verfügung zu stellen». Anfang 2010 präsentierte die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich das kantonale Veloförderprogramm mit den Zielen, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern und dass der Veloverkehr eine tragende Rolle innerorts, bei kurzen Distanzen unter drei Kilometer und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr übernimmt.

Zürcherinnen und Zürcher mögen das Velo

Der Veloverkehr geniesst heute grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Über 70 Prozent befürworten die Förderung des Veloverkehrs. 34 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung benützen das Velo regelmässig, das heisst zweimal und häufiger pro Woche[1].
Mit der Annahme der Volksinitiative «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» (Städte-Initiative) im September 2011 forcierte das Stimmvolk die stadträtliche Absicht zur Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs. Und auch die Annahme der revidierten Parkplatzverordnung im November 2010, in der die Veloabstellplätze einer der zentralen strittigen Punkte waren, bestätigt die öffentliche Unterstützung des Veloverkehrs. In der Online-Stadtdebatte[2] im Herbst 2011 stand im Forum «Wie bewegen wir uns in der Stadt?» der Veloverkehr im Zentrum der Diskussion.

1 Stadt Zürich Stadtentwicklung; Bevölkerungsbefragung 2011; Zürich 2011

2 Stadt Zürich Stadtentwicklung; Online-Stadtdebatte, Auswertungsbericht; Zürich 2012

Immer mehr Velos in den Strassen Zürichs

In fast 40 Jahren Veloförderung wurde viel erreicht. Heute stehen den Velofahrenden in der Stadt Zürich rund 340 Kilometer Velorouten und über 10 000 öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Zwischen 1980 und 2000 konnte der Veloanteil am Stadtverkehr auf rund 7.5 Prozent verdreifacht werden. Seither stagniert der Veloanteil aber gemäss Mikrozensus[1] bei rund sechs bis sieben Prozent (2010: 6.2 %). Aufgrund der Erhebungsmethodik eignet sich der Mikrozensus, der schweizweit in einer Telefonumfrage erhoben wird, aber nur bedingt für eine Beurteilung des städtischen Veloverkehrs. Die Stadt Zürich ergänzt diese Datenbasis daher vermehrt um eigene Erhebungen.
Die regelmässigen Velozählungen zeigen zum Beispiel ein anderes Bild. Nach einer Stagnation zwischen 2005 und 2007 werden an den Zählstellen in den letzten Jahren wieder höhere Werte registriert. Seit 1999 haben sich die Frequenzen bei den Zählstellen verdoppelt (Abb. 1). Dies bestätigt den allgemeinen Eindruck, dass in den Zürcher Strassen immer mehr Velos unterwegs sind.

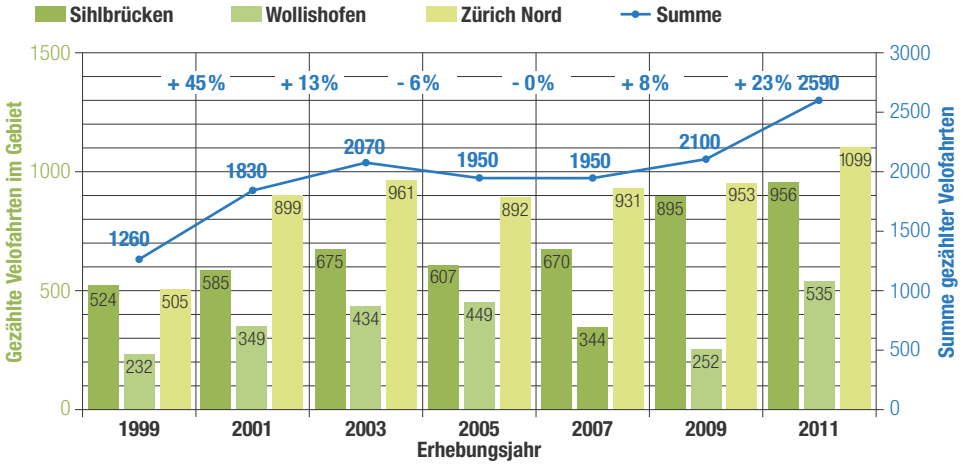

Abb 1:
Velozählungen 1999 bis 2011: Sihlbrücken, Wollishofen und Zürich Nord

Velofahrende fühlen sich unsicher in der Stadt

Auch heute weist das städtische Routennetz immer noch Lücken auf. Zudem ergaben Umfragen, dass sich die Velofahrenden in der Stadt unsicher fühlen und von allen Verkehrsteilnehmenden die Infrastruktur am schlechtesten beurteilen (Abb. 2).
Trotz langjähriger spezifischer Veloangebote für Kinder in der Stadt Zürich (z. B. Schulinstruktion, Mobilitätsbildung an Schulen), hat die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen seit 1994 drastisch abgenommen (Schweizweit durchschnittlich um 40%)[2].

1

Bundesamt für Statistik; Mobilität in der Schweiz, Mikrozensus 2010; Neuchâtel 2012

2

Sauter, Daniel; Mobilität von Kindern und Jugendlichen; Bundesamt für Strassen; Bern 2008

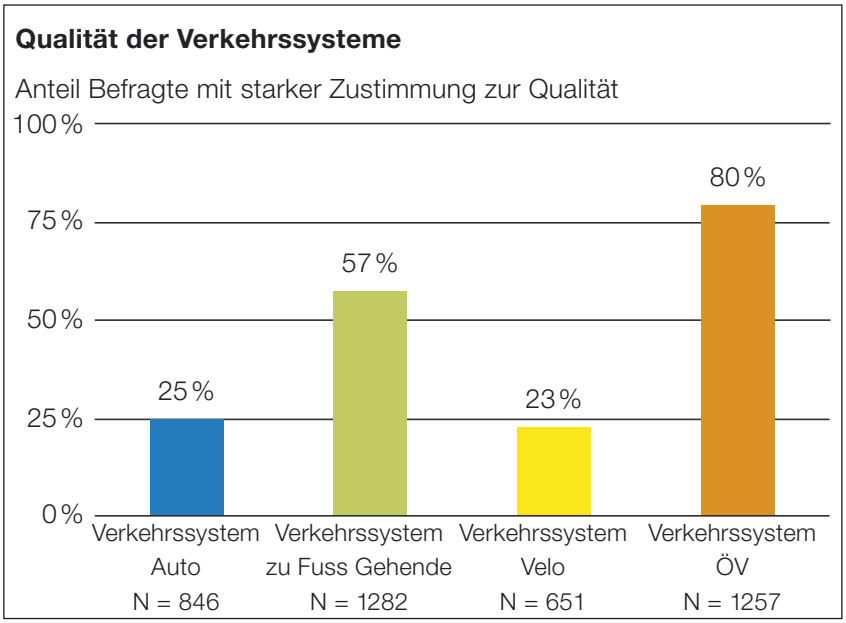

Abb. 2:
Qualität der Verkehrssysteme, jeweils Anteile ‚stark zutreffend', d.h. 8–10 von max. 10 Punkten (Frage: Wie würden Sie aus Ihrer persönlichen Sicht die Qualität des Verkehrssystems in der Stadt Zürich beurteilen?')[1]

Das Velo ist das perfekte Stadtfahrzeug

Für das Velofahren sprechen zahlreiche Argumente:

- Neben Massnahmen für den Fussverkehr weisen Velomassnahmen die beste Kosteneffizienz auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen für den Veloverkehr ist deutlich besser als der Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr[2].
- Auf kurzen bis mittleren Strecken entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassen- und Schienenverkehr und trägt so zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.
- Als lautloses Null-Emissionsfahrzeug mit sehr geringem Flächenbedarf ist das Velo das ideale Stadtverkehrsmittel.
- Velofahren fördert die Gesundheit und entlastet damit die Volkswirtschaft von Gesundheitskosten, die durch mangelnde körperliche Aktivität der Bevölkerung anfallen. Der monetäre jährliche Gesundheitsnutzen durch stärkere Velobenützung überwiegt die Kosten für Investitionen in die Veloförderung um ein Vielfaches[3].
- Velofahren macht Spass!
- Velos sind kostengünstig und für fast jedermann erschwinglich. Für Jugendliche ist das Velo meist das erste Verkehrsmittel, mit dem sie individuell ihre Umgebung erfahren können.
- Attraktive Veloroutennetze geben Impulse für die Freizeit und den Tourismus.

1 Stadt Zürich Tiefbauamt; Mobilität in Zürich; Erhebung 2007; Zürich 2008

2 Bundesamt für Strassen; Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr; Bern 2003

3 Götschi, Thomas; Kahlmeier, Sonja; Ökonomische Abschätzung der volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs in der Schweiz; (Universität Zürich); Institut für Sozial- und Präventivmedizin; Zürich 2012

Velofahrende und Velos

Lebensgefühl Velofahren

Velofahren liegt im Trend. Das Velo ist zum Lifestyle-Accessoire und Statussymbol geworden. Puristische Single-Speeds, schnelle E-Bikes oder gemütliche Hollandvelos gehören zum täglichen Strassenbild. Immer mehr Zürcher und Zürcherinnen sitzen immer länger im Sattel, denn das Velo ist Verkehrsmittel und Sportgerät in einem. Velo fahren macht Spass!

Velofahrende sind verschieden

Velofahrende bewegen sich durch eigene Muskelkraft, manche mit elektrischer Tretunterstützung. Damit enden bereits die Gemeinsamkeiten. Ob, wie oft, wo, wann und weshalb jemand in Zürich Velo fährt, ob es als entspannend oder als Stress empfunden wird, hängt von vielen Faktoren ab.

Für eine gezielte Veloförderung wird nachfolgend versucht, Velofahrende zu typisieren. Aus den Anforderungen der einzelnen Typen lässt sich für jede Gruppe der spezifische Handlungsbedarf herleiten. Diese Typologie ist rein qualitativ. Sie basiert auf Kennwerten, Merkmalen und Bedürfnissen der einzelnen Gruppen.

Typen	Häufigkeit	Art der Velonutzung	Anteil der Bevölkerung (Prozent)
Alltagsfahrende	täglich	• ganzjährig • für alle Zwecke • bei jedem Wetter • in jeder Verkehrssituation	15
Gewohnheits-fahrende	zwei bis fünf Mal pro Woche	• Alltagswege im Quartier / in der Agglomeration • für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke • vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter	20
Gelegenheits-fahrende	ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche	• Velotouren am Wochenende mit den Kindern oder im Sommer an den See	20
Nichtfahrende	in der Stadt gewöhnlich nie	• Velotouren im Grünen	45

Tabelle 1:
Typen der Velofahrenden

Subjektives Sicherheitsgefühl und -bedürfnis sind wesentliche Faktoren bei der Entscheidung für oder gegen das Velo. Das Sicherheitsgefühl steigt mit Praxis und Routine. Nach Erhebungen[1] in der Stadt Zürich und den Gürtelgemeinden lässt sich die Bevölkerung bzgl. der Häufigkeit der Velonutzung in vier Gruppen einteilen:
Alltags- und Gewohnheitsfahrende – ein Drittel der Bevölkerung – prägen heute die Stadtzürcher Velokultur. Mit gezielten Massnahmen kann erreicht werden, dass sie das Velo häufiger und für längere Distanzen nutzen. Eine markante Zunahme der Velonutzung kann aber nur erzielt werden, wenn es gelingt, auch einen erheblichen Anteil der übrigen zwei Drittel, Gelegenheitsfahrende und vor allem Nichtfahrende, dazu zu motivieren, öfter oder überhaupt aufs Velo zu steigen. Dafür muss das Veloverkehrsangebot so ausgestaltet werden, dass es den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird.

