



Stadt Zürich
Tiefbauamt

Geschäftsbereich Mobilität + Planung

BYPAD **Audit der Velopolitik der Stadt Zürich**

Audit-Bericht und Qualitätsplan



Tiefbauamt
Eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

velo:consult



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität für den Radverkehr

BYPAD - Audit der Velopolitik der Stadt Zürich

Audit-Bericht und Qualitätsplan

Auftraggeber Tiefbauamt der Stadt Zürich, Geschäftsbereich Mobilität + Planung

Auftragnehmerin Ursula Lehner-Lierz
velo:consult
Asylstr. 66
CH-8708 Männedorf
Schweiz
Telefon 044-790 18 60
ull@veloconsult.ch

Bearbeitung Ursula Lehner-Lierz, Dipl.-Geogr.
Mitarbeit Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich
September 2006

Inhalt

ZUSAMMENFASSUNG	5
SUMMARY	13
BERICHTSKONZEPT	20
1 BYPAD IN KÜRZE	21
1.1 Überblick	21
1.2 Der BYPAD-Ansatz	22
1.3 BYPAD-Module	23
1.4 Bewertungsstufen	25
2 DER BYPAD-AUDIT-PROZESS IN ZÜRICH	28
3 BEWERTUNG DER BISHERIGEN VELOPOLITIK: ERGEBNISSE DES ERSTEN BYPAD-MEETINGS	29
3.1 Erwartungen und Befürchtungen der Mitglieder der Evaluationsgruppe	30
3.2 Ergebnisse im Überblick	32
3.3 Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)	33
3.4 Modul 2: Steuerung der Politik (Fragen 4 bis 6)	36
3.5 Modul 3: Strategien & Konzepte (Fragen 7 bis 8)	40
3.6 Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)	45
3.7 Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Service (Fragen 12 bis 19)	47
3.8 Modul 6: Kommunikation & Erziehung (Fragen 20 bis 23)	57
3.9 Modul 7: Zielgruppen & Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)	61
3.10 Modul 8: Ergänzende Massnahmen (Fragen 30 bis 31)	66
3.11 Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)	68
4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER VELOPOLITIK DER STADT ZÜRICH	71
4.1 Faktoren, die in Zürich fürs Velo sprechen	71
4.2 Faktoren, die in Zürich gegen das Velo sprechen bzw. die Velonutzung erschweren	71
4.3 Stärken	71
4.4 Schwächen	72
5 ERGEBNISSE DES ZWEITEN BYPAD-MEETINGS: HANDLUNGSFELDER UND QUALITÄTSZIELE FÜR DIE KÜNFTIGE VELOPOLITIK	73
6 EMPFEHLUNGEN, WEITERE HANDLUNGSFELDER, GUTE PRAXISBEISPIELE AUS SICHT DER AUDITORIN	78
7 FEEDBACK DER EVALUATIONSGRUPPE	84
LITERATUR- UND QUELLENANGABEN	85
ANHANG: BEWERTUNG DURCH DIE VELO FAHRENDEN: VELOKLIMATEST 2006 DER IG VELO SCHWEIZ	88

Zusammenfassung

Allgemeines

Die Stadt Zürich, mit 367'000 Einwohner die grösste Stadt der Schweiz, ist international bekannt für ihre konsequente Förderung des Umweltverbunds. Mit 43% bzw. 27% aller Wege im Binnenverkehr erreichen ÖV- und Fussverkehrsanteil europäische Spitzenwerte und der Autoverkehr mit 23% einen sehr niedrigen Anteil. Entsprechend niedrig ist der Veloanteil mit 7% aller Wege (Binnenverkehr, 2000). Er hat sich jedoch seit 1994 etwa verdoppelt - mit weiterhin steigender Tendenz. Das Velo wird ganzjährig und für alle Verkehrszwecke genutzt.

Durch verschiedene politische Initiativen seit Mitte der siebziger Jahre ist das Velo in Zürich wieder auf die politische Agenda gekommen, nachdem die Zürcher Verkehrspolitik lange Zeit dem Leitbild der autogerechten Stadt folgte und Veloverkehr entsprechend kein Thema war. Ein wichtiger Meilenstein war die Veloinitiative der IG Velo, Fr. 25 Mio. zur Realisierung eines 200km langen Veloroutennetzes bereitzustellen. Die Tatsache, dass diese Initiative 1984 mit überwältigender Mehrheit von 76% angenommen wurde, führte dazu, dass das Velo mit dem Blaubuch 1987 erstmals fester Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik wurde. In der neuen Mobilitätsstrategie von 2001 ist die Teilstrategie Veloverkehr als eine von 18 Teilstrategien als fester Bestandteil eingebettet. Ziel dieser Teilstrategie ist es, den Anteil des Veloverkehrs bis 2010 auf 12% gegenüber 7.3% im Jahr 2000 zu steigern.

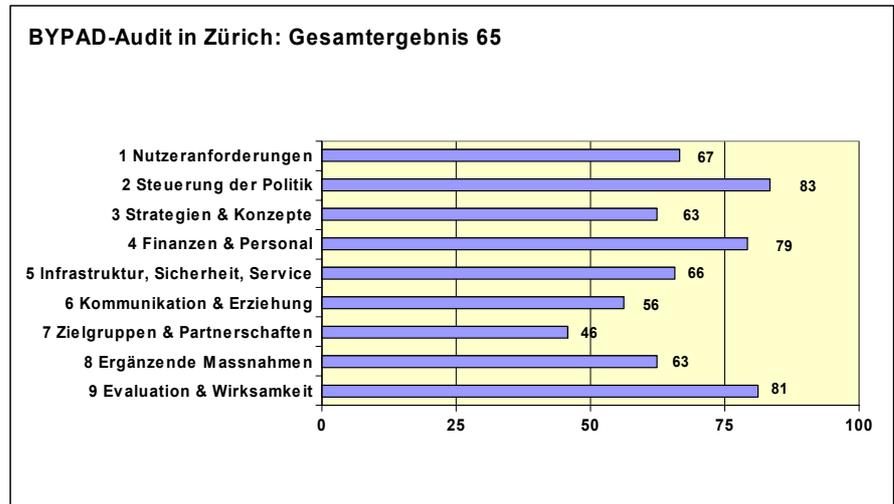
30 Jahre nach den ersten velofördernden Massnahmen hat die Stadt Zürich ihre Velopolitik im Jahr 2006 mit BYPAD auf den Prüfstand gestellt und Qualitätsziele für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt. Beteiligt an diesem Audit-Prozess waren von Seiten des Stadtrats die Vorsteherin des Polizeidepartments und der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, von Seiten der Verwaltung der Fachbereich Verkehrsplanung, die Dienstabteilung Verkehr und die Stadtpolizei (Schulinspektion) sowie für die Nutzer Vertreter der IG Velo, die gleichzeitig auch Gemeinderäte sind. Begleitet wurde der Audit-Prozess von *velo:consult*.

Die Zürcher Velopolitik wurde nach dem Bewertungsraster der BYPAD-Entwicklungsleiter wie folgt bewertet:

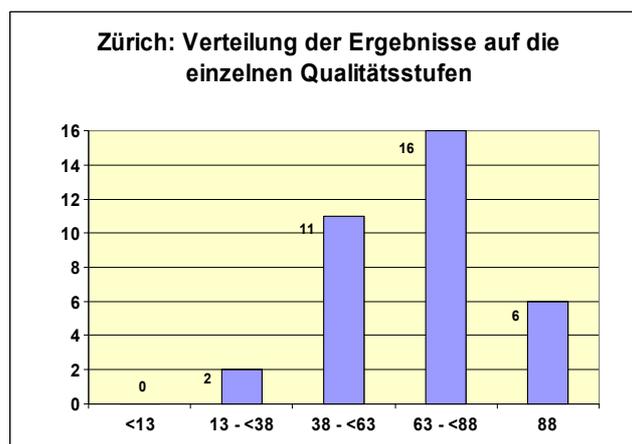
Stufe 0: keine Aktivität	<13 Punkte
Stufe 1: Ad-hoc-orientiert	≥13 bis < 38 Punkte
Stufe 2: Isolierter Ansatz	≥ 38 bis < 63 Punkte
Stufe 3: System-orientiert	≥ 63 bis < 83 Punkte
Stufe 4: Integrierter Ansatz	≥ 83 Punkte

Ergebnis

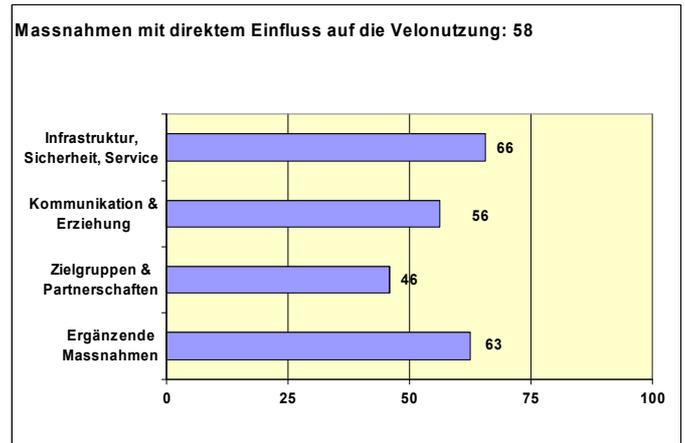
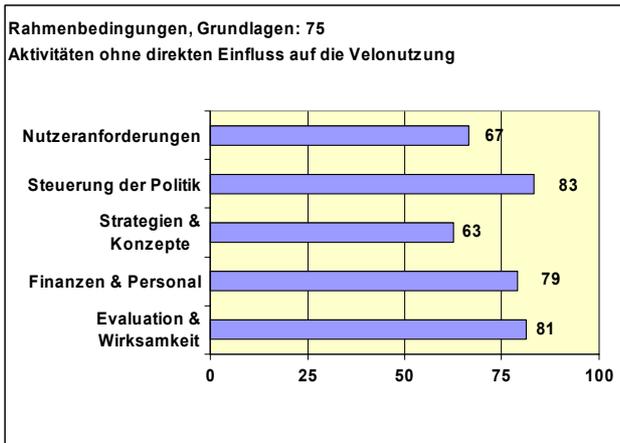
Auf der BYPAD-Entwicklungsleiter erreicht die Stadt Zürich einen mittleren Wert: **65 Punkte** auf einer Skala von 0 - 100. Dies bedeutet, dass sich die Velopolitik der Stadt Zürich insgesamt im unteren Bereich des **system-orientierten Ansatzes** befindet.