1 Stadt Zürich, Tiefbauamt; Mobilität in Zürich: Erhebung 2007; Zürich 2008

Alltagsfahrende (sicher und furchtlos)

Alltagsvelofahrende bewegen sich zügig, routiniert, sicher und furchtlos auch im dichtesten Stadtverkehr. Sie kennen die besten Strecken und Abkürzungen. Sie sind überwiegend männlich, meist 20 bis 45 Jahre alt, manchmal auch deutlich jünger oder älter. Sie fahren ganzjährig Velo, bei jeder Witterung und für alle Verkehrszwecke. Ihre Ausstattung mit Velos, Anhängern und Zubehör ist hochwertig und massgeschneidert für die verschiedenen Einsatzzwecke. Ihre positive Einstellung zum Velo als Hauptverkehrsmittel färbt auch auf ihre Kinder ab.

Zügig, direkt und möglichst unterbrechungsfrei von A nach B zu fahren, hat für sie hohe Priorität. Sie schätzen eine grüne Welle, Vortritt auf Velorouten und die freie Gasse rechts. Durch schlechte Veloinfrastruktur fühlen sie sich oft gegängelt. Ein durchgängiges Hauptroutennetz erhöht ihre Schnelligkeit und den Fahrkomfort deutlich.
Wenn sie mit Kindern unterwegs sind, bevorzugen sie verkehrsarme Strecken oder ausreichend breite Radwege, die ein Fahren nebeneinander ermöglichen.
Wichtig ist ihnen die zuverlässige Verfügbarkeit des Velos. Das bedeutet sichere und witterungsgeschützte Velostellplätze am Start, am Ziel und unterwegs, Duschen und Spinde am Arbeitsplatz, und im Pannenfall einen schnellen Reparaturservice oder ein Ersatzvelo.
Ein erleichterter Zugang zu E-Bikes, Lastenvelos, Kinder- und Einkaufsanhängern könnte sie sogar dazu verleiten, ihr Auto zu verkaufen. Sie wählen ihr Verkehrsmittel je nach Fahrtzweck, kombinieren öffentlichen Verkehr und Velo bei längeren Distanzen und nutzen in anderen Städten Veloverleihsysteme.

Gewohnheitsfahrende (selbstbewusst, aber besorgt wegen Sicherheit)

Auch für Gewohnheitsfahrende (ein Fünftel der Bevölkerung) gehört das Velo seit langem zum Alltag. Sie bewegen sich routiniert und meist zügig, sind aber besorgt wegen ihrer Sicherheit. Zu dieser Gruppe gehören Frauen und Männer aller Lebenssituationen und Altersklassen bis ins Rentenalter. Ihre positive Einstellung zum Velo geben sie an ihre Kinder weiter. Sie benutzen das Velo meist im Sommer, bei Tag und gutem Wetter. Im Quartier oder in der Agglomeration nutzen sie das Velo für Alltagswege und sind recht gut dafür ausgerüstet. Zur Arbeit fahren sie nur bei kurzen Distanzen und angenehmer Strecke. In komplexen Situationen wie Kreuzungen oder im Mischverkehr mit Trams oder Bussen fühlen sie sich gelegentlich unsicher oder verstehen das Infrastrukturangebot nicht immer richtig. Darin liegt eine der Ursachen, warum sie manchmal regelwidrig fahren.

Möglichst zügig und direkt von A nach B zu fahren hat auch für sie hohe Priorität. Ein hochwertiges Routennetz mit Radstreifen, Radwegen oder durch verkehrsärmere Strassen, steigert ihr Sicherheitsgefühl und damit ihre Velonutzung deutlich. Schnell befahrbare Routen motivieren sie dazu, auch für den Arbeitsweg und bei grösseren Distanzen aufs Velo oder E-Bike zu steigen. Bei Fahrten mit Kindern bevorzugen auch sie verkehrsärmere Strecken oder breite Radwege getrennt vom Autoverkehr. Ihre Anforderungen an die zuverlässige Verfügbarkeit des Velos sind dieselben wie die der Alltagsfahrenden.
Bei leichterem Zugang zu Spezialvelos oder -Anhängern würden sie mehr Velo fahren oder gar den Zweitwagen ersetzen. Für längere Distanzen kombinieren sie gelegentlich den öffentlichen Verkehr und das Velo. Informationen zu sicherem Verhalten in speziellen Situationen (z.B. toter Winkel bei Lastwagen), sinnvollem Zubehör, funktioneller Kleidung, Diebstahlprävention könnten dazu beitragen, dass sie mehr und sicherer Velo fahren und dies auch als komfortabler empfinden.

Gelegenheitsfahrende (können Velo fahren, wollen oder trauen sich aber nur selten)

Gelegenheitsfahrende (ein Fünftel der Bevölkerung) sind ungeübt und fühlen sich im Stadtverkehr entsprechend unsicher. Diese Gruppe umfasst Personen aller sozio-demografischen Gruppen, wobei die Frauen überwiegen. Viele sind nicht (mehr) berufstätig. Das Velo ist nicht Teil ihrer Alltagsmobilität. Manche haben das Velo erst vor kurzem wieder oder neu entdeckt und viele von ihnen würden gerne (wieder) mit Partner, Kindern, Enkelkindern oder Freunden fahren.
Ihr Fahrstil ist eher langsam und defensiv (sie biegen indirekt links ab, gewähren Vortritt, obwohl sie Vortritt haben etc.). Ihr Unsicherheitsgefühl führt zu einem für andere Verkehrsteilnehmende oft unvorhersehbaren Verhalten. Sie suchen sich Strecken abseits des Autoverkehrs. Oft fahren sie auf dem Trottoir, weil sie Mischverkehr mit Autos als unsicher empfinden. Sicher fühlen sie sich nur auf Radwegen oder verkehrsarmen Strassen und Wegen.
Für Alltagswege sind sie nicht gut ausgerüstet, erst recht nicht für Fahrten mit Kindern. Diese mit dem Velo zu begleiten oder zu transportieren, würde sie überfordern. Ihr Unsicherheitsgefühl reichen sie an ihre Kinder weiter.

Für mehr Velonutzung benötigen sie ein Veloroutennetz abseits des Autoverkehrs. Wo die Führung über Autostrassen unvermeidlich ist, benötigen sie baulich abgesetzte Radwege oder breite Radstreifen mit klaren Markierungen und sicheren Führungen über Kreuzungen oder autoarme Strassen.
Gelegenheitsfahrende haben einen hohen Informations- und Beratungsbedarf zu allen Fragen rund ums Velo und Velofahren (Velokauf, Zubehör, Kleidung, Verhalten im Verkehr, Fahren mit Kindern, Parkierung, Diebstahlprävention etc.). Zusammen mit den Nichtfahrenden bilden sie die Hauptzielgruppe für ein Mobilitätsmanagement. Orientierungshilfen wie Wegweisung, Velostadtplan, Quartierpläne und Routenplaner sind für

sie wichtig, weil sich ihre Ortskenntnisse auch im Quartier vor allem auf die Hauptachsen des Auto- und öffentlichen Verkehrs beschränken.
Ein dichtes Servicenetz (Wartung, Reparaturen, Veloreinigung, Hauslieferservice) ist für Gelegenheitsfahrende wichtig. Technische Probleme können sie überwiegend nicht selber beheben (und sollten es aus Sicherheitsgründen auch nicht).
Ein einfacher Zugang zu Kindervelos und Fahrzeugen für den Kindertransport kann den Einstieg in die (Alltags-) Velonutzung ebenso erleichtern wie ein öffentliches Veloverleihsystem.

Nichtfahrende (fahren in der Regel nicht)

Fast die Hälfte der Bevölkerung – Personen aller sozio-demografischen Gruppen – fährt in der Stadt aus vielfältigen Gründen nie Velo:

- Sie wollen nicht;
- Sie haben kein Velo;
- Sie haben es nie gelernt: in ihrer Kindheit gab es noch keine Veloschulung und ihre Eltern haben es nicht gefördert;
- Sie dürfen nicht: Kinder, die gerne Velo fahren würden, deren Eltern es aber für zu gefährlich halten;
- Sie können nicht (mehr): aus Gesundheits- oder Altersgründen;
- Sie sind ohne Velo aufgewachsen: Migrantinnen und Migranten (und deren Kinder) aus Kulturkreisen, in denen das Velo keine Rolle spielt;
- Sie haben regelmässige Transportbedürfnisse, die mit dem Velo nicht erledigt werden können.

Wenn sie Velo fahren, dann bei schönem Wetter im Grünen, auf Billigvelos oder hochwertigen, aber nicht alltagstauglichen Velos (Rennvelo, Mountain Bike). Wenn sie E-Bike fahren, entspricht das gefahrene Tempo unter Umständen nicht der Fahrkompetenz. Sie fühlen sich sehr unsicher. Dieses Gefühl und ihre fehlende bzw. negative Einstellung zum Velofahren vermitteln sie auch ihren Kindern.

Nichtfahrende zum Velofahren zu motivieren, erfordert gezielte Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Information, Schulung, Kommunikation und Service.
Ein Veloroutennetz abseits des Autoverkehrs oder aus abgesetzten Radwegen ist für sie Voraussetzung dafür, überhaupt aufs Velo zu steigen. Wo die gemeinsame Führung mit dem Autoverkehr unvermeidlich ist, benötigen sie baulich abgesetzte Radwege oder breite Radstreifen, klare Markierungen und klare und sichere Führungen über Kreuzungen. Ihrem erheblichen Informations- und Beratungsbedarf kann mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements gezielt nachgekommen werden. Massgeschneiderte Trainingskurse und Übungsangebote (für Kinder, Erwachsene, Fahren mit Kindern, Migrantinnen und Migranten, Ältere, E-Bike) können Fahrkompetenz und Kenntnisse über sicheres Verhalten im Verkehr verbessern und so die Basis für einen Umstieg aufs Velo legen. Wesentlich sind für sie Orientierungshilfen wie Wegweisung, Velostadtplan, Quartierpläne, Routenplaner oder geführte Touren durchs Quartier, weil sich ihre Ortskenntnisse in Zürich vor allem auf Hauptachsen des Auto- und öffentlichen Verkehrs beschränken. Öffentliche Veloverleihsysteme ermöglichen ihnen das Ausprobieren des Velofahrens, Hauslieferdienste das Velofahren ohne Lasten (für Ältere, gesundheitlich nicht fitte Personen, Familien mit Kleinkindern).

Trends

Eine grosse Dynamik, neue Entwicklungen, neue Akteure, Beschleunigung des Velofahrens und Vergrösserung der Distanzen prägen die letzten Jahre in der Schweiz und international. Das Velo ist dabei, Mainstream zu werden. Dies bedeutet Chancen, Herausforderungen und Risiken zugleich und erfordert eine Neuausrichtung der Velopolitik mit zunehmender Kooperation auf regionaler Ebene und mit privaten Partnern.

Die rasante Verbreitung von E-Bikes hat in kurzer Zeit Velofahren schneller gemacht und die Aktionsradien erweitert. Öffentliche Veloverleihsysteme wirken als «Appetizer». Beide erreichen Personen, von denen viele vorher gar nicht Velo fuhren. Dies bietet Chancen zur besseren Ausschöpfung des Velopotenzials, stellt aber neue Anforderungen an die Infrastruktur und bringt spezifische Probleme bei der Verkehrssicherheit mit sich. Umsteigende erwarten auch beim Velofahren den beim Auto gewohnten Servicelevel (wie dichtes Werkstättennetz, Schnellservice oder Ersatzvelo). Durch regionale Veloschnellrouten, die die Agglomeration direkt mit den Innenstädten verbinden, versucht man in vielen europäischen Ländern mehr Leute auch für längere Distanzen mit dem Velo zu motivieren. Lastenvelos haben sich in den Niederlanden und Dänemark rasant verbreitet und sind auch in anderen Ländern auf dem Vormarsch, wo sie als private Kinder- und Lastentransporter oft das Auto ersetzen und zunehmend für die City-Logistik eingesetzt werden. Diese internationalen Trends finden auch im Masterplan Velo Berücksichtigung.

Mehr Velos? Aber sicher!

Die Förderung des Veloverkehrs und seine Sicherheit hängen eng zusammen, denn nur wer sich auf dem Velo sicher fühlt, wird es auch in seinem Alltag benutzen. Alle Massnahmen im Bereich des Veloverkehrs müssen daher auch dem Aspekt der Verkehrssicherheit Rechnung tragen, indem sie Konflikte und Unfälle zu vermeiden helfen. Ereignen sich nur wenige Unfälle, ist die Verkehrssicherheit objektiv betrachtet hoch. Dies wird in der Öffentlichkeit wahrgenommen, und mehr Leute trauen sich, Velo zu fahren. In Zürich sind diese Voraussetzungen noch nicht erfüllt. Über die Hälfte aller befragten Zürcherinnen und Zürcher fühlen sich in der Stadt oft unsicher. Die Unfallzahlen bestätigen diese Meinung.

Die Unfallzahlen steigen

Die Verkehrssicherheit in der Stadt Zürich hat in den vergangenen 40 Jahren stetig zugenommen, wenn man die Entwicklung der Unfallzahlen von Personenwagen oder Zu Fuss Gehenden betrachtet. Diese beiden Gruppen haben heute nur noch ein Viertel der Unfälle von 1970 (Abb. 3). Die Zahl der Velounfälle dagegen hat in der jüngsten Vergangenheit mar-

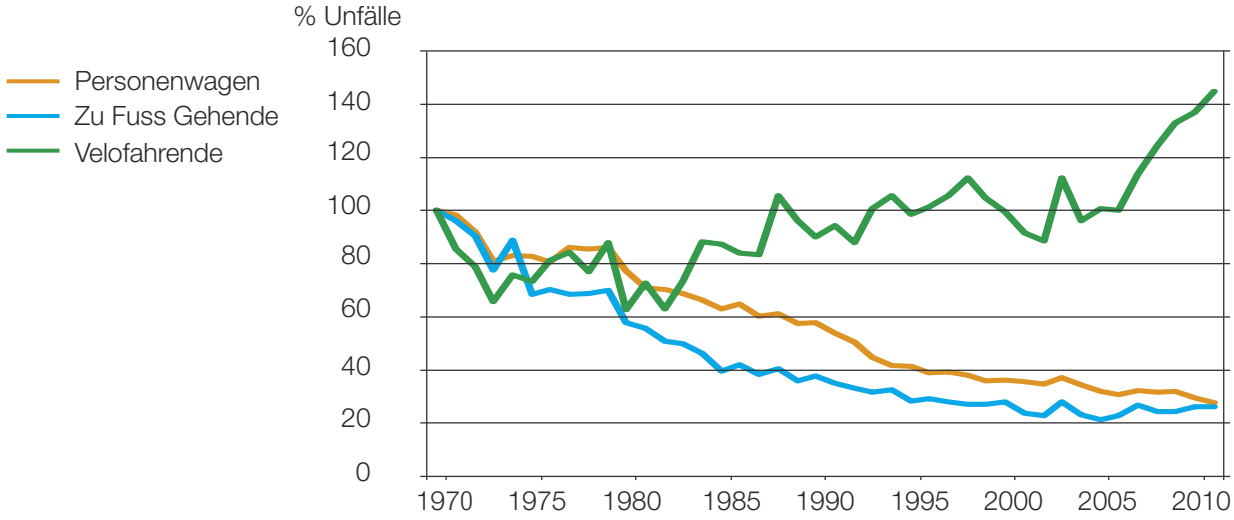

Abb. 3:
Entwicklung der Unfallzahlen des Veloverkehrs im Vergleich zu denen des Fuss- und Autoverkehrs

kant zugenommen, allein in den letzten fünf Jahren um rund 50 Prozent. Dabei muss im Veloverkehr zusätzlich mit einer grossen Dunkelziffer von bis zu 70 Prozent gerechnet werden. In einer Umfrage gaben fast ein Viertel der in der Stadt Zürich Befragten an, in den letzten Jahren einen Velounfall gehabt zu haben. Tatsächlich ist also von markant mehr Velounfällen auszugehen, als von der offiziellen Statistik verzeichnet werden. Drei Hauptgründe sind für die hohen Unfallzahlen massgebend: Erstens steigen die Unfallzahlen mit der zunehmenden Zahl von Velofahrenden auf der Strasse. Dieser Logik folgend ist davon auszugehen, dass sich im Fahrwasser einer erfolgreichen Förderung des Veloverkehrs

noch mehr Unfälle ereignen werden, wenn dem nicht durch geeignete Massnahmen entgegengewirkt wird. Zweitens gibt es eine Gruppe von Velofahrenden, die sich nicht immer an die Verkehrsregeln hält und dadurch Unfälle verursacht, zum Beispiel wenn sie bei Rot über eine Kreuzung fahren. Drittens ist die Infrastruktur für den Veloverkehr nicht durchgehend und teilweise mangelhaft, was vereinzelt zu lokalen Unfallhäufungen führt.

Die Ursachen sind bekannt

Die typische Kollision eines Velofahrenden findet mit einem Personenwagen statt, aber auch Zwischenfälle mit zu Fuss Gehenden kommen vereinzelt vor. Darüber hinaus verunfallen Velofahrende zunehmend auch ohne die Einwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmenden bei Selbstunfällen. Dabei spielen die vorhandene Fahrpraxis auf dem Velo, die Beschaffenheit und der Zustand des Untergrunds (z.B. Nässe, Laub, Tramschienen), der Einfluss von Alkohol und Drogen sowie das allgemeine Fahrverhalten eine entscheidende Rolle. Ungefähr die Hälfte aller Velokollisionen mit anderen sind dem Fehlverhalten der Velofahrenden zuzuordnen, zum Beispiel Unfälle infolge Rotlichtmissachtungen, Vortrittsmissachtungen oder Befahren des Trottoirs. Die andere Hälfte der Velokollisionen wird jedoch durch Personenwagenlenkende verursacht, wenn diese den Vortritt missachten, unaufmerksam Fahrspuren wechseln bzw. abbiegen oder die Fahrzeugtüren öffnen, ohne zuerst nach hinten zu blicken.

Velofahrende sind vergleichsweise ungeschützt unterwegs. Vier von fünf Velofahrenden verletzen sich im Falle eines Unfalls, einer davon sogar schwer. Es kommt auch zu Todesfällen, meist durch Verletzungen im Bereich des Kopfes.

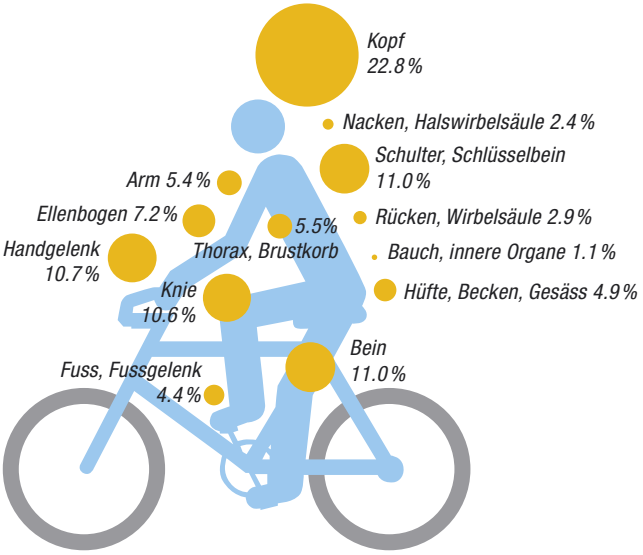

Abb. 4:
Verletzungen bei verunfallten Velofahrenden in Zürich

Die Velosicherheit von morgen

Velos mit elektrischer Unterstützung werden sich auf dem Markt durchsetzen; die Verkaufszahlen in der Schweiz haben sich seit 2005 jedes Jahr verdoppelt. Dadurch werden auch ungeübte, wenig sportliche und ältere Velofahrende in die Lage versetzt, mit 25 km/h und schneller unterwegs zu sein. Da die gefahrene Geschwindigkeit der zentrale Faktor bei Kollisionen und deren Folgen ist, muss zukünftig mit mehr Velounfällen und schwereren Folgen gerechnet werden. Erschwerend kommt hinzu, dass die anderen Verkehrsteilnehmenden sich zuerst an schnellere Velos werden gewöhnen müssen, bei denen Tempo und Erscheinungsbild nicht unbedingt den gewohnten Erwartungen entsprechen. Ausserdem können diese Velofahrenden auch ältere Menschen sein, bei denen die Unfallfolgen schwerer sind oder ungeübte Personen, die das Fahrzeug nicht sicher beherrschen, sich nicht sicher mit dem Velo im Strassenverkehr zu bewegen wissen oder nicht zwingend mit den Verkehrsregeln vertraut sind.