Über alle BYPAD-Module gesehen zeigt sich ein recht heterogenes Bild der Zürcher Velopolitik: bei den einzelnen Modulen streuen die erreichten Punkte zwischen 46 und 83, bezogen auf alle im BYPAD-Fragebogen abgefragten 35 Bereiche der Velopolitik zwischen 25 und 100. Allerdings gibt es keinen Bereich der Velopolitik, in dem die Stadt Zürich überhaupt nicht aktiv ist. Bei knapp der Hälfte der Fragen (16) wird der system-orientierte Ansatz erreicht, sechs Mal der integrierte Ansatz. Bei einem knappen Drittel der Fragen wird die Qualitätsstufe ‚isolierter Ansatz‘ erreicht.



Betrachtet man bei den neun BYPAD-Modulen der Velopolitik die Rahmenbedingungen und Grundlagen einerseits und die Umsetzung, also Massnahmen mit direktem Einfluss auf die Velonutzung, andererseits, so zeigt sich, dass die Zürcher Velopolitik bei den Rahmenbedingungen (75 Punkte) deutlich besser abschneidet als bei den direkten Massnahmen (58 Punkte).



Ergebnisse pro Modul

Nutzeranforderungen: 67 Punkte – system-orientierter Ansatz

Die Analyse der Nutzeranforderungen ist ein wichtiger Bestandteil der Zürcher Velopolitik. Dazu wird ein differenziertes Methodenrepertoire eingesetzt (Pilotprojekte, Studien, Umfragen, Erhebungen, Austausch mit anderen Gemeinden und Kantonen im Rahmen der Velokonferenz Schweiz, Studienreisen). Mit dem Velofon (heute Website) besteht seit über 20 Jahren eine Anlaufstelle in der Verwaltung für die Bürgerinnen und Bürger. Dort eintreffende Beschwerden und Anregungen werden als Informationsquelle für Nutzeranforderungen genutzt.

Erkenntnisse über Nutzeranforderungen werden in regelmässig aktualisierten Richtlinien dokumentiert und regelmässig über die verschiedenen Entscheidungs-, Fach- und Beratungsgremien, die Website und Infoblätter kommuniziert.

Über ihren Sitz in der Velowegkommission und geregelten Austausch mit der Verwaltung sind die Nutzerorganisationen frühzeitig in velopolitische Fragestellungen und Vorhaben einbezogen.

Steuerung der Politik: 83 – integrierter Ansatz

Strategieentwicklung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmenkonzepten und Arbeitsprogrammen der Velopolitik liegen federführend bei der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, die im Tiefbauamt angesiedelt ist.

Auf strategischer Ebene ist der Veloverkehr als integrierter Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie in Politik und Verwaltung breit abgestützt. Auf operationaler Ebene findet der Veloverkehr - im Gegensatz zu ÖV und Fussverkehr - noch nicht bei allen Departementen und Dienstabteilungen den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten.

Verschiedene Gremien mit entscheidender, beratender oder rein informierender Funktion, denen teils Vertreter von Nutzer- und Interessenorganisationen angehören, stellen eine starke horizontale und vertikale Vernetzung sicher.

Strategien & Konzepte: 63 Punkte – system-orientierter Ansatz

Die aktuelle Velopolitik der Stadt Zürich ist als eine von 18 Teilstrategien in die breit abgestützte Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich (2001) eingebettet. Ihre Wirkung wird verstärkt durch die Massnahmen in anderen Teilstrategien wie u. a. Quartierstrassen, Einkaufs- und Freizeitverkehr, kombinierte Mobilität, Mobilitätsberatung. Messbares Ziel ist die Steigerung des Veloverkehrsanteils am gesamten Binnenverkehr bis 2010 gegenüber dem Referenzjahr 2000 von 7.3% auf 12%.

Die Umsetzung geschieht in jährlichen Arbeitsprogrammen, mit zeitlich begrenzten Schwerpunktprogrammen zur Beschleunigung der Umsetzung (Veloroutennetz) sowie thematischen Teilprogrammen (Knotenumbau, Öffnung von Einbahnstrassen, Veloparkierung).

Trotz klarem politischem Willen zur Förderung des Veloverkehrs ist es in der Vergangenheit bei der Umsetzung immer wieder zu grossen Widerständen und erheblichen Zeitverzögerungen gekommen. Gründe werden u.a. darin gesehen, dass die Veloförderung im Gegensatz zu ÖV und Fussverkehr noch nicht bei allen Dienststellen und Departementen ausreichend verankert ist.

Die Teilstrategie kantonale und regionale Zusammenarbeit und die neu eingeführte Strategiekonformitätsprüfung sind dazu geeignet, die Position des Veloverkehrs innerhalb der Verwaltung zu stärken und Umsetzungsprozesse zu beschleunigen.

Finanzen & Personal: 79 Punkte – system-orientierter Ansatz

Massnahmen für den Veloverkehr werden über das laufende Budget finanziert. Konkrete Zahlen liegen nicht vor, u. a. da eine präzise Zuordnung wegen der Führung des Velos im Mischverkehr nicht möglich ist. Projekte werden einzeln budgetiert. Für Veloabstellplätze und Kleinmassnahmen gibt es feste jährliche Budgets.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie widmet sich die Teilstrategie Finanzierungsinstrumente u. a. der Sicherstellung der Finanzierung des Langsamverkehrs (Optimierung bestehender Finanzierungsinstrumente und Verkehrsabgaben, Einführung neuer Verkehrsabgaben).

Die fachspezifische Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist strukturell geregelt. Es gibt ein eigenes Budget und Programm für Fortbildungsmassnahmen.

Infrastruktur, Sicherheit, Service:

66 Punkte – system-orientierter Ansatz

Von dem im kommunalen Richtplan ausgewiesenen Veloverkehrsnetz in der Länge von total ca. 514km waren Anfang 2006 ca. 315km realisiert, was einem Realisierungsgrad von 69% entspricht. Insgesamt sind 150km signalisiert, darunter die 2004 eröffneten ersten vier stadtweit durchgehenden Routen (Gesamtlänge 40km). Das Veloverkehrsnetz weist allerdings noch viele Lücken auf, vor allem an komplexen Knotenpunkten, ist teilweise schwer erkennbar und die Innenstadt schlecht erreichbar. Eine interdepartementale Taskforce arbeitet an der beschleunigten Fertigstellung und Signalisierung bis 2009.

Durch Kanalisierung des schnellen Autoverkehrs auf verkehrsorientierten Hauptachsen und niedriges Temporegime auf den übrigen Strassen (Tempo 30 in Wohngebieten) trägt die Stadt Zürich strukturell zur Verbesserung der Sicherheit der Velo Fahrenden bei.

Die Verbesserung der Veloparkierung, eine der drei Säulen der Zürcher Velopolitik, wird in jährlichen Arbeitsprogrammen systematisch weitergeführt (Schwerpunkte öffentlicher Raum, Bewirtschaftung, private Stellplätze).

Kommunikation & Erziehung: 56 – isolierter Ansatz

Für die Kommunikation gegenüber den Akteuren stellen die verschiedenen Entscheidungs- und Beratungsgremien ein wirksames Instrument dar. Die Ergebnisse von Untersuchungen, Projekten und Studien werden regelmässig kommuniziert (Infoblätter Verkehr, städtische Website). Dennoch erreichen diese Informationen die Nutzerorganisationen sowie die Mitglieder des Gemeinderats nur teilweise.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie werden regelmässig Imagekampagnen durchgeführt, in denen das Velo als eins der Stadtverkehrsmittel Thema ist. Systematische, zielgruppen-orientierte Kommunikationsmassnahmen, die sich gezielt auf das Velo konzentrieren, werden nur sporadisch durchgeführt.

Praktischen und theoretischen Verkehrsunterricht erteilen die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei regelmässig in den Klassen drei bis acht. Die IG Velo bietet seit einigen Jahren Velofahrkurse für Kinder und für Erwachsene an. Es wird Bedarf für mehr und intensiveres Fahrtraining und Verkehrsinstruktionen gesehen und eine Kooperation und inhaltliche Abstimmung zwischen Stadtpolizei und IG Velo für sinnvoll gehalten.