Handlungsbedarf

Das Velo wird nicht gelebt

Die Förderung des Veloverkehrs steht seit fast 40 Jahren auf der politischen Agenda der Stadt Zürich und ist integraler Bestandteil der Mobilitätsstrategie. Dennoch spiegelt sich dies in der Verwaltungsarbeit nicht immer ausreichend wider. Es ist noch nicht bei allen Verwaltungsstellen selbstverständlich, dass der Veloverkehr als ein wesentlicher Teil des Stadtverkehrs von Anfang an in die Planungs- und Projektierungsprozesse einbezogen wird. Dies gilt für die Konzeption und Umsetzung von Hoch- und Tiefbauprojekten gleichermassen wie für Projekte in anderen Aufgabenfeldern. Für den Veloverkehr gibt es bisher nur in Teilbereichen verbindliche Standards und Strukturen. Das schwächt die Position des Veloverkehrs. Als Folge bleibt der Veloverkehr wiederholt unberücksichtigt oder die Anforderungen anderer Verkehrsarten oder andere Belange, wie z. B. Gestaltungsfragen, werden höher bewertet. Oft erhält der Veloverkehr in Strassenprojekten nur Restflächen und -zeiten, was den Komfort, die Übersichtlichkeit und die Sicherheit der Velorouten beeinträchtigt. Dies ist umso schwerwiegender bei komplexen Projekten, weil nachträgliche Nachbesserungen kaum möglich sind.
Als einzige Verkehrsart in Zürich hat der Veloverkehr kein zusammenhängendes Verkehrsnetz, eine Situation, die für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr oder den Fussverkehr undenkbar wäre, weil alle Mitarbeitenden diese Verkehrsarten bei allen Aktivitäten selbstverständlich berücksichtigen. Staus oder volle Trams springen ins Auge oder werden auf den eigenen Alltagswegen wahrgenommen. Mängel im Veloroutennetz nimmt nur der kleine Teil der städtischen Mitarbeitenden wahr, die regelmässig mit dem Velo in Zürich unterwegs sind. Die übrigen sehen kaum Handlungsbedarf.

Velofahren in Zürich ist anstrengend

Die mangelnde Qualität der Zürcher Veloinfrastruktur spiegelt sich auch in verschiedenen Nutzerbefragungen wider, in denen die Velosituation der Stadt Zürich jeweils kritisch beurteilt wird. In der Online-Stadtdebatte 2011 wurde die aktuelle Infrastruktur als sehr mangelhaft beklagt. Das Veloverkehrsangebot ist eher auf geübte Velofahrende ausgerichtet. Weniger Geübte fühlen sich unsicher und nicht willkommen. Entsprechend sind Kinder und ältere Personen in Zürich selten per Velo unterwegs. Aber auch Alltagsfahrende werden durch Lücken und mangelnden Komfort (z. B. Randsteine) gebremst. Zuweilen wird die Ansicht geäussert, dass Velofahren in Zürich anstrengend sei. Ein komfortables und zügiges Vorwärtskommen ist oft nicht möglich. Zürich wird von vielen im Vergleich zu dänischen, niederländischen oder deutschen Städten als velounfreundlich erlebt.

Unfälle Velofahrender nehmen zu

Leider wird die kritische Sicht der Velofahrenden durch die Unfallstatistik bestätigt. In der jüngsten Vergangenheit ist eine massive Zunahme der Velounfälle zu beobachten, während das Unfallgeschehen der anderen Mobilitätsformen auf vergleichsweise tiefem Niveau stagniert.

Mehr und sicherer Velofahren für alle

Ziele und Struktur des Masterplans Velo

Abgeleitet aus dem vorangehend beschriebenen Handlungsbedarf und in Übereinstimmung mit den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie und der Gemeindeordnung strebt der Masterplan Velo drei Hauptziele an. Diese Ziele werden zum jetzigen Zeitpunkt qualitativ als «mehr», «sicherer» und «für alle» definiert. Die Formulierung so genannter SMART-Ziele (spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) erfolgt in der ersten Projektphase im Handlungsfeld «Evaluation und Wirkungskontrolle», in dem die dazu notwendigen Grundlagen erarbeitet werden. Einzig für die angestrebte Zunahme des Veloverkehrs wird ein konkretes quantitatives Ziel formuliert.

Mehr Im Interesse eines stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems, als Beitrag zu einem attraktiven Stadtleben und dem Wunsch der Bevölkerung enstprechend, wird der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr markant gesteigert. 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.

Sicherer Velofahrerinnen und -fahrer fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere der Velofahrenden nimmt ab.

Für alle Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu, unabhängig von deren Routine, Alter, Geschlecht, Lebenssituation und Herkunft. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

Handlungsfelder

Um diese Ziele zu erreichen, muss die Veloförderung in der Stadt Zürich in allen Bereichen einen deutlichen Qualitätssprung machen. Ausgehend von der Vision und den Zielen werden dazu sechs Handlungsfelder mit dazugehörigen Massnahmen abgeleitet:
Zentrales Element ist eine attraktive und sichere Infrastruktur. Diese ist die notwendige Grundvoraussetzung dafür, dass mehr Leute das Velo als Verkehrsmittel in Betracht ziehen. Infrastruktur alleine bewegt nur wenige zum Umstieg aufs Velo. Ihre volle Wirkung und Glaubwürdigkeit erreicht die Veloförderung im Zusammenspiel von Infrastruktur und den Massnahmen der anderen Handlungsfelder. Im Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten» wird die Interaktion zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die Verkehrssicherheit verbessert. Mit den Massnahmen im Handlungsfeld «Velofahren für alle» werden unterschiedliche Gruppen für das Velofahren gewonnen. Die Massnahmen des Handlungsfelds «Verankerung in der Verwaltung» zielen darauf ab, dass das Velo in allen Bereichen als vollwertiges Verkehrsmittel und selbstverständlicher Teil der städtischen Mobilität betrachtet wird. Das Handlungsfeld «Kommunikation und Dienstleistungen» hat eine Querschnittsfunktion und vermarktet und kommuniziert Ziele sowie Massnahmen des Masterplans Velo. Gleichfalls Querschnittsfunktion hat das Handlungsfeld «Evaluation und Wirkungskontrolle». Um die Wirkung der Massnahmen und die Erreichung der Ziele sicherzustellen, müssen diese laufend evaluiert und kontrolliert werden. Diese Handlungsfelder werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

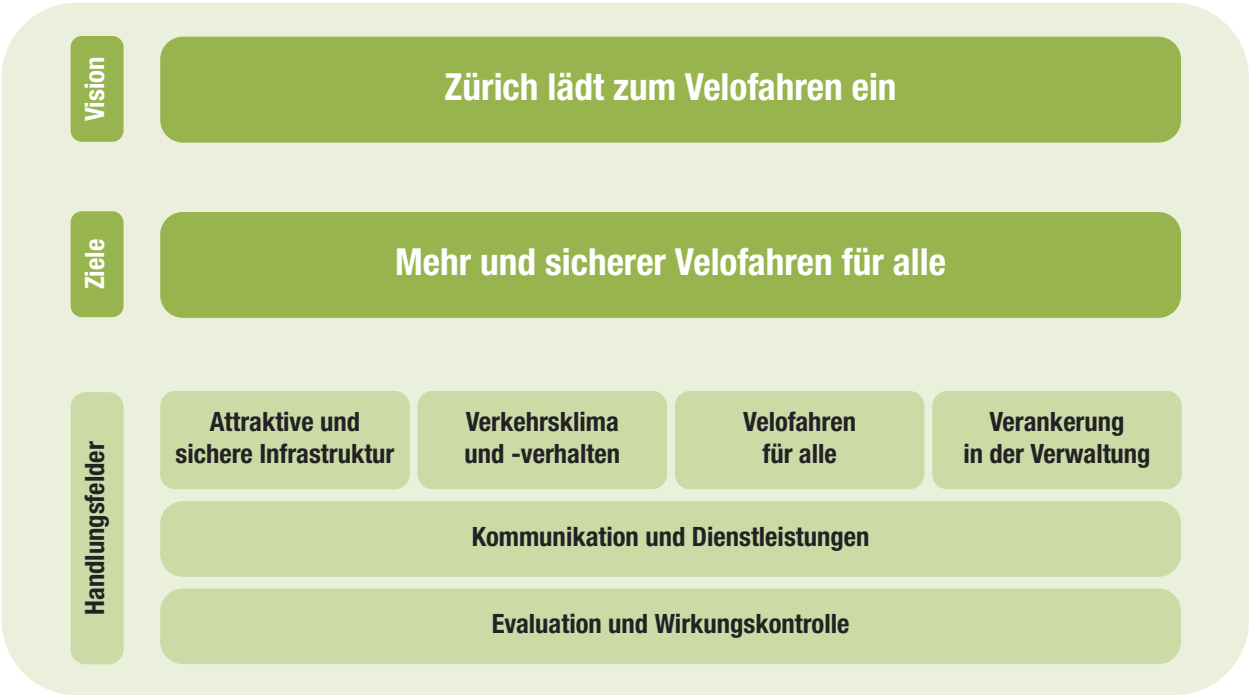

Abb. 5:
Struktur des Masterplans Velo

Attraktive und sichere Infrastruktur

Handlungsfeld «Attraktive und sichere Infrastruktur»

Wenn das Velo mehr benutzt werden soll, muss es im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bessere Chancen erhalten. Velofahren und Parkieren muss schnell, sicher und bequem sein. Dazu braucht es eine Infrastruktur, die direktes, zügiges, sicheres und komfortables Fahren und Parkieren ermöglicht; in einer attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Verkehrsumgebung. Eine solche Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung dafür, dass mehr Personen das Velo benutzen. Wie vorgängig beschrieben, nutzt bisher ein Drittel der Bevölkerung Zürichs das Velo mehr oder weniger regelmässig (Alltags- und Gewohnheitsfahrende). Zwei Drittel fahren nur gelegentlich, selten oder nie Velo, im Wesentlichen, weil sie Velofahren für zu unsicher halten (Gelegenheits- und Nichtfahrende). Die angestrebte Steigerung des Veloanteils in Zürich kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, die Infrastruktur so zu gestalten, dass Velofahren auch für einen Teil dieser zwei Drittel eine Alternative darstellt.
Bis 2025 soll deshalb eine Infrastruktur geschaffen werden, die alle Zielgruppen zum Velofahren einlädt und

- einfach zu benützen ist;
- möglichst konfliktfrei ist und auch als sicher empfunden wird;
- direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen wichtigen Zielen ermöglicht;
- zügig, möglichst unterbrechungsfrei und attraktiv zu befahren ist.

Abb. 6:
Um auch Gelegenheits- und Nichtfahrende vermehrt aufs Velo zu bringen, muss eine attraktivere Infrastruktur angeboten werden. Während Alltags- und Gewohnheitsfahrende mit einem 1.50 m breiten Standard-Radstreifen zurecht kommen, reicht dieses Angebot für die Sicherheitsbedürfnisse der übrigen Zielgruppen nicht aus. Sie stellen höhere Ansprüche an die Qualität von Velorouten.

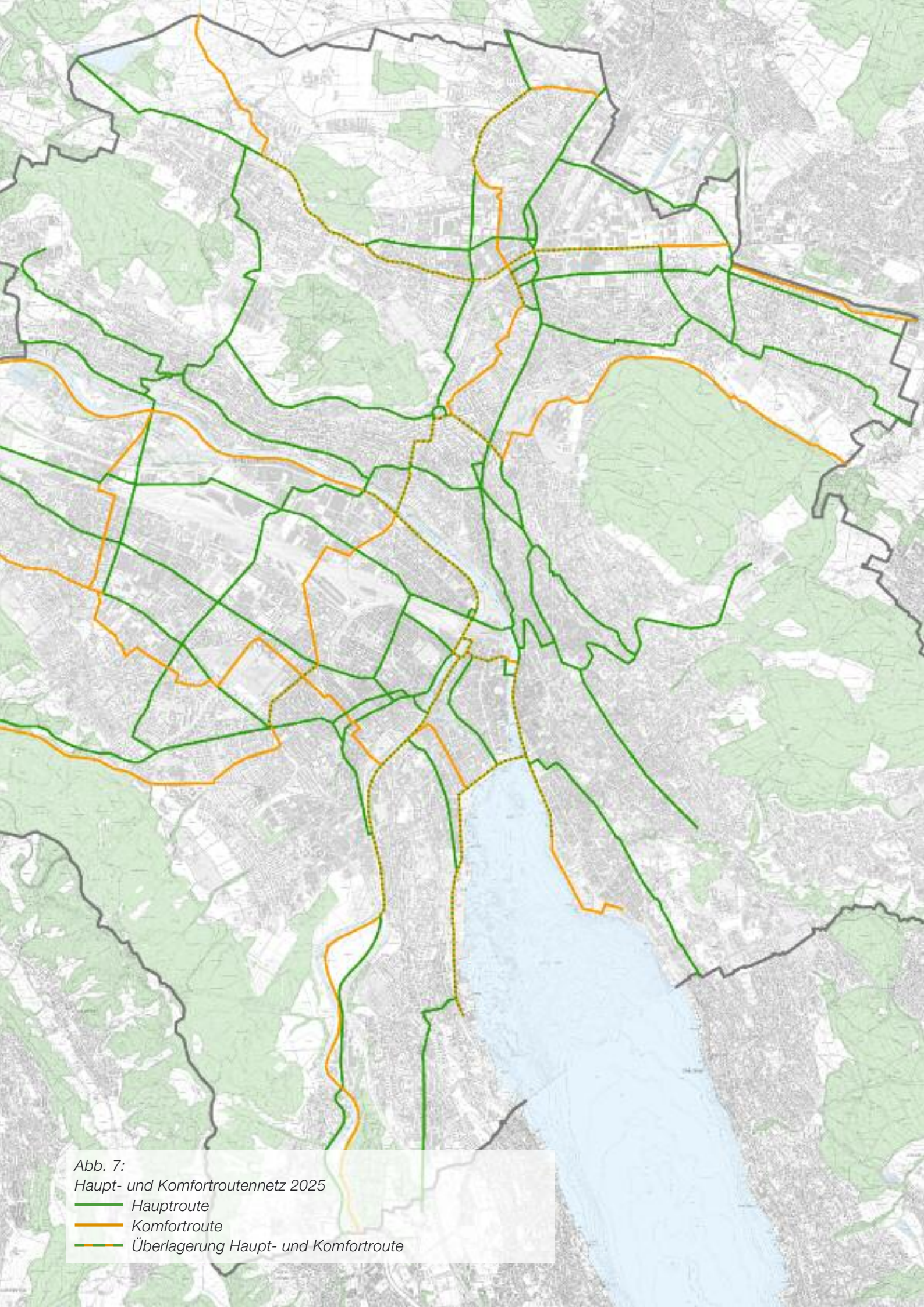

Abb. 7:
Haupt- und Komfortroutennetz 2025

- *Hauptroute*
- *Komfortroute*
- *Überlagerung Haupt- und Komfortroute*

Massnahmen

Haupt- und Komfortrouten

Das bestehende Veloroutennetz wird ergänzt sowie strukturell und qualitativ verbessert. Als Rückgrat des städtischen Routennetzes entsteht für die Alltags- und Gewohnheitsfahrenden ein Netz aus schnell befahrbaren, durchgängigen und hindernisarmen Hauptrouten. Diese sind eigentrassiert (Radstreifen oder -wege) oder führen über autoarme Quartierstrassen. Breite und Führung werden auf größere Veloverkehrsmengen und -geschwindigkeiten ausgelegt und vermitteln eine hohe Sicherheit. Die Hauptrouten werden auf regionale Schnellrouten abgestimmt, die die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton plant. Als zusätzliches Angebot, insbesondere für Gelegenheitsfahrende, wird ein Komfortroutennetz angelegt. Weitgehend getrennt vom motorisierten Verkehr lässt sich auf diesen «Veloteppichen» das ganze Stadtgebiet entspannt und mit Genuss durchqueren. Ausgewählte Routen werden lückenlos ausgeschildert.
Bis Ende 2016 werden die Haupt- und Komfortrouten entlang Sihl und Limmat sowie um das Seebecken realisiert (Massnahme IS01).
Die Bedürfnisse der Velofahrenden an Baustellen werden optimal berücksichtigt (Massnahme IS03).

Abb. 8:
Geplanter Radweg um das Seebecken als Leuchtturmprojekt (Visualisierung General-Guisan-Quai)

Qualitätsstandards

Mit den Zürcher Velostandards werden Qualitätsanforderungen an Velorouten und Veloparkierung definiert und verbindliche Gestaltungsmerkmale festgelegt. Dies macht nicht nur die Veloinfrastruktur im Strassenraum besser sichtbar und nutzbar, Velostandards erleichtern und beschleunigen auch die Planungsprozesse und senken damit die Kosten. Die Standards berücksichtigen die hohen Qualitäts- und Sicherheitsansprüche auf den Haupt- und Komfortrouten und werden entsprechend grosszügiger als bisher ausgelegt (Massnahme IS02).

Velo parkieren

Jede Velofahrt beginnt und endet auf einem Veloabstellplatz. Zweckmässige und sichere Velostellplätze in ausreichender Zahl bei der Wohnung sind für eine intensive Velonutzung unabdingbar. Die Angst vor Diebstahl und Vandalismus ist neben dem Unsicherheitsgefühl ein wesentlicher Grund, warum jemand nicht (mehr) Velo fährt.
Als Sofortmassnahme erstellt die Stadt Zürich ein flächendeckendes Konzept für die Veloparkierung an zentralen Örtlichkeiten (öffentlicher Strassenraum, Sport- und Schulanlagen, Rand von Fussgängerzonen, Bahnhöfen und Tram- und Bushaltestellen) und setzt dieses laufend um (Massnahme IS04). Durch Bewirtschaftung der Abstellplätze wird sichergestellt, dass die verfügbaren Kapazitäten jederzeit nutzbar sind (Massnahme IS05). Die Errichtung privater Abstellplätze wird gefördert und gefordert (Massnahme IS07).

Velostationen

Mit den neuen Velostationen am Hauptbahnhof (Nord, Süd, Stadttunnel) und am Bahnhof Stadelhofen deckt die Stadt den mit der Eröffnung der Durchmesserlinie massiv steigenden Bedarf an Abstellplätzen am Bahnhof. Als Servicezentren bieten die Velostationen neben massgeschneiderten Dienstleistungen für Pendlerinnen und Pendler zum Beispiel auch Testmieten von Spezialvelos und Anhängern für den Kinder- und Lastentransport an (Massnahme IS06).

Velolabor

Im Velolabor Zürich generiert die Stadt Zürich systematisch Wissen und Erfahrung, indem sie in Pilotprojekten neuartige Massnahmen in allen Bereichen der Veloinfrastruktur, aber auch für neue Dienstleistungen erprobt (Massnahme IS08).

Massnahmenliste Handlungsfeld «Attraktive und sichere Infrastruktur»

IS01 Veloroutennetz

- Realisierung eines durchgängigen Veloroutennetzes aus Haupt- und Komfortrouten
- Lückenlose Beschilderung ausgewählter Routen
- Mittelfristig: Zwei Haupt-/Komfortrouten entlang Sihl/Limmat und Seebecken bis Ende 2016 (inkl. Wegweisung)

IS02 Velostandards Zürich

- Definition von Qualitätsanforderungen an Velorouten und Veloparkierung
- Richtlinien für die Projektierung von Veloinfrastruktur
- Bau von Testanlagen.

Massnahmenliste Handlungsfeld «Attraktive und sichere Infrastruktur»

IS03 Velogerechte Zürcher Baustellen

- Bei Planung / Betrieb von Baustellen wird der Veloverkehr optimal berücksichtigt

IS04 Öffentliche Veloabstellplätze

- Konzept zur Erstellung von Veloabstellplätzen in genügender Zahl an zentralen Örtlichkeiten (öffentliche Anlagen, Sport- und Schulanlagen, Rand von Fussgängerzonen, an Bahnhöfen, Tram- und Bushaltestellen)
- Laufende Umsetzung

IS05 Ordnung bei der Veloparkierung

- Klärung des Umgangs mit behindernd oder langzeitparkierten Velos oder Velowracks
- Veloordnung
- Einführung eines Zeitmanagements für neuralgische Orte

IS06 Velostationen

- Hauptbahnhof (Nord, Süd, Stadttunnel) und Bahnhof Stadelhofen
- Mit Serviceleistungen für Pendlerinnen und Pendler
- Testmiete von Spezialvelos und -anhängern für Kinder- und Lastentransport

IS07 Private Abstellplätze fördern

- Bau von privaten Velostellplätzen vereinfachen
- Abstellplätze im Baulinienbereich zulassen
- Abstellplätze im Rahmen der Bauabnahme kontrollieren

IS08 Velolabor Zürich

- Neue Massnahmen im Rahmen von Pilotversuchen erproben ab 2013, wie Rechtsabbiegen bei Rot, neue Markierungslösungen, velogerechte LSA, velogerechte Tramgleise
- Zürich als Velolabor, eventuell Unterstützung durch den Bund

Verkehrsklima und -verhalten

Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten»

Die Leute werden immer mobiler, gleichzeitig ist der Strassenraum begrenzt, wodurch der Druck auf die Verfügbarkeit des Strassenraumes wächst.
Dieser Druck führt zuweilen zu einem gereizten Verkehrsklima, das sich in Konflikten zwischen den Nutzergruppen des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs manifestieren kann.

Das Velo braucht seinen Platz

Den zu Fuss Gehenden gehört das Trottoir, den öffentlichen Verkehrsmitteln gehören die Tramtrassees und Busstreifen, und den Autos und Motorrädern stehen die Fahrbahnen an sich zur Verfügung. Irgendwo auf diesen Flächen bewegen sich die Velos, sei es auf markierten Radstreifen am Fahrbahnrand, sei es auf Mischflächen mit dem Fussverkehr oder sei es sogar zwischen den Tramschienen. Einen eigenen Verkehrsraum für sich alleine haben Velofahrende auf den Strassen von Zürich nur selten, und im Gegensatz zu allen anderen können sie nicht mit einem zusammenhängenden Verkehrsnetz rechnen. Die Folge der unzulänglichen Radinfrastruktur sind Fehlverhalten, Regelverstösse und Konflikte. In der Online-Stadtdebatte 2011 vertraten viele die Meinung, dass eine bessere Abgrenzung von Velostreifen die wichtigste Voraussetzung für ein friedliches Neben- und Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sei. Der Veloverkehr braucht seinen Platz. Durch den Neubau von Velorouten im Handlungsfeld Infrastruktur wird dieser Mangel behoben.