Zielgruppen & Partnerschaften: 46 – isolierter Ansatz

Die Möglichkeit, die Fahrradnutzung bei speziellen Zielgruppen oder für bestimmte Verkehrszwecke mit maßgeschneiderten Aktivitäten zu fördern, wird bisher kaum wahrgenommen. Strategische Partnerschaften mit dem Ziel, neue Zielgruppen anzusprechen, den Multiplikatoreffekt zu erhöhen und zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen, gibt es bisher so gut wie gar nicht.

Ergänzende Massnahmen: 63 – system-orientierter Ansatz

Seit der 1987 eingeleiteten Verkehrspolitik sind in Zürich zahlreiche, aufeinander abgestimmte wirksame Massnahmen zur Verlagerung, Eingrenzung, Reduzierung des Autoverkehrs sowie zur Senkung der Geschwindigkeiten getroffen worden, so dass der Anteil der Autofahrten am Binnenverkehr 2000 noch 23% betrug. Allerdings sind die getroffenen Massnahmen wegen der starken Vorrangstellung des ÖV nicht alle zum Nutzen des Veloverkehrs.

Die zahlreichen positiven gesundheitlichen Effekte regelmäßigen Radfahrens werden bisher erst ansatzweise in der verkehrspolitischen Diskussion eingesetzt.

Evaluation & Wirksamkeit: 81 Punkte – integrierter Ansatz

Die Wirksamkeit von velopolitischen Massnahmen wird teilweise untersucht. Dabei wird ein differenziertes Methodenrepertoire eingesetzt.

Die Entwicklung der Velonutzung wird durch Verkehrszählungen, Haushaltsbefragungen sowie Aufstockung und Auswertung der Datensätze für Zürich beim landesweiten Mikrozensus beobachtet. Trotz umfangreichen Datenmaterials ist ein schneller Überblick über die Velonutzung in Zürich wegen der unterschiedlichen Erhebungsmethoden schwierig.

In der jährlich publizierte Unfallstatistik zeigen Zeitreihen die Entwicklung der letzten zehn Jahre. Regelmässig werden mehrjährige Unfallanalysen mit Detailauswertungen aller Unfälle auf Zürcher Stadtgebiet durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Bei grösseren Massnahmen werden detaillierte Unfallanalysen für Vorher- und Nachheruntersuchungen heran gezogen.

Ergebnisse pro Frage

BYPAD-Audit der Velopolitik in Zürich: Ergebnisse					
Modul		Frage		Punkte pro Frage Modul	
1	Nutzeranforderungen	1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	50	67
		2	Nutzbarmachung der ermittelten Daten	75	
		3	Einbeziehung der Nutzergruppen	75	
2	Steuerung der Politik	4	Vorbereitung und Ausführung der Velopolitik	75	83
		5	Einfluss Verantwortlicher auf velopolitischen Entscheidungsprozess	75	
		6	Lenkungsorgane	100	
3	Strategien & Konzepte	7	Inhalt der Velopolitik	75	63
		8	Sicherstellung der Umsetzung der Velopolitik	50	
4	Finanzen & Personal	9	Sicherstellung der Finanzierung der Velopolitik	75	79
		10	Mittel für innovative Initiativen/Projekte	63	
		11	Möglichkeiten der fachspezifischen Weiterbildung	100	
5	Infrastruktur, Sicherheit, Service	12	Infrastruktur zum Fahren	75	66
		13	Unterhalt der Infrastruktur	75	
		14	Orientierung & Wegweisung	75	
		15	Veloparkierung	50	
		16	Diebstahl- und Vandalismusprävention	50	
		17	Sicherheit der Velo Fahrenden	75	
		18	Kombination ÖV & Veloverkehr	75	
6	Kommunikation & Erziehung	20	Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern und Akteuren	75	56
		21	Verbesserung Image des Velo Fahrens	50	
		22	Lebenslanges Velo Fahren	25	
		23	Erziehung und Velofahrtraining	75	
7	Zielgruppen & Partnerschaften	24	Förderung Velonutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	63	46
		25	Förderung Velonutzung im Arbeitsverkehr allgemein	38	
		26	Förderung Velonutzung im Schulverkehr	50	
		27	Förderung Velonutzung im Freizeitverkehr	50	
		28	Förderung Velonutzung im Einkaufsverkehr	50	
8	Ergänzende Massn.	30	Massnahmen zur Reduzierung der Autonutzung	88	63
		31	Nutzung Gesundheitseffekte für Velopolitik	38	
9	Evaluation & Wirksamkeit	32	Ermittlung Wirksamkeit Velopolitik	75	81
		33	Qualitätssicherung für Einzelprojekte	88	
		34	Monitoring Velonutzung	63	
		35	Nutzung Sicherheitsdaten	100	
				65	

Handlungsfelder für die künftige Velopolitik

Für die künftige Velopolitik der Stadt Zürich erarbeitete die Evaluationsgruppe die folgenden Schwerpunkte:

HANDLUNGSFELDER FÜR VERBESSERUNGEN DER ZÜRCHER VELOPOLITIK
<p>Nutzeranforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziale und Hemmnisse der Velonutzung differenziert analysieren • Zielgruppen mit Potenzial bestimmen
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Routennetz fertig stellen • Knoten systematisch velogerecht gestalten • Veloparkierung (diebstahlsicher, nutzungsfreundlich, standortgerecht) • Kombination von Veloverkehr und ÖV verbessern
<p>Sicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern • Koexistenz fördern
<p>Kommunikation/Image</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politik: Politische Diskussion über Veloverkehr versachlichen • Verwaltung: Akzeptanz der Veloförderung stadintern fördern • Alle: Imageverbesserung des Velo Fahrens und der Velo Fahrenenden • Bürger: Velo = Alltagsverkehrsmittel, Velo Fahren = Lifestyle, Zürich = Velostadt kommunizieren • Verkehrsteilnehmer: Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden fördern • Velo Fahrende/Bürger: über Angebot informieren (Routenempfehlungen)
<p>Velofahrtraining & Verkehrsschulung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot an Velofahrkursen/Verkehrsschulung intensivieren und für verschiedene Zielgruppen ausbauen (u. a. ausländischer Frauen) • Übungsräume für Fahranfänger schaffen

Summary

Introduction

The city of Zurich, with 367'000 inhabitants the biggest city of Switzerland, is internationally well-known for its forceful promotion of green transport modes. With 43 % and 27% respectively of all trips made within Zurich, walking and public transport reach European maximum values, while driving is very low with 23%. So cycling reaches a modal share of 7% only (2000), which is an increase of nearly 50% compared with 1994 – and cycle use seems still to be increasing. The bicycle is used all over the year and for all trip purposes.

After having followed the model of a car-appropriate city until the seventies, when cycling wasn't an issue, cycling is being back on the political agenda since the second half of the seventies. Different political initiatives in the seventies have lead to this result. Especially the fact that 76% of the citizens voted for the political 'Velo Initiative' of the local cycle user group IG Velo (1984) to allocate CHF 25 millions for the realisation of a cycle route network (200km) within ten years, lead to the effect that cycling became part of the general transport policy of Zurich in 1987 for the first time. In the new Mobility Strategy (2001), cycling policy is embedded as one of 18 partial strategies. It is the objective to increase cycle use by 2010 from 7.3% to 12% compared with 2000.

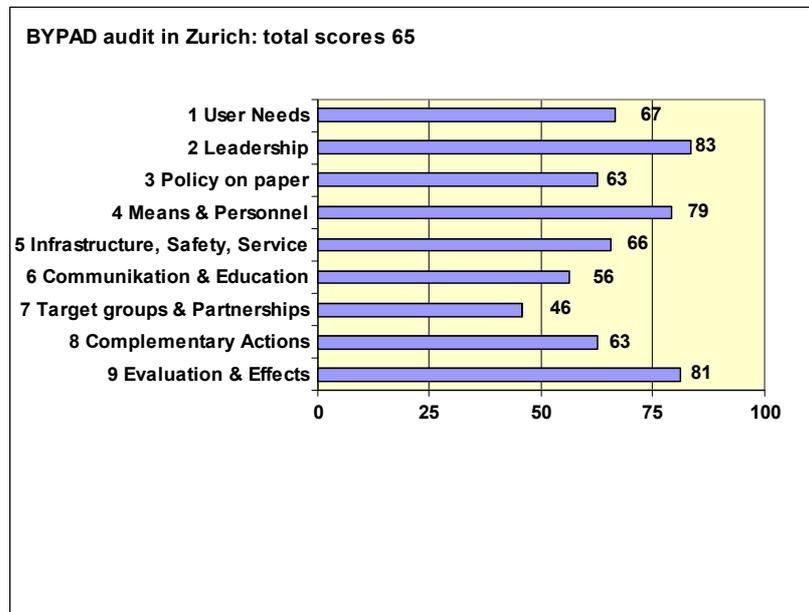
In 2006, 30 years after the first pro-active cycling measures, the municipality of Zurich evaluated its cycling policy and developed quality objectives for its future cycling policy by means of a BYPAD audit. The parties involved in the audit process were the heads of the department for civil engineering and the police department, officials from the appropriate departments and representatives of the local bicycle user group, who are councillors at the same time. The audit process was supervised by velo:consult.