Die drei E

Der Bau von attraktiverer Infrastruktur (Engineering) muss jedoch nach dem bewährten angelsächsischen Prinzip der drei E von Massnahmen im Bereich der Sensibilisierung (Education) und des Rechtsvollzugs (Enforcement) begleitet werden. Im Masterplan Velo widmet sich deshalb das Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten»

- der Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für ein faires Miteinander auf der Strasse;
- der Kontrolle und Ahndung aller Verkehrsteilnehmenden;
- der Kontrolle und Ahndung von Velofahrenden im Speziellen.

Massnahmen

Dachkampagne

Grundsätzlich sind die hier vorgesehenen Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs in die bereits bestehenden Konzepte der Verkehrssicherheit bzw. in das geplante Verkehrssicherheitsprogramm der Stadt Zürich eingebettet. Da es nicht um das Fehlverhalten einzelner Nutzergruppen geht, muss an die Fairness aller Verkehrsteilnehmenden gleichermassen appelliert werden. Das Ziel ist eine partnerschaftliche Verkehrskultur im Strassenverkehr, indem Konflikte und Unfälle durch ein angepasstes Verhalten vermieden werden. Eine entsprechende Dachkampagne der Verkehrssicherheit (Massnahme VS01) unter dem Titel des Miteinanders im Strassenverkehr bietet einerseits die Möglichkeit, die spezifischen Anliegen des Veloverkehrs aufzugreifen und kann andererseits jederzeit auf weitere bzw. neu entstandene Problembereiche ausgeweitet werden.

Aktive Sicherheit

Unter dem Grundgedanken der gegenseitigen Fairness im Strassenverkehr werden ausgesuchte Problembereiche von besonderer Relevanz durch gezielte Sensibilisierungskampagnen in der Öffentlichkeit thematisiert. Die einzelnen Kampagnen sprechen die beteiligten Zielgruppen und ihre Konflikte direkt an, zum Beispiel die potenziellen Konfliktbereiche zwischen Velo- und Autoverkehr (Massnahme VS02) oder zwischen Velo- und Fussverkehr (Massnahme VS03). Darüber hinaus wird das Einhalten der Verkehrsregeln von den Velofahrenden eingefordert (Massnahme VS04). Alle kommunikativen Massnahmen der oben beschriebenen Art werden durch gezielte polizeiliche Kontrollen der Verkehrsteilnehmenden begleitet. Regelwidrigkeiten von Velofahrenden (z.B. Rotlichtmissachtungen, auf dem Trottoir fahren) werden dabei ebenso konsequent geahndet wie Regelverstösse anderer Strassenbenutzer (z.B. Halten oder Parkieren auf dem Radstreifen).

Passive Sicherheit

Neben der aktiven Sicherheit im Strassenverkehr durch faires und regelkonformes Verhalten beinhaltet das Handlungsfeld auch Massnahmen der eher passiven Sicherheit. In den letzten Jahren haben sich Velos für viele Leute vom einfachen Gebrauchsgegenstand zum Liebhaberobjekt gewandelt. Qualitätsniveau und Preise von Velos sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Das Diebstahl- und Vandalismusrisiko ist daher ein wesentlicher Hinderungsgrund für die Benutzung des Velos als tägliches Verkehrsmittel. Im Rahmen der Zürcher Veloförderung sollen diese unerwünschten Delikte möglichst unterbunden werden (Massnahme VS05). Schliesslich ist auch die Sicherheitsausrüstung der Velofahrenden selbst von grosser Bedeutung für die Folgen von Verkehrsunfällen. Die Benutzung eines verkehrstüchtigen Velos und das empfohlene Tragen von Velohelmen und anderer Schutzausrüstung gehört deshalb ebenfalls zu einer erfolgreichen Veloförderung (Massnahme VS06).

Massnahmenliste Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten»	
VS01	**Dachkampagne für Verbesserung von Verkehrsklima und -sicherheit** • Wiedererkennungseffekt aller Kampagnen im Bereich der Verkehrssicherheit sichern • Koordination mit dem Rahmenprogramm Verkehrssicherheit der Stadt Zürich
VS02	**Kampagne: Eine Gasse für das Velo** • Autolenker werden angehalten, für Velos rechts eine Fahrgasse freizuhalten
VS03	**Kampagne: Velo- und Fussverkehr** • Partnerschaftliches Verhalten von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden, insbesondere auf gemischt genutzten Verkehrsflächen
VS04	**Kampagne: Beachtung von Verkehrsregeln** • Zielgruppe Velofahrende: Zielverhalten ist die Minimierung von Verstössen wie z. B. Rotlichtmissachtung, Fahren auf dem Trottoir, Alkohol und Drogen
VS05	**Stopp Velodiebstahl und Vandalismus** • Analyse der Problematik von Velodiebstahl und -vandalismus • Präventionsmassnahmen und Verbesserung der Aufkärung
VS06	**Sicherheitsausrüstung** • Kampagne: Benutzung adäquater Ausrüstung beim Velofahren • Abgabe attraktiver Sicherheitsausrüstung, z.B. Velohelme und -westen in der Veloschulung 4. Klasse

Velofahren für alle

Handlungsfeld «Velofahren für alle»

Der Veloanteil kann nur markant gesteigert werden, wenn es gelingt, alle Altersgruppen und alle sozialen Gruppen zu erreichen, ihnen den Zugang zum Velo zu erleichtern und sie nachhaltig zur Velonutzung zu motivieren.
Handlungsbedarf besteht vor allem bei Kindern und Jugendlichen, jungen Erwachsenen, sowie bei Erwachsenen ab 45 Jahren. Bei den über 66-Jährigen geht es weniger darum, neue Velofahrende zu gewinnen, als vielmehr bereits Velofahrende darin zu bekräftigen und allenfalls zu unterstützen.
Kinder können mit dem Velo als Alltagsverkehrsmittel ihre Neugier und ihren Bewegungsdrang ausleben, was unabdingbar ist für ihre gesunde physische, psychische und soziale Entwicklung. In der Kindheit geprägte Verhaltensmuster wirken sich zumeist nachhaltig auf ihre Verkehrsmittelwahl als Erwachsene und damit auf das Verkehrsgeschehen von morgen aus.
Älteren Menschen verhelfen ein bewegter Alltag und selbstbestimmte Mobilität dazu, ihre körperliche und geistige Fitness zu erhalten und damit Selbständigkeit und Teilhabe am öffentlichen Leben, also ihre Lebensqualität zu erhalten.
Ziel ist es deshalb, in Zürich bis zum Jahr 2025, Menschen aller Zielgruppen Velofahren als positive Erfahrung zu ermöglichen, das Velo zum selbstverständlichen Alltagsverkehrsmittel für alle zu machen, unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft, Lebenssituation, Verkehrszweck und dadurch möglichst vielen Menschen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen.

Massnahmen

Die Stadt Zürich bietet künftig Menschen aller Altersklassen und Zielgruppen die Möglichkeit, Velofahren zu erlernen, aufzufrischen oder zu üben, und sie dadurch zu befähigen, sich mit dem Velo sicher und regelkonform im Strassenverkehr zu bewegen.

Schule und Schulung

Im Mittelpunkt der Aktivitäten für Kinder und Jugendliche stehen die Schulen als Ort, an dem alle Kinder erreichbar sind, weil die Schule obligatorisch ist. Mit der Veloschulung für alle Zürcher Schulkinder setzt die Stadt Zürich einen inhaltlichen Schwerpunkt. Die praktische Veloschulung wird dreiphasig und die Veloprüfung in den Schulunterricht integriert. Permanent markierte Veloparcours auf den Pausenplätzen der Primarschulen und permanente Veloprüfungsstrecken im Quartier ermöglichen Kindern und anderen Personengruppen das selbständige Üben. Die Mobilitätsbildung mit dem Programm «Mobilität erleben» wird intensiviert und der Fokus auf das Velo verstärkt. Stadtzürcher Kindergärten werden mit Velos und veloähnlichen Fahrzeugen ausgestattet (Massnahmen VA01, VA02, VA10).

Das bestehende Kursangebot von Pro Velo für Fahranfänger und Wiedereinsteigende wird ausgebaut. Bis zum Jahr 2025 sind – entsprechend der Nachfrage – Kurse aller Kategorien in allen Stadtkreisen eingeführt (Massnahme VA04).

Velo in der Freizeit

Kinder, Jugendliche und Erwachsene üben spielerisch oder sportlich die Fahrzeugbeherrschung in festen und mobilen Geschicklichkeitsparcours (Pumptracks) im Quartier (Massnahme VA09). Bei Ferien- und Freizeitangeboten können Kinder und Jugendliche Eingeübtes festigen (Massnahme VA03). Rund 15 000 Zürcherinnen und Zürcher fahren in ihrer Freizeit Mountainbike. Mit einem Mountainbike-Konzept soll dieses Potenzial genutzt und allfälligen Konflikten mit zu Fuss Gehenden in Grünräumen begegnet werden (Massnahme VA03).

Mobilitätsmanagement

Im Fokus von Massnahmen des Mobilitätsmanagements stehen konkrete Angebote und Dienstleistungen sowie Kampagnen (Information, Wettbewerbe etc.) für bestimmte Zielgruppen. Mit diesen Massnahmenpaketen werden die angesprochenen Zielgruppen motiviert, vermehrt das Velo zu nutzen. Zusammen mit Arbeitgebern, Hochschulen, Detaillisten und Veranstalter von Events werden die Massnahmenpakete geschnürt und für die Endnutzer umgesetzt (Massnahmen VA05, VA06, VA07, VA08).

Massnahmenliste Handlungsfeld «Velofahren für alle»

VA01 Veloschulung und Mobilitätsbildung für Schülerinnen und Schüler

- Drei-Phasen-Veloschulung
  1. Veloschulung im Schonraum
  2. Veloschulung in der Verkehrsschulungsanlage
  3. Veloschulung im Quartier
- Veloprüfung während des Unterrichts für Schülerinnen und Schüler der 5. Klassen
- Permanent markierte Veloprüfungsstrecken
- Mobilitätsbildung und Dienstleistungen für die Volksschule: Mobilitätswoche, Schulweg mit dem Velo, Schulwegplan, bike2school (nach absolvierter Veloprüfung)
- Schulung toter Winkel: Infrastruktur mit Lastwagen in der Verkehrsschulungsanlage
- Förderung von Veloausflügen im Klassenverband

VA02 Veloparcours auf Pausenplätzen

- Infrastruktur zum Erlernen der nötigen Fertigkeiten für ein verkehrsgerechtes Verhalten
- Anreizsystem für die Nutzung der Veloparcours
- Elternveranstaltungen zum Verkehrsunterricht: Informationen und praktische Einführung zur Nutzung von Veloparcours und Veloprüfungsstrecken
- Veloflicknachmittag auf dem Pausenplatz

VA03 Velo fahren in der Freizeit

- Freizeit- und Ferienangebote für Kinder
- Mountainbike-Konzept: Planung und Leitbild für Zürcher Mountainbiker

VA04 Fahrkurse

- Fahrkurse für Erwachsene und Kinder
- Fahrkurse für Seniorinnen und Senioren
- Fahrkurse für Migrantinnen und Migranten

VA05 Mit dem Velo zur Hochschule

- Mobilitätsmanagement an Hochschulen

Massnahmenliste Handlungsfeld «Velo fahren für alle»
VA06 Mit dem Velo zum Einkauf • Mobilitätsmanagement: Leute animieren, vermehrt mit dem Velo einkaufen zu gehen
VA07 Mit dem Velo an den Event • Mobilitätsmanagement für Grossanlässe
VA08 Mit dem Velo zur Arbeit • Mobilitätsmanagement: Fokus Velo im Programm Mobilität in Unternehmen (MIU) verstärken
VA09 Pumptracks im Quartier • Spielerisches und sportliches Velofahren in attraktiven Parcours (mobil und fest)
VA10 Velos für Kindergärten • Ausrüstung der Kindergärten mit Velos und veloähnlichen Fahrzeugen

Verankerung in der Verwaltung

Handlungsfeld «Verankerung in der Verwaltung»

Um die angestrebten Verbesserungen und die vermehrte Nutzung des Velos zu erreichen, muss der Veloverkehr auf operationeller Ebene bei allen Departementen und Dienstabteilungen den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten finden. Der Veloverkehr wird in der Stadtverwaltung genauso selbstverständlich als vollwertiges Verkehrsmittel behandelt wie der öffentliche, der motorisierte und der Fussverkehr. Seine Belange werden definiert und bei Zielkonflikten mit den Interessen der verschiedenen Verkehrsarten abgewogen.

- Die städtischen Mitarbeitenden engagieren sich im Rahmen ihrer Aufgabenfelder aktiv für die Veloförderung und haben das dafür erforderliche Wissen. Die Beschäftigten aller Departemente und Dienstabteilungen sind sich der bedeutenden Rolle bewusst, die der Veloverkehr für die Erreichung der übergeordneten städtischen Ziele hat (Lebensqualität, Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Luftqualität, Lärm, 2000-Watt-Gesellschaft).

- Bei verstärkter Velonutzung im Arbeitsverkehr sammeln die städtischen Mitarbeitenden eigene Erfahrungen und sind dadurch für die Problematik des Veloverkehrs sensibilisiert.

- Um die konsequente Umsetzung der Veloförderung und anschliessend die nachhaltige Berücksichtigung des Veloverkehrs sicher zu stellen, werden departementsübergreifende Koordinations- und Kooperationsstrukturen geschaffen und als ständige Strukturen etabliert.

Massnahmen

Bewusstsein schaffen

Durch interne Kommunikation und Sensibilisierung werden die städtischen Mitarbeitenden darüber informiert, was alles zu einer systematischen Veloförderung gehört und was jede und jeder Einzelne dazu beitragen kann. Städtische Velofachleute gehen auf die Mitarbeitenden der verschiedenen Dienstabteilungen zu. Sie lobbyieren für das Velo zum Beispiel mit Begehungen vor Ort, Befahrungen per Velo, Projektpräsentationen etc. (Massnahme VV05). Optimale Plangrundlagen im gesamtem Planungsprozess von Hoch- und Tiefbauprojekten, die garantieren, dass nicht unwillentlich Velorouten und Zufahrten zu Abstellanlagen vergessen oder verschlechtert werden, verbessern die Qualität der Infrastruktur und stärken bei den involvierten Personen gleichzeitig das Bewusstsein für den Veloverkehr (Massnahme VV06).

Wissen + Vernetzen

Bei Besuchen in führenden Velostädten und bilateralem Austausch zu spezifischen Fragestellungen erfahren und lernen mit Velofragen befasste Verwaltungsangestellte erfolgreiche Massnahmen, Techniken, Prozesse und die jeweils aktuellen velopolitischen Entwicklungen kennen. Bei Themenworkshops, Seminaren, Expertengesprächen mit anderen Städten, dem Kanton Zürich und anderen Kantonen sowie Fachorganisationen werden die Beschäftigten der verschiedenen Departemente und Dienstabteilungen besser vernetzt und der Erfahrungsaustausch angekurbelt. Veloaktivitäten innerhalb der Stadt Zürich werden im städtischen Intranet dokumentiert, wo auch die Ergebnisse des Monitoring und von Versuchen aus dem Velolabor zugänglich gemacht werden (Massnahmen VV01, VV05, VV07, KM01).

Koordinations- und Kooperationsstrukturen

Eine effiziente und wirksame Umsetzung der geplanten Velomassnahmen erfordert, dass alle Massnahmen zwischen den verschiedene Departementen und Dienstabteilungen koordiniert bzw. gemeinsam entwickelt werden. Eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe unter der Leitung des oder der Velobeauftragten koordiniert die Umsetzung des Masterplans Velo. Sie ist organisatorisch der Projektorganisation von «Stadtverkehr 2025» angegliedert (Massnahme VV03).
Als Stimme der Velofahrenden, der anderen Verkehrsteilnehmenden und der verschiedenen Interessensgruppen fungiert ein Velobeirat. Er stellt sicher, dass die Belange von Velofahrenden, anderen Verkehrsteilnehmenden und Interessengruppen ausreichend berücksichtigt werden. Über die Resultate der Sitzungen werden die Medien orientiert (VV04).

Eigene Erfahrungen mit dem Velo sammeln

Zur Förderung der Velonutzung bei den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung spielt das Velo eine stärkere Rolle im Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung. Die Dienstveloflotte wird weiter ausgebaut und mit Cargovelos ergänzt. Die Standorte der Stadtverwaltung werden nach Möglichkeit mit Veloabstellplätzen, Garderoben und Duschen in ausreichender Kapazität und Qualität ausgestattet. Mit weiteren Anreizsystemen wird die Velonutzung auf dem Arbeitsweg gefördert (Massnahme VV02).

Massnahmenliste Handlungsfeld «Verankerung in der Verwaltung»

VV01 Lernen am gutem Beispiel

- Im Bereich des Veloverkehrs tätige städtische Mitarbeitende lernen durch Besuche in führenden Velostädten erfolgreiche Massnahmen, Techniken und Prozesse kennen.

VV02 Bike to and at work

- Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung
- Bike2work intensivieren
- Ausbau Dienstveloflotte inklusive Cargovelos
- Infrastruktur: Abstellplätze, Duschen, Spinde, Umkleideräume
- Anreizsysteme

VV03 Arbeitsgruppe Masterplan Velo

- Departementsübergreifendes, internes Gremium zur Koordination von Velothemen
- Koordiniert die Umsetzung des Masterplans und ist der Projektorganisation von Stadtverkehr 2025 angegliedert.

VV04 Velobeirat

- Beirat, der jährlich die Velosituation und -politik beurteilt (analog Publikumsbeirat Fernsehen)

VV05 Interne Kommunikation

- Information und Aufklärung darüber, was jede/r zur Veloförderung beitragen kann
- Informationen Velothemen innerhalb Verwaltung, vor allem TAZ und DAV (interne Lobbyarbeit, Befahrungen per Velo etc.)
- Dokumentation von Informationen rund um den Veloverkehr im Intranet

VV06 Keine Veloroute geht verloren

- Optimale Plangrundlagen garantieren im gesamten Projektierungsprozess von Hoch- und Tiefbauprojekten, dass Velorouten und Zufahrten zu Abstellanlagen nicht unbewusst vergessen/verschlechtert werden.

VV07 Zusammenarbeit mit Städten, Kanton, Bund und Ausland

- Durch die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden und der kantonalen Verwaltung wird die regionale Vernetzung der Velorouten verbessert (z. B. regionale Schnellrouten) und die Unterstützung der städtischen Veloförderung gesichert.
- Die fachliche Vernetzung mit dem In- und Ausland fördert den Wissensaustausch und setzt neue Impulse für die Veloförderung

Kommunikation und Dienstleistungen

Handlungsfeld «Kommunikation und Dienstleistungen»

Unter diesem weit gefassten Themengebiet werden Dienstleistungen, Produkte und Angebote erarbeitet, vermarktet und kommuniziert. Die Kommunikation hat eine Querschnittsfunktion und informiert über Massnahmen des Masterplans Velo von der Erarbeitung bis zur Umsetzung. Dadurch werden der Masterplan Velo positioniert und die Massnahmen für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht. Der Bekanntheitsgrad wird aufgebaut und gleichzeitig bei allen Verkehrsteilnehmenden eine Vertrauensbasis geschaffen. Durch die Information, dass die Stadt Zürich vorwärts macht, wird vor allem bei den Gewohnheits- und Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrern Sympathie geschaffen. Dank dem Austausch mit und Informationen von Nutzern verbessert die Stadt ihre Infrastruktur und ihr Angebot für Velofahrende laufend.
Da die geplanten Velomassnahmen Bestandteil des Massnahmenpakets zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» sind, geschehen die Kommunikation und der Auftritt des Masterplans Velo unter diesem Dach.

Massnahmen

Kommunikation

Die Kommunikationsmassnahmen haben eine klare Absenderin: die Stadt Zürich. Die Botschaften des Masterplans Velo werden immer wieder platziert. Leitfarbe für Kommunikation und Auftritt des Masterplans Velo ist das Grün von «Stadtverkehr 2025». Es werden dieselben Kanäle wie Medienarbeit, Anlässe, Print-Produkte (z. B. Broschüren und Plakate), Radio- und TV-Spots, Internet sowie Social Media benutzt. Vor allem Internet, Mobile Web und Social Media sollen vermehrt eingesetzt werden, unter anderem um konkrete Rückmeldungen der Velofahrenden (z. B. bezüglich Infrastruktur) zu erhalten.
Die Kommunikationstätigkeit des Masterplans Velo wird mit den Kommunikationsmassnahmen zu «Stadtverkehr 2025» koordiniert. In einer rollenden Planung werden die Massnahmen des Masterplans Velo aus den verschiedenen Handlungsfeldern aufgenommen und die passenden Kommunikationsmassnahmen und -kanäle situationsgerecht und zielgruppenorientiert detailliert erarbeitet (Massnahme KM01).

Image

Mit jährlich wechselnden Schwerpunkten zielt die Imagekampagne auf mehr Akzeptanz des Veloverkehrs und der Velofahrenden in der Stadt Zürich ab. Sie bestärkt Velofahrende in ihrem umwelt- und gesundheitsbewussten Verhalten, zeigt die vielfältige Velokultur in Zürich, fokussiert auf die Anliegen der Velofahrenden und präsentiert das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel. Durch die Verbesserung des Images finden Velo-Massnahmen mehr Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Kampagnen sollen von Kommunikationsmassnahmen, Wettbewerben und nützlichen Sachen zum Abgeben begleitet werden. Auch hier wird vermehrt auf Social Media gesetzt im Mix mit den klassischen Medien. Weiter wird durch Medienpartnerschaften und Anlässe Aufmerksamkeit erzeugt (Massnahme KM02).
Wegen inhaltlicher Überlappung und zur Nutzung von Synergien werden die Massnahmen der Imagekampagne in enger Abstimmung mit dem Massnahmen des Handlungsfelds «Verkehrsklima und -verhalten» konzipiert und umgesetzt.