The cycling policy of the municipality of Zurich was assessed according to the following BYPAD ladder of development:

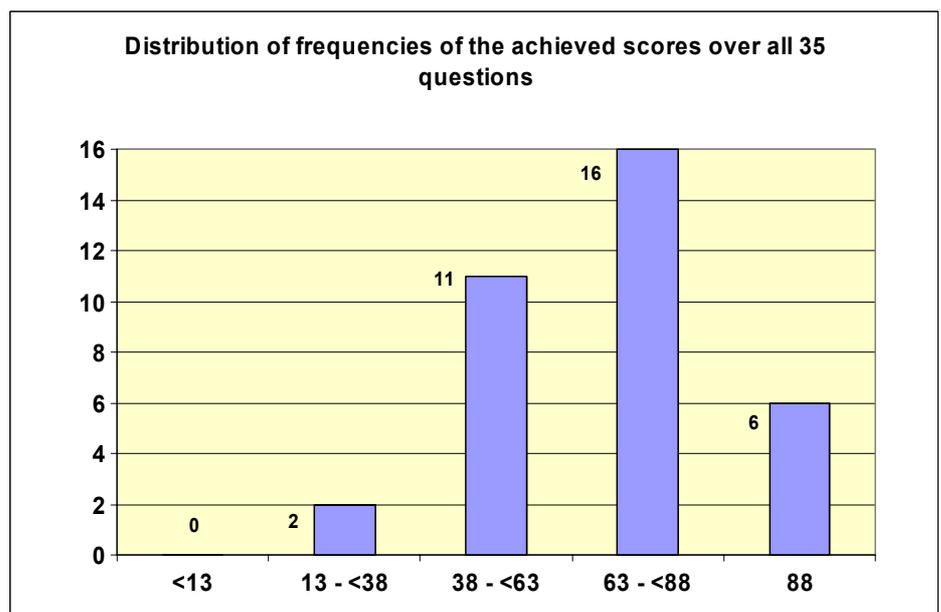
Level 0: no activity	<13 points
Level 1: ad-hoc oriented	≥13 to < 38 points
Level 2: isolated approach	≥ 38 to < 63 points
Level 3: system oriented	≥ 63 to < 83 points
Level 4: integrated approach	≥ 83 Points

Results

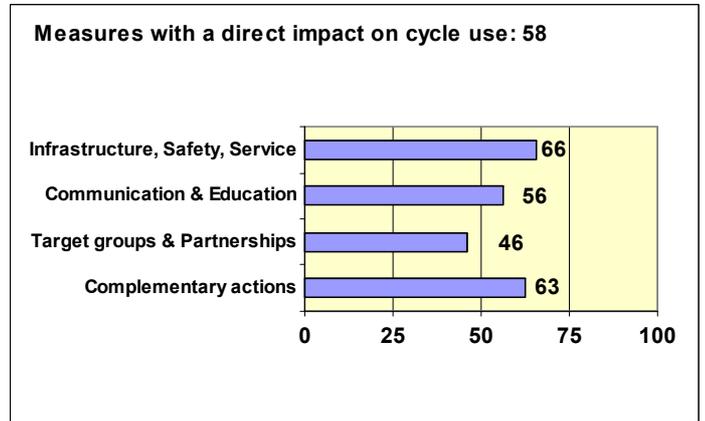
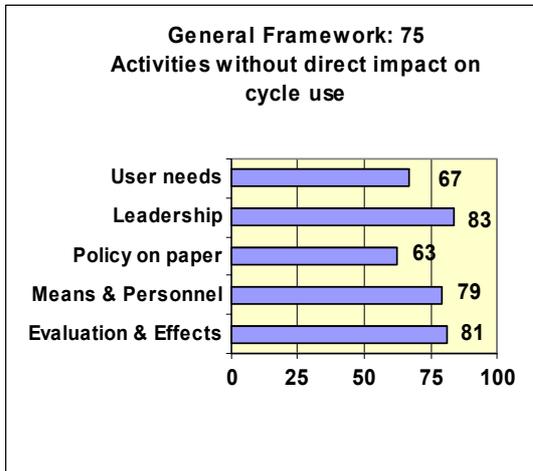
On the BYPAD ladder of development, Zurich achieves a medium level for its cycling policy: **65 points** on a scale from 0 to 100. This means that as a whole Zurich's cycling policy scores **in the lower part of the system oriented approach**.



A comparison of the results of the single modules shows a rather heterogeneous picture of the cycling policy: for the single modules, the results spread between less than 46 and 83 points, related to all 35 questions between 25 and 100. There is no field of the cycling policy, where the municipality of Zurich isn't active at all. For nearly half of the questions, Zurich reaches the level 'system oriented' (16 questions), while for one third the level 'isolated approach' is reached (11 questions).



The separate consideration of the modules describing the general framework of the cycling policy and the modules describing the measures with a direct impact on cycle use shows that the City of Zurich is scoring significantly better with the general framework (75) rather than with direct measures (58).



Results per module

User needs: 67 points – system oriented approach

The analysis of user needs is an important element of Zurich’s cycling policy, for which a sophisticated repertoire of methods is applied (e.g. pilot projects, studies, surveys, inquiries, exchange of knowledge and experience with other member cities and cantons of the Swiss Cycling Conference, study tours).

The knowledge of user needs is documented in guidelines which are updated on a regular basis, and communicated via the different expert, deciding and advisory boards, the website, printed newsletters and fact sheets.

As member of the standing cycling commission (Velowegkommission) and through regular exchange of information with the officials of the traffic planning division, the user organisation is involved in plans and projects at an early stage.

Leadership: 83 points – integrated approach

The section walking and cycling, part of the civil engineering office is in charge of development and execution of the cycling policy.

As an integrated part of the general mobility strategy, cycling is supported by politicians and officials on the strategic level. On the operational level, cycling has not yet got the necessary significance in all departments and divisions, opposite to public transport and walking.

A strong horizontal and vertical linking-up is safeguarded by various bodies with a deciding, advisory or informing function, where partly representatives of the users belong to.

Policy on paper: 63 points – system oriented approach

As one of the 18 partial strategies, the actual cycling policy (2004) is embedded in the local mobility strategy (2001). Its efficacy is amplified by measures of other partial strategies, i.e. streets in residential areas, shopping and leisure traffic, multimodality, mobility management. One of the measurable objectives of the cycling strategy is an increase of the modal share of cycling from 7.3% in 2000 to 12% in 2010 for trips within Zurich.

The cycling strategy is put into effect through annual working programmes, temporary programmes of emphasis to accelerate the realisation (cycle route network), and thematic partial programmes (e.g. one-way roads, junctions, cycle parking).

In spite of a clear political will to promote cycling, it has come repeatedly to great delays in the implementation phase. An explanation could be that – opposite of public transport and walking - cycling has not yet been regarded to be a self-evident part of the mobility policy by all departments and divisions.

The partial strategy ‚cantonal and regional co-operation‘ and the recently introduced checking for conformity to the mobility strategy may help to strengthen the position of cycling within the city administration and to accelerate the implementation processes.

Means & personnel: 79 points – system oriented approach

Cycling measures are financed through the current budget. Precise figures do not exist due to cycle traffic mainly using the roads in mixed profiles, which makes a clear assignment impossible. Projects are budgeted separately. For small measures and cycle parking facilities there are fixed annual budget allocations.

In the framework of the mobility strategy, the partial strategy ‚financing instruments‘ strives inter alia for safeguarding the financing of walking and cycling (by optimising existing financing instruments and traffic charges, introduction of new charges).

Advanced vocational training of the personnel is organised in a structured manner. There is a budget and programme for expert vocational training.

Infrastructure, Safety, Service:

66 points – system oriented approach

In the begin of 2006, ca. 315 of the 514 planned kilometres of the local cycle route network were put into effect, which is 69% of the cycle route network stated in the local traffic plan (Richtplan). In total, 150km are sign-posted, among which the first four continuous through routes crossing the city (total length 40km). However, there are still many gaps in the cycle route network, especially in complex junctions, it is partly difficultly recognisable and the city centre is badly accessible. An inter-departmental taskforce has been implemented to safeguard the accelerated completion of the cycle route network including signage until 2009.

By canalising fast car traffic on arterial roads and introducing low speeds on all other streets (30km/h in residential areas), the City of Zurich contributes to an improved cyclist safety in a structural manner.

Through annual working programmes, cycle parking, one of the three pillars of the local cycling strategy, is continuously improved, mainly focus-

ing on public cycle parking facilities, cycle parking management and cycle parking in residential, parking in residential houses.

Communication & Education: 56 points – isolated approach

For the communication towards actors of the cycling policy, the various deciding and advisory boards are an effective instrument. The results of analyses, studies and projects are communicated on a regular basis (printed facts sheets and newsletters, website). However, it is not safeguarded that this information reaches the user organisations and the councillors.

In the framework of the urban mobility strategy, image campaigns are carried out on a regular basis, where cycling is included as one of the urban means of transport. Communication measures for specific target groups focusing on cycling are only carried out occasionally.

Traffic instructors from the police are giving theoretical traffic lessons and practical cycle training in the classes 3 to 8. Since several years, the local cyclist user organisation IG Velo organises cycle training for children and adults. There is a need for additional and more intensive training and for traffic lessons, and a coordination and co-operation of police and user organisation is regarded as being reasonable.

Target groups & partnerships: 46 points – isolated approach

The chance of using tailored activities for promoting cycling of specific target groups or for specific trip purposes is hardly taken so far. Strategic partnerships with the objective to address additional target groups, to increase the multiplier effect and to open up additional financial resources, do hardly exist so far.

Complementary actions: 50 points – isolated approach

Since the introduction of a new transport policy in 1987, various coordinated and effective measures have been implemented to deflect car traffic, to reduce car use or to reduce car speeds, with the effect, that modal share of driving decreased to 23% in 2000. Because of the high priority of public transport, cycling can only partly benefit from these measures.

The numerous positive health effects of regular cycling are exploited only rudimentarily so far in the discussion of transport or health policy.

Evaluation & effects: 81 points – system oriented approach

The efficacy of implemented cycling measures is partly evaluated, for which a sophisticated repertoire of methods is applied.

For monitoring the development of cycle use, there are counts, inquiries, and the increase and evaluation of the data records for Zurich in the national micro-census, which is carried out once in five years. Despite extensive data a fast overview over cycle use is difficult because of the different survey methods.

In the annually published accident statistic, time series show the development of the last ten years. Perennial analyses of cyclist accidents including detailed evaluations of all accidents that have taken place in Zurich are made on a regular basis. Cognitions from these analyses are used as input for the improvement of traffic safety. In case of bigger measures, detailed accident analyses are used for ex-ante and ex-post investigations.

Results per question

AUDIT OF THE CYCLING POLICY IN ZURICH: RESULTS					
Module		Question		Scores per Question Module	
1	User needs	1	How are user needs ascertained?	50	67
		2	How are data on user needs made accessible?	75	
		3	How are user(group)s involved?	75	
2	Leadership	4	Where is the cycling policy prepared and executed?	75	83
		5	What impact do key individuals (both officials and politicians) have within the political decision-making process concerning cycling?	75	
		6	What steering platforms exist?	100	
3	Policy on paper	7	What is the content of the local cycling policy?	75	63
		8	How is the realisation of actions in the policy plan ensured?	50	
4	Means & Personnel	9	How is the financing of the cycling policy safeguarded?	75	79
		10	Is finance available to support new initiatives of third parties or innovative projects?	63	
		11	What is being done to improve the topic-related knowledge and skills of the staff?	100	
5	Infra-structure, Safety, Service	12	What is being done to improve the infrastructure for cycling?	75	66
		13	How is the maintenance of the cycling infrastructure organised?	75	
		14	What is being done to improve the orientation of bicycle users?	75	
		15	What is being done to improve bicycle parking?	50	
		16	What is being done to prevent bicycle theft and vandalism?	50	
		17	What is being done to improve safety for bicycle users?	75	
		18	What is being done to optimise the combination of public transport and cycling?	75	
6	Communi-cation & Education	19	What is being done to encourage cycle use through services to bicycle users?	50	56
		20	How is the cycling policy communicated to decision makers and (potential) actors?	75	
		21	What is being done to increase the image of cycling?	50	
		22	What initiatives are taken to encourage life long cycle use?	25	
7	Target groups & Partnerships	23	What is being done concerning education and cycle training?	75	46
		24	What is being done to encourage officials to cycle to work?	63	
		25	What is being done to promote cycling to work among local employers?	38	
		26	What is being done to promote cycling to work among local employers?	50	
		27	What is being done to promote cycling to school?	50	
		28	What is being done to promote cycling to leisure sites?	50	
8	Complemen-tary Actions	29	What is being done to promote shopping by bike?	25	63
		30	What is being done to curb car use?	88	
9	Evaluation & Effects	31	How are the health effects of cycling used to support cycling policy?	38	81
		32	How are the effects of the cycling policy measured?	75	
		33	How is the quality of projects and actions safeguarded?	88	
		34	How is bicycle use monitored?	63	
				100	
Total				65	

Activity fields for the future cycling policy

For Zurich's future cycling policy, the evaluation group has worked out the following main focuses:

ACTIVITY FIELDS FOR ZURICH'S FUTURE CYCLING POLICY
<p>User Needs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analysis of potentials and obstacles of cycle use • Definition of target groups with a potential for cycle use
<p>Infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> • Completion of cycle route network • Systematic reconstruction of intersections for direct, safe and comfortable cycling • Providing cycle parking facilities (preventing cycle theft, user-friendly, matching the location) • Improvement of intermodality
<p>Safety</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improvement of cyclist safety and subjective safety • Promotion of coexistence
<p>Communication towards</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politicians: objectivise the political discussion of cycling • Officials: promote the acceptance of cycling policy within the municipality • Politicians and Officials: contribute to improving the image of cycling and cyclists • Citizens: Bicycle = daily means of transport; cycling = life style; Zurich = city for cyclists • Road users: Zurich strives to promote coexistence among road users • Cyclists/citizens: the measures that have been put into effect; recommendations for cycle routes
<p>Cycle training & traffic instruction</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensification and extension for different target groups (e.g. foreign women) • Creation of training space for beginners

Berichtskonzept

Dieser Bericht dokumentiert die Ergebnisse des BYPAD-Audits in der Stadt Zürich, das in der Zeit von Januar bis September 2006 durchgeführt wurde. Gleichzeitig ist er ein Versuch, die bisherigen Programme, Massnahmen, Resultate und Wirkungen der Zürcher Velopolitik in Grundzügen in einem Dokument zusammen zu fassen. Der vorliegende Schlussbericht baut in Struktur und Inhalt auf dem Zwischenbericht vom Mai 2006 auf, erweitert um die dort noch nicht ausgeführten Kapitel, die Ergebnisse des zweiten BYPAD-Meetings am 29.5.2006, sowie die dort bzw. im Anschluss daran angebrachten Ergänzungen und Korrekturen.

Kapitel 1 gibt einen Überblick über die BYPAD-Methode und die damit gemachten Erfahrungen.

Kapitel 2 gibt einen Überblick über Prozess und zeitlichen Ablauf des BYPAD-Audits in Zürich sowie über die in den Prozess involvierten Personen.

In Kapitel 3 sind die Audit-Ergebnisse im Detail zusammen gestellt. Diese Ergebnisse beruhen auf den durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe ausgefüllten BYPAD-Fragebögen sowie der Diskussion während des Konsensmeetings am 5.4.2006, auf der Durchsicht der von der Stadt Zürich zur Verfügung gestellten Informationen, der Website der Stadt Zürich sowie weiterer Literatur und Quellen (siehe Literatur- und Quellenverzeichnis). Bei jeder Frage sind zugleich die Aktivitäten der Stadt Zürich im jeweiligen Bereich skizziert. Ausserdem sind hier von der Auditorin erfolgreiche Massnahmen anderer Städte im jeweiligen Bereich aufgeführt, die aus der externen Sicht auch für Zürich aussichtsreich erscheinen.

Kapitel 4 liefert eine Übersicht der Stärken und Schwächen der Velopolitik der Stadt Zürich aus Sicht der BYPAD-Auditorin.

In Kapitel 5 sind die Handlungsfelder und Qualitätsziele für die künftige Velopolitik der Stadt Zürich beschrieben, auf die sich die Evaluationsgruppe in einem zweiten Meeting am 29.5.2006 geeinigt hat.

Kapitel 6 enthält Empfehlungen aus Sicht der Auditorin zu verschiedenen Handlungsfeldern sowie eine Kurzbeschreibung von effektiven Beispielen aus verschiedenen europäischen Ländern, die in angepasster Form auch für Zürich sinnvoll erscheinen. Es handelt sich hierbei um eine konzentrierte Zusammenstellung der Beispiele, die bereits in Kapitel 4 verstreut bei den einzelnen Fragen aufgeführt sind.

1 BYPAD in Kürze

1.1 Überblick

BYPAD ist ein in europäischem Rahmen entwickeltes Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Velopolitik. BYPAD steht für Bicycle Policy Audit und basiert auf internationaler Best Practice in der lokalen Velopolitik, d.h. BYPAD macht sich erfolgreiche Strategien und Massnahmen zunutze, die anderswo in Europa erfolgreich eingesetzt werden.

Mit BYPAD können Städte ihre Velopolitik selber evaluieren und Qualitätsziele entwickeln. Durch die europaweite Anwendung und Erfahrungsaustausch zwischen den BYPAD-Städten wird ein nachhaltiger Beitrag zur Qualitätsverbesserung kommunaler Velopolitik in europäischen Städten geleistet.

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und dabei in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble.

Im EU-Nachfolgeprojekts BYPAD+ (2003-2005) wurde die BYPAD-Methode verbessert, und es wurde ein europaweites Auditorennetz aus Veloexperten aufgebaut, die eigens für die BYPAD-Audits im eigenen Land geschult wurden. Diese BYPAD-Auditoren fungieren als nationale Anlaufstellen. Sie haben zwischen 2003 und 2005 BYPAD-Auditprozesse in ca. 45 Städten zwischen Finnland und Portugal, Tschechien und Irland begleitet.

Im EU-Projekt BYPAD Platform (2006-2008) werden eine schlanke BYPAD-Version für kleine Städte sowie eine BYPAD-Version für Regionen entwickelt und als Pilot eingesetzt und der Erfahrungsaustausch zwischen den BYPAD-Anwendern weiter angekurbelt (u.A. Website, Best-Practice-Datenbank, regionale Workshops, internationale Seminare). Nach Abschluss des Projekts werden über 100 Städte und ca. 35 Regionen in ca. 20 europäischen Ländern ihre Velopolitik nach derselben Methode auf den Prüfstand gestellt haben.

In der Schweiz haben bisher der Kanton Basel-Stadt sowie Lausanne und Genf ihre Velopolitik auditiert. Der Kanton Zürich ist Pilotanwender der BYPAD-Version für Regionen.

Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Velopolitik in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Turnusmässige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Velopolitik aufzeigen und dienen der Wirksamkeit der ergriffenen Massnahmen.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten und Regionen entsteht ein europaweites Netzwerk von BYPAD-Städten. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen – positive wie negative

- untereinander auszutauschen und voneinander zu lernen – und ermöglicht damit ein Benchmarking kommunaler Velopolitik.