Züri Velo

Mit einem automatischen Veloverleihsystem wird die Präsenz des Velos im öffentlichen Raum vergrössert und der Zugang zum Velo erleichtert. Insbesondere Jugendliche sollen durch das Angebot von attraktiven Stadtvelos zur vermehrten Velonutzung animiert werden (Massnahme KM03).

Massnahmenliste Handlungsfeld «Kommunikation und Dienstleistungen»
KM01 Dachkommunikation Masterplan • Konzeption der Kommunikationsstrategie, -kanäle, -mittel (inklusive Internet und Social Media)
KM02 Imagekampagne • Das Image des Velofahrens muss in der Öffentlichkeit verbessert werden, damit die Veloförderung greifen kann. • Kampagnen zum Angebot machen den Leuten die Leistungen der Stadt bewusst
KM03 Züri Velo • Automatisches Veloverleihsystem

Evaluation und Wirkungskontrolle

Handlungsfeld «Evaluation und Wirkungskontrolle»

Die systematische Förderung des Veloverkehrs ist eine facettenreiche Aufgabe. Es gilt, den Ansprüchen unterschiedlicher Nutzergruppen in ganz verschiedenen Bereichen gerecht zu werden. Ambitionierte Alltagsfahrende sollen zukünftig genau so sicher und bequem zur Arbeit fahren können wie eine Familie mit Kleinkindern zum Spielplatz. Das Hauptziel des Masterplans Velo «Mehr und sicheres Velofahren für alle» macht diesen Gedanken deutlich. Um dieser Vision näher zu kommen, wird eine Vielzahl unterschiedlicher Massnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt. Dabei wird grosser Wert auf hohe Effizienz und nachhaltigen Einsatz der verfügbaren Ressourcen gelegt. Die Massnahmen im Handlungsfeld «Evaluation und Wirkungskontrolle» liefern die Grundlagen, um diesem Anspruch gerecht zu werden. Durch regelmässige und systematische Erhebungen und Auswertungen wird die Wirksamkeit von Massnahmen laufend beurteilt und der Massnahmen-Mix entsprechend optimiert.

Was wird evaluiert?

Die Aktivitäten in diesem Handlungsfeld befassen sich mit den folgenden Aspekten:

1. Definition von Haupt- und Zwischenzielen des gesamten Programms, der einzelnen Handlungsfelder und der einzelnen Massnahmen
2. Evaluation der administrativen und technischen Umsetzung der Einzelmassnahmen.
3. Evaluation der Wirkung des gesamten Massnahmenpakets auf die übergeordneten Hauptziele («mehr», «sicherer» und «für alle»).

Das aktuelle Wissen um die tatsächlichen Auswirkungen der Veloförderung ermöglicht nicht zuletzt auch eine wirkungsorientierte und transparente Kommunikation nach innen und aussen. Die verwaltungsinternen Prozesse werden dadurch effizienter und die Bevölkerung der Stadt Zürich als Auftraggeber ist in der Lage, den Erfolg der Veloförderung selbst zu beurteilen. Das Reporting der Ergebnisse erfolgt jährlich.

Das Wirkungsmodell des Masterplans

Die Evaluation orientiert sich dabei am Wirkungsmodell des Masterplans, das heisst den Zusammenhängen zwischen den Massnahmen, ihren Ansatzpunkten im Verkehrssystem und den zu erreichenden Zwischen- und Hauptzielen.

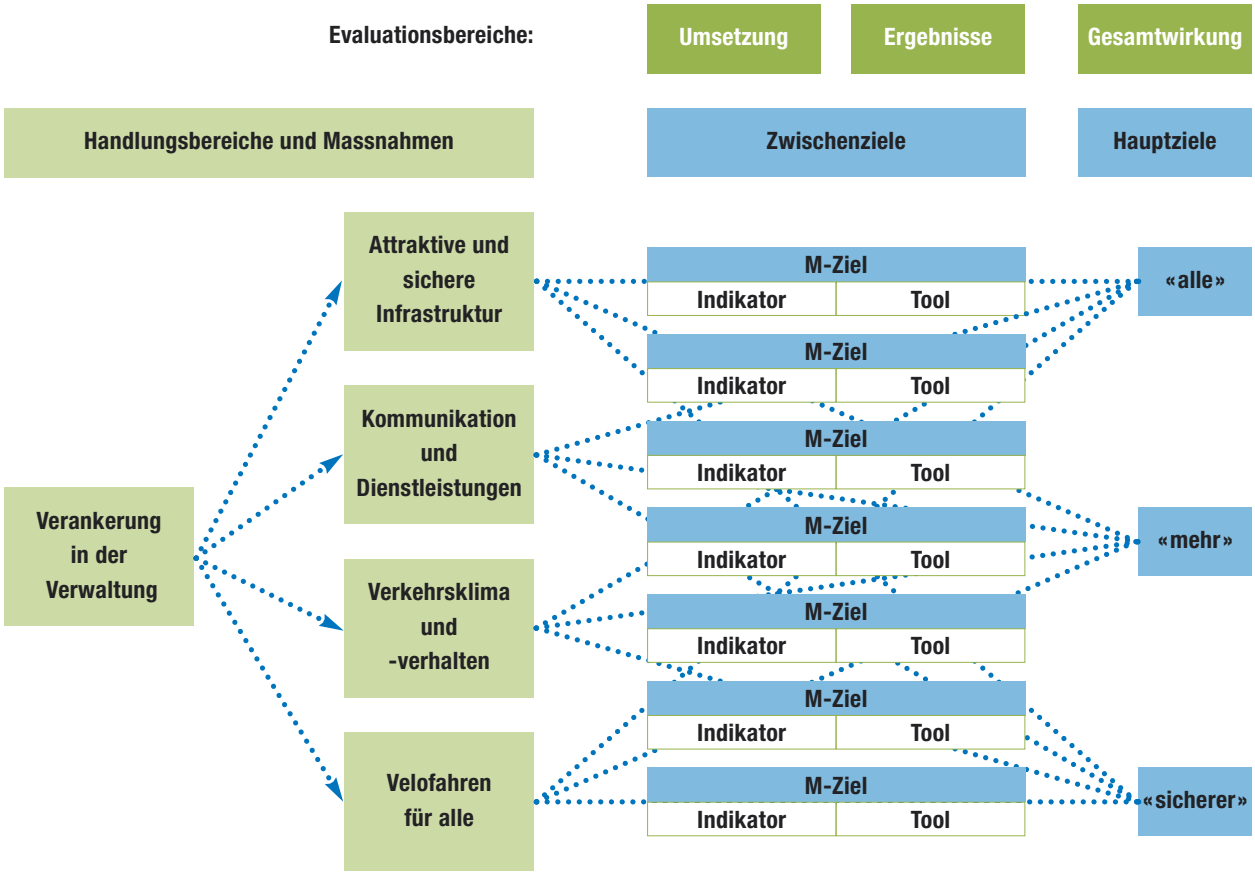

Abb. 9:
Vereinfachtes Wirkungsmodell des Masterplans Velo: Die Massnahmen in den Handlungsfeldern «Infrastruktur», «Kommunikation», «Verkehrsklima» und «Velofahren für alle» verfolgen eine Reihe unterschiedlicher Zwischenziele und wirken über diese auf die Hauptziele des Masterplans. Das Handlungsfeld «Verankerung in der Verwaltung» nimmt eine vorangestellte Rolle ein und hat zum Ziel, die Umsetzung der Massnahmen und weitere Aspekte des Planungsprozesses zu optimieren. Das Handlungsfeld «Evaluation und Wirkungskontrolle» wird sowohl die unmittelbare Umsetzung der Massnahmen, das Erreichen der massnahmenspezifischen Zwischenziele (Ergebnisse) sowie die Gesamtwirkung auf die Hauptziele des Masterplans betrachten.

Ausgewählte Elemente der Evaluation und Wirkungskontrolle

Beurteilung des Umsetzungsprozesses

Die Umsetzung des Masterplans Velo wird anhand verschiedener Kernindikatoren beurteilt, inklusive der eingesetzten personellen und finanziellen Ressourcen, der Beurteilung des Projektmanagements und der internen und externen Kommunikation, dem Zusammenspiel mit dem übergeordneten Planungsprozess und Hinweisen zum politischen Klima über die Zeit. Dazu werden klassische Instrumente des Controlling eingesetzt, ergänzt durch Dokumentenanalysen und Befragungen in der Verwaltung.

Evaluation der Hauptziele

«Mehr Velofahren» ist ein Hauptziel des Masterplans Velo. Als eigentliche Erhebungsgrössen stehen die Gesamtzahl Velokilometer, die Anzahl Velofahrende und die Anzahl Velofahrten im Vordergrund. Der Mikrozensus Verkehr ist eine wichtige Datenquelle, um die langfristige Entwicklung des Veloaufkommens zu beobachten. Um kleinräumigere Wirkungen von Infrastrukturmassnahmen zu evaluieren, muss er aber mit gezielten Velozählungen ergänzt werden. Dies geschieht durch eine Kombination von automatischen und manuellen Zählungen. Die Einschätzung des Veloaufkommens ist auch für die Evaluation der Sicherheit, ein zweites Hauptziel, unerlässlich. Unfallzahlen können nämlich nur dann korrekt interpretiert werden, wenn auch bekannt ist, wie viel tatsächlich Velo gefahren wird (Exposition). Auch für eine gezielte Prävention sind diese Daten wichtig. Unfallzahlen werden routinemässig in der Unfallstatistik erhoben. Eine zuverlässigere Erfassung leichterer Unfälle würde aber neue Erhebungen erfordern.

Nutzerbefragungen

Erfolgreiche Veloförderung misst sich auch daran, ob es gelingt, für die Nutzenden optimale Voraussetzungen zu schaffen. Ist die Wegweisung klar? Ist die Velofahrt eine angenehme Erfahrung? Hat es am Start und am potenziellen Ziel einen geeigneten Abstellplatz? Dies sind wichtige Informationen, die sich am besten direkt bei den Velofahrenden erheben lassen. Dazu werden Velofahrende in den kommenden Jahren gebeten, ihre Meinung mitzuteilen. Auch bei anderen Verkehrsteilnehmenden werden solche Erhebungen durchgeführt, beispielsweise um die Wirkung der Massnahmen im Handlungsfeld «Verkehrsklima und -verhalten» beurteilen zu können. Auch der Einsatz von Online-Formularen und Smartphone-Applikationen kommt für die Erhebung dieser Informationen in Frage.

Bevölkerungsbefragungen

Ebenso wichtig sind Informationen von Nicht-Velofahrenden und insbesondere noch-nicht-Velofahrenden. Aus welchen Gründen benutzen die Bewohner Zürichs das Velo überhaupt nicht oder nicht öfter? Mit regelmässigen Bevölkerungsbefragungen werden jene Hürden identifiziert, die durch gezielte Massnahmen verringert oder behoben werden können.