Weitere Details zu BYPAD finden sich auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Die internen Seiten, zu denen nur BYPAD-Städte Zugang haben, enthalten Übersichten und Zusammenfassungen der Ergebnisse der auditierten Städte, wodurch die Möglichkeit zum direkten Vergleich von deren Velopolitik mit der anderer europäischer Städte gegeben ist.

1.2 Der BYPAD-Ansatz

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Techniken des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und grösseren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Der QM-Ansatz kann auch auf kommunale Velopolitik übertragen werden, und zwar mit dem Ziel, die Velonutzung zu stärken und die Sicherheit für Velo Fahrende zu verbessern.

BYPAD betrachtet kommunale Velopolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Velopolitik, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist. BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Jedem Modul wird ein Level auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamten Velopolitik. An Hand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jeden Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Ausserdem wird es möglich, die Entwicklung in der städtischen Velopolitik zu beobachten.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen Evaluationsgruppe durchgeführt, unter Begleitung eines externen Beraters. Die Teilnehmer setzen sich zusammen aus den für Veloverkehrsfragen zuständigen Politikerinnen und Politikern, den städtischen Mitarbeitenden, die für Konzeption und Ausführung der Velopolitik zuständig sind, sowie Vertretern der örtlichen Nutzergruppen. Die Evaluationsgruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

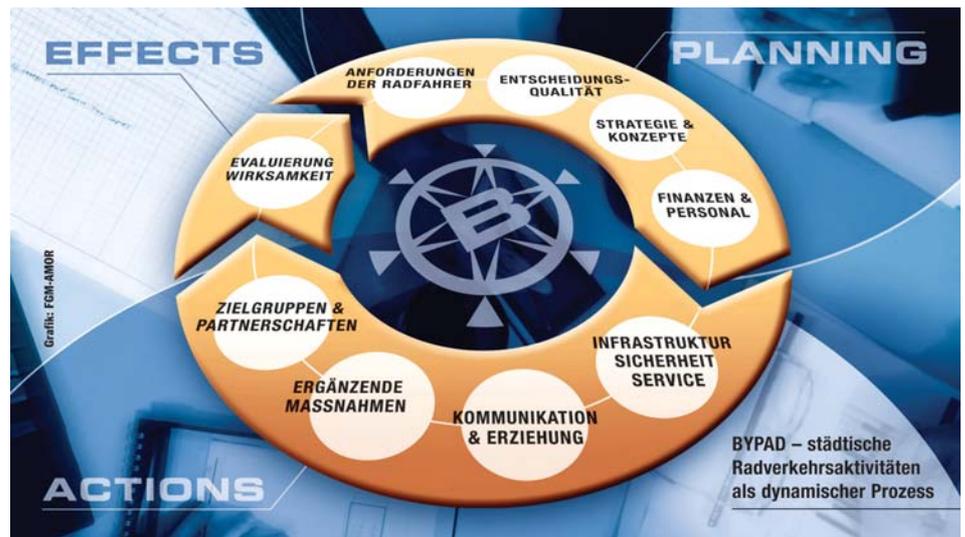
Der Prozess beginnt damit, dass jedes Mitglied der Evaluationsgruppe einzeln den BYPAD-Fragebogen ausfüllt und seine individuelle Beurteilung der örtlichen Velopolitik abgibt. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensmeeting zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem weiteren Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Velopolitik entwickelt.

Die folgenden Instrumente/Elemente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Hintergrund-Informationen über die Stadt und ihre Velopolitik;
- BYPAD-Fragebogen;
- 1. BYPAD-Meeting: Konfrontations- und Konsensmeeting;
- BYPAD-Zwischenbericht: Ergebnisse vom 1. BYPAD-Meeting und Evaluation der Hintergrundinformation;
- 2. BYPAD-Meeting: Aufstellung eines Qualitätsplans;
- BYPAD-Qualitätsplan: velopolitische Ziele für die nächsten Jahre. Dieser Plan wird von der Evaluationsgruppe entwickelt und vom Auditor ergänzt;
- BYPAD-Zertifikat;
- BYPAD-Website: Forum für BYPAD-Städte zum Erfahrungsaustausch (www.bypad.org, Intranet).
- Regionale BYPAD-Workshops: Foren für intensiven Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen zwischen den BYPAD-Städten.

1.3 BYPAD-Module

Innerhalb des Fragebogens ist die Velopolitik in neun Module unterteilt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Rahmenbedingungen, Umsetzung und Evaluation zuordnen.



1.3.1 Rahmenbedingungen

Nutzeranforderungen

Dieser Modul prüft, wie die Anforderungen der Nutzer ermittelt werden und in die Velopolitik einfließen und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer in den politischen Entscheidungsprozess einbezogen werden.

Steuerung der Politik/ Entscheidungsqualität

Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikerinnen und Politikern bezüglich Durchsetzung und Qualität der Velopolitik werden untersucht. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, um die angestrebten Änderun-

gen aktiv herbeizuführen, oder stehen sie eher isoliert ohne grossen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und welchen Einfluss führende Persönlichkeiten auf die (Verkehrs-)Politik haben. Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer verantwortlich ist (eine Person oder der ganze Stadtrat). Geachtet wird auch das Vorhandensein von internen und externen Lenkungsorganen sowie die Möglichkeiten, wie Nutzer(organisationen) ihre Interessen einbringen können.

Politik auf dem Papier: Strategien & Konzepte

Dieser Modul untersucht die vorhandene Strategie der Velopolitik und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Velopolitik und in welchem Ausmass ist sie in den grösseren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit Fach- oder Stadtgrenzen überschreitenden Problemen.

Finanzen & Personal

Dieser Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Veloverkehr zu tun haben. Sind die Ressourcen im Einklang mit den angestrebten Zielen? Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Velopolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern. Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Velopolitik zu bekommen? Wird versucht, über die üblichen Finanzierungsinstrumente hinaus zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschliessen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

1.3.2 Umsetzung

Bei diesen Modulen geht es um die eigentlich veloverkehrsspezifischen Massnahmen, also die Massnahmen, die dazu beitragen (können), dass Leute tatsächlich auf Velo umsteigen. Wegen der Vielzahl der möglichen Massnahmen ist die Umsetzung auf vier Module aufgeteilt.

Infrastruktur, Sicherheit & Service

Wie werden die Strassen und Wege velotauglich gestaltet bzw. welche Veloinfrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Orientierung der Velo Fahrenden im Netz und die getroffenen Massnahmen zur Veloparkierung. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velo Fahrende ist ein zentraler Bereich, weshalb ihm besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachte Veloparkierung, eine Velostation etc. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Kommunikation & (Verkehrs-)Erziehung

In diesem Modul geht es zum einen darum, wie die städtische Velopolitik gegenüber den Akteuren in Verwaltung, Politik und in der Öffentlichkeit kommuniziert wird, wie Daten, Fakten, Ziele, Massnahmen, Argumente, Wirkungen bekannt gemacht und verbreitet werden, um neue Akteure zu

finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Velopolitik liefern. Andererseits geht es um die Frage, wie die allgemeine Akzeptanz des Velo Fahrens verbessert wird. Ausserdem wird nach Initiativen und Aktivitäten in den Bereichen (Verkehrs-)Erziehung und Velofahrtraining gefragt.

Partnerschaften & Zielgruppen

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Velopolitik bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Velo gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Massnahmen, um "lebenslanges Velo Fahren" zu fördern?

Ergänzende Massnahmen

Dieser Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Velopolitik, die aber einen Einfluss auf die Velonutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Velo Fahrens genutzt, um die Velonutzung zu steigern.

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt die Velonutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

1.3.3 Evaluation

Evaluation & Wirksamkeit

Dieser Modul konzentriert sich darauf, wie die Ausführung der Beschlüsse und die Ergebnisse der Velopolitik überprüft werden und auf welche Art diese Daten für weitere Verbesserungen der Velopolitik genutzt werden. Die direkten Wirkungen der Velopolitik sind der zweite wesentliche Bereich in diesem Modul. Wie nutzt die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses und von Einzelprojekten sichergestellt? Wie wird die Velonutzung (regelmässig) untersucht, wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

1.4 Bewertungsstufen

Auf Basis der ausgefüllten Fragebögen, der Ergebnisse der Diskussion der Evaluationsgruppe im Konsensmeeting und der Interpretation der Hintergrundinformationen wird für jeden Modul eine Qualitätsstufe zwischen 0 und 4 ermittelt. Qualitätsverbesserung in der städtischen Velopolitik bedeutet somit ein stufenweises Erklimmen der BYPAD-Entwicklungsleiter. Das bedeutet auch, dass das Erreichen der höchsten Stufe Zeit benötigt und sicher nicht von einem Tag auf den anderen erreicht werden kann.

Die Entwicklungsleiter ist das Barometer der städtischen Velopolitik, auf dem die Stadt ablesen kann, wo sie zu einem bestimmtem Zeitpunkt mit ihrer Velopolitik steht und vor allem, wo die Stärken und wo die Schwächen liegen, und zwar für jeden Modul einzeln. Gleichzeitig erhält die Stadt für jeden Bereich der Velopolitik einen direkten Überblick darüber, was dort getan werden kann bzw. muss, um eine höhere Stufe zu erreichen.

Im BYPAD-Fragebogen ist den Fragen zu den einzelnen Bereichen der städtischen Velopolitik je eine Qualitätsstufe zwischen 1 und 4 zugeordnet worden. Zur besseren Vermittlung der Spannweite und um Dezimalstellen zu vermeiden, sind diese Punktzahlen im vorliegenden Schlussbericht jeweils mit 25 multipliziert worden, wodurch eine **Skala zwischen 0 und 100** erreicht wurde.

Stufe 0: keine Aktivität	<13 Punkte
Stufe 1: Ad-hoc-orientiert	≥13 bis < 38 Punkte
Stufe 2: Isolierter Ansatz	≥ 38 bis < 63 Punkte
Stufe 3: System-orientiert	≥ 63 bis < 83 Punkte
Stufe 4: Integrierter Ansatz	≥ 83 Punkte

Die erreichte Punktzahl eines Moduls ergibt sich aus dem arithmetischen Mittel der Punkte der zu diesem Modul gehörenden Fragen.

Die Entwicklungsstufen sind folgendermassen charakterisiert:

Stufe 1: Ad hoc-orientiert (≥13 bis < 38 Punkte)

Auf dieser Stufe beschränkt sich die Velopolitik auf Lösungen isolierter Problemstellen. Wegen des engen Verständnisses der Velopolitik werden Massnahmen ausschliesslich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit getroffen und das an einzelnen Stellen. Sie ist charakterisiert durch:

- niedrige und ungleichmässige Finanzmittel
- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position
- kaum Öffentlichkeitsarbeit
- informelle Strukturen und Entscheidungen
- Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements

Keine Massnahmen oder nur einzelne Charakteristika für Stufe 1 erfüllt werden, ergibt Stufe 0.

Stufe 2: Isolierter Ansatz (≥ 38 bis < 63 Punkte)

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Velopolitik. Diese ist aber weder in die übrige Verkehrspolitik noch andere Politikbereiche integriert. Veloverkehrsmassnahmen beschränken sich meist auf Infrastruktur, für die auch gewisse Qualitätsstandards eingehalten werden; es gibt nur wenige andere Aktivitäten. Die Velopolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Velo Fahrenden
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen kann es zu kontraproduktiven Entscheidungen kommen

Stufe 3: System-orientiert (≥ 63 bis < 83 Punkte)

Velo Fahren wird als System gesehen, welches in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt politische Unterstützung von verschiedenen verantwortlichen Politikerinnen und Politikern. Die Velopolitik umfasst eine grosse Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur ...). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Velopolitik. Charakteristika sind:

- Projektartige Organisation der Velopolitik mit Tendenzen zur langfristigen Planung
- die Nutzeranforderungen werden systematisch berücksichtigt
- es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als feste Grundlage der Velopolitik
- es gibt grosse Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber....)

Stufe 4: Integrierter Ansatz (≥ 83 Punkte)

Velopolitik ist ein integrierter Bestandteil des gesamten Mobilitäts politik mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung ...). Sie wird als kontinuierliche Aufgabe wahrgenommen.

Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs werden ergänzt durch Massnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Velopolitik. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften, Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute Datenverfügbarkeit
- systematische Wirkungskontrollen
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- systematische Arbeit in Netzwerken
- strategische Partnerschaften.

2 Der BYPAD-Audit-Prozess in Zürich

Der Audit-Prozess fand in der Stadt Zürich im Zeitraum zwischen Januar und September 2006 statt.

Audit-Prozess in der Stadt Zürich		
1	Termine + Evaluationsgruppe festlegen	Januar 2006
	Anforderung Hintergrundinformationen	
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen	23.3.06
3	Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail	23.1.06
	Individuelles Ausfüllen des Fragebogens	23.3.06
4	Auswertung der Fragebögen	
	Vorbereitung 1. Meeting	
5	Präsentation Veloverkehrsprojekte/ Infrastruktur	28.3.06
	1. Meeting: Konsensgespräch	5.4.06
6	Auswertung des Konsensgesprächs	
	Sichtung + Auswertung Hintergrundinformationen	
	Erstellung Zwischenbericht	
	Versand Zwischenbericht an Evaluationsgruppe	22.5.06
7	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	
8	2. Meeting: Formulierung von Qualitätszielen	29.5.06
9	Auswertung des 2. Meetings	
	Schlussbericht und Qualitätsplan	14.7.06
	Lesen und Stellungnahme Schlussbericht	25.8.06
	Bereinigter Schlussbericht an Stadt Zürich	1.9.06
	Behandlung des Schlussberichts in der Velokommission	12.9.06
	Aktivitäten der Evaluationsgruppe	

Zusammensetzung der Evaluationsgruppe:

Die Evaluationsgruppe der Stadt Zürich setzte sich wie folgt zusammen:

Politik	Esther Maurer, Stadträtin, Vorsteherin Polizeidepartement der Stadt Zürich Martin Waser, Stadtrat, Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich
Verwaltung	Jürg Volkart, Stadtpolizei / Prävention Schulinstruktion Urs Walter, Tiefbauamt Zürich, Verkehrsplanung Reinhard Widrig, Dienstabteilung Verkehr
Nutzer¹	Robert Hotz, ACS Alexander Jäger, IG Velo Zürich/ Gemeinderat Daniel Leupi, IG Velo Zürich/ Gemeinderat André Odermatt, IG Velo Zürich/ Gemeinderat
	Prozessbegleitung Ursula Lehner-Lierz, velo:consult, Männedorf Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

¹ Mitglieder der Velowegkommission

Stellungnahmen

Ergänzungen, Korrekturen und Anregungen zum Schlussbericht gingen ein von Reinhard Widrig, Jürg Volkart, Urs Walter, Alexander Jäger, André Odermatt. Diese wurden bei der Schlussbereinigung eingearbeitet.

Der Veloklimatest der IG Velo 2006

Zeitgleich, aber unabhängig vom BYPAD-Audit in Zürich hat die IG Velo Schweiz im Frühjahr 2006 den ersten Veloklimatest in der Schweiz durchgeführt, dessen Ergebnisse am 29.5.2006, zufällig zeitgleich mit dem 2. BYPAD-Meeting, veröffentlicht wurden. Da der Veloklimatest Anhaltspunkte über die Zufriedenheit der Velo Fahrenden in Zürich gibt, sind eine Kurzinterpretation sowie die Ergebnisse für Basel, Bern, Winterthur und Zürich im Anhang dargestellt.

In der nachfolgenden Beschreibung der Einzelfragen sind teilweise bewährte Praxisbeispiele aus anderen europäischen Städten zum jeweiligen Themenbereich ergänzt worden. Sie sollen als Anregungen für die Zürcher Velopolitik dienen. Zur besseren Unterscheidung vom übrigen Text sind sie blau unterlegt.

3 Bewertung der bisherigen Velopolitik: Ergebnisse des ersten BYPAD-Meetings

3.1 Erwartungen und Befürchtungen der Mitglieder der Evaluationsgruppe

Am Beginn der ersten Sitzung wurden die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung gebeten, ihre Erwartungen an den BYPAD-Prozess sowie ihre Befürchtungen zu benennen. Die Ergebnisse sind nachfolgend festgehalten.

Erwartungen
<ul style="list-style-type: none"> • Kräfte bündeln • Am gleichen Strick ziehen • Profitieren von Anderen • Klare Ziele Velowegpolitik • Ein klares Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern • Formulierung einer nachhaltigen <u>Velopolitik</u> in der Verwaltung/Politischen Ebene • Qualitätssteigerung für VelofahrerInnen • Imageverbesserung der Velo Fahrenden • Velo als Verkehrsmittel für den Alltag ???? • ‚Velo-Mainstreaming‘ • Fachliche, praxisbezogene Standortbestimmung • Aufzeigen der Handlungsspielräume, die in der Stadt Zürich noch vorhanden sind (konkret!) • Mehr Klarheit in innerstädtischen Abläufen • Verbesserung der Velopolitik (resp. die Grundverbesserungen, die nötig sind, kennt man) • Schwächen/ Stärken der Velopolitik werden aufgezeigt • Miteinander aller Verkehrsteilnehmer wird gestärkt, nicht ausspielen gegen andere Verkehrsteilnehmer • Anstoss für Veloförderung in Zürich 2007-2012 • Bessere Vernetzung der Akteure • Erkennen der Herausforderungen für die Zukunft (auch langfristig, z.B. Velonutzung von Kindern und Jugendlichen abnehmend) • Chancen erkennen und Massnahmen, Zuständigkeiten (und Mittel/Fristen) festlegen • Beitrag zu Steigerung des Veloverkehrs • Beitrag zu Velo als gleichwertiges Verkehrsmittel in Verwaltung und Sicht der Bevölkerung • Stärken und Schwächen kennen • Handlungsschwerpunkte erkennen • Zusammenarbeitsmodelle mit Partnern verbessern (Rollenteilung, gegenseitige Synergien, ...) • Zielklärung: was können/ wollen wir erreichen • Bestätigung der Teilstrategie Veloverkehr

- ,Gewichtung der Massnahmen der Teilstrategie (gezieltere und besser abgestützte Umsetzung der Massnahmen
- ,Vergleich' mit anderen Städten. Wo steht Zürich?
- Annäherung von unterschiedlichen Haltungen
- Impulse für Veloförderung

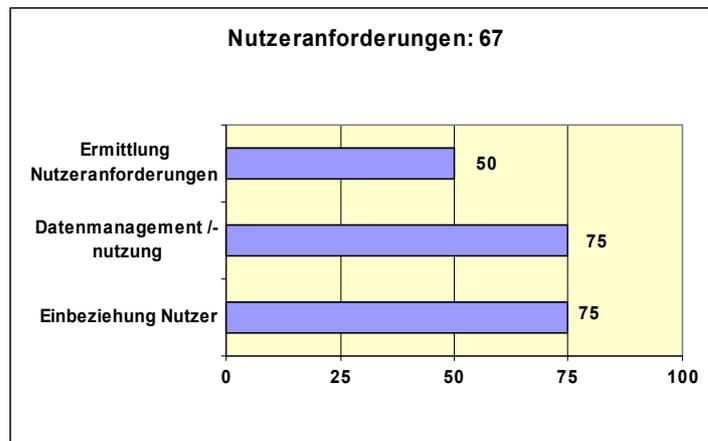
Befürchtungen

- Kaum Beiträge seitens Automobilverband möglich
- Verteidigungshaltung des einen und des anderen
- Theoretisches, am Raster statt an Problemen orientiertes Vorgehen
- Grosser Aufwand, wenig Output
- Verzettelung bei einzelnen Fragen
- Einseitige Betrachtung für das Velo
- Vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sehen
- Genügende Abstützung
- Keine
- Kein Konsens über Velomassnahmen (Velo auf Hauptverkehrsstrassen oder auf Nebenstrassen, etc.)
- Differenzen innerhalb der Verwaltung werden in dieser Zusammensetzung nicht auf den Tisch gelegt.

3.2 Ergebnisse im Überblick

BYPAD-Audit der Velopolitik in Zürich: Ergebnisse					
Modul		Frage		Punkte pro Frage Modul	
1	Nutzeranforderungen	1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	50	67
		2	Nutzbarmachung der ermittelten Daten	75	
		3	Einbeziehung der Nutzergruppen	75	
2	Steuerung der Politik	4	Vorbereitung und Ausführung der Velopolitik	75	83
		5	Einfluss Verantwortlicher auf velopolitischen Entscheidungsprozess	75	
		6	Lenkungsgremien	100	
3	Strategien & Konzepte	7	Inhalt der Velopolitik	75	63
		8	Sicherstellung der Umsetzung der Velopolitik	50	
4	Finanzen & Personal	9	Sicherstellung der Finanzierung der Velopolitik	75	79
		10	Mittel für innovative Initiativen/Projekte	63	
		11	Möglichkeiten der fachspezifischen Weiterbildung	100	
5	Infrastruktur, Sicherheit, Service	12	Infrastruktur zum Fahren	75	66
		13	Unterhalt der Infrastruktur	75	
		14	Orientierung & Wegweisung	75	
		15	Veloparkierung	50	
		16	Diebstahl- und Vandalismusprävention	50	
		17	Sicherheit der Velo Fahrenden	75	
		18	Kombination ÖV & Veloverkehr	75	
6	Kommunikation & Erziehung	20	Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern und Akteuren	75	56
		21	Verbesserung Image des Velo Fahrens	50	
		22	Lebenslanges Velo Fahren	25	
		23	Erziehung und Velofahrtraining	75	
7	Zielgruppen & Partnerschaften	24	Förderung Velonutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	63	46
		25	Förderung Velonutzung im Arbeitsverkehr allgemein	38	
		26	Förderung Velonutzung im Schulverkehr	50	
		27	Förderung Velonutzung im Freizeitverkehr	50	
		28	Förderung Velonutzung im Einkaufsverkehr	50	
8	Ergänzende Massn.	30	Massnahmen zur Reduzierung der Autonutzung	88	63
		31	Nutzung Gesundheitseffekte für Velopolitik	38	
9	Evaluation & Wirksamkeit	32	Ermittlung Wirksamkeit Velopolitik	75	81
		33	Qualitätssicherung für Einzelprojekte	88	
		34	Monitoring Velonutzung	63	
		35	Nutzung Sicherheitsdaten	100	
				65	

3.3 Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)



Frage 1: Wie werden Nutzeranforderungen ermittelt?

Es besteht Konsens darüber, dass die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer in der Velopolitik der Stadt Zürich ernst genommen werden. Dies äussert sich u. a. darin, dass es mit dem Velofon bereits seit über 20 Jahren eine zentrale Anlaufstelle der Stadtverwaltung für Anregungen und Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger gibt, 2005 abgelöst durch ein Infoportal auf der städtischen Website für alle Verkehrsarten. Über diesen niederschweligen Kommunikationskanal erreicht die Stadt Zürich etwa jeden zweiten Tag eine Mitteilung.

Neben dieser passiven Form werden Nutzeranforderungen auch aktiv ermittelt. Dies geschieht überwiegend in direktem Zusammenhang mit konkreten Projekten (z.B. Limmatquai, Langstrasse, Velogate), allerdings auch thematisch (systematische Untersuchung von Knoten auf Velotauglichkeit, Angebot und Nachfrage von Veloparkierung an Bahnhöfen) oder ansatzweise zielgruppenspezifisch (Schulverkehr).

Die Ermittlung geschieht in Form von Pilotprojekten, Studien, Umfragen, Erhebungen und Studienreisen. Gelegentlich wird die Nähe zu ETH, Universität oder anderer Hochschulen genutzt, um Spezialfragen im Rahmen von Diplom- oder Studienarbeiten untersuchen zu lassen.

Für den Fachbereich Verkehrsplanung ist der direkte Austausch mit Velofachleuten aus anderen Gemeinden und Kantonen innerhalb der Velokonferenz Schweiz (VKS) eine wichtige Informationsquelle für Nutzeranforderungen.

Es wird ein Analysebedarf gesehen bzgl. der Gründe, warum Teile der Bevölkerung (u.a. Migrantinnen und Migranten) nicht bzw. nicht mehr Velo fahren und wie man diese zum Velo Fahren bewegen kann.

Es fehlt eine detaillierte Analyse der Grundanforderungen von Velo Fahrenden (Direktheit, Zusammenhang, Sicherheit, Komfort, Attraktivität) sowie Aussagen darüber, wie diese Grundanforderungen mit dem Koexistenzprinzip in Einklang zu bringen sind.

Darüber hinaus fehlt eine Analyse der Bedingungen, unter denen nicht Velo Fahrende aufs Velo umsteigen bzw. welche Gründe sie davon abhalten.

Das Ziel, die Velonutzung bis 2010 von 7.3 auf 12% zu steigern, ist ein sehr ambitioniertes Vorhaben. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass bereits 70% aller Wege zu Fuss oder mit dem ÖV zurückgelegt werden. Zuwächse beim Velo sollten in erster Linie durch Umstieg vom Auto kommen bzw. durch Abwicklung des zusätzlichen (im Mikrozensus noch nicht berücksichtigten) Verkehrs in den Entwicklungsgebieten mit dem Velo. Der Umstieg vom Auto aufs Velo kann aber nur erreicht werden, wenn pro Zielgruppe die vorhandenen Potenziale wirklich ausgeschöpft werden. Dies erfordert eine detaillierte Potenzialanalyse für jede einzelne Zielgruppe/ für jeden Verkehrszweck sowie die Umsetzung eines darauf massgeschneiderten Massnahmenprogramms. Dies setzt voraus, dass die Anforderungen der Nutzer in den verschiedenen Zielgruppen bekannt sind.

Frage 1: Ermittlung der Nutzeranforderungen	50
--	-----------

Frage 2: Wie werden die Daten über Nutzeranforderungen nutzbar gemacht?

Innerhalb der Verwaltung gibt es einen geregelten und intensiven Austausch über Nutzeranforderungen. Diese Aktivitäten werden aber weder von den Gemeinderäten noch von den Nutzerorganisationen wahrgenommen, da sie nach aussen nicht kommuniziert werden.

Für die Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden aus der Bevölkerung, die den Fachbereich Verkehrsplanung über das Internetportal erreichen, gibt es verbindliche Verfahrensvorschriften. Beschwerden und Anregungen werden zur Prüfung bzw. Bearbeitung an die zuständigen Abteilungen weitergeleitet, so dass je nach Fall sehr schnell reagiert werden kann. Beschwerden und Anregungen werden beim Fachbereich Verkehrsplanung (TED) bzw. der Dienstabteilung Verkehr (PD) in jeweils separaten Datenbanken gesammelt, um diese zu beheben oder bei Bedarf umsetzen zu können, z.B. im Rahmen von (Um-)Baumassnahmen im entsprechenden Strassenabschnitt. Unterschiedliche Strukturierung und fehlende Vernetzung haben allerdings zur Folge, dass für mit Velofragen betraute Verwaltungsmitarbeitende aus anderen Departementen oder Abteilungen nur eine beschränkte Möglichkeit besteht, sich aktiv über anliegende Beschwerden und Vorschläge, Bearbeitungsstand, Prüfungsergebnisse oder getroffene Entscheidungen informieren zu können.

Erkenntnisse über Nutzeranforderungen werden in lokalen, regelmässig aktualisierten Richtlinien dokumentiert und auf regelmässiger Basis über die verschiedenen Entscheidungs-, Fach- und Beratungsgremien verbreitet sowie gegenüber beauftragten Firmen kommuniziert. Erkenntnisse über Nutzeranforderungen werden ausserdem über die auf Fachleute ausgerichteten *Infoblätter Verkehr* bzw. die Website kommuniziert. Es zeigt sich allerdings, dass diese Informationen nicht alle Adressaten erreichen und eine klare Unterscheidung zwischen Innen- und Aussensicht besteht: Die Nutzervertreter, von denen drei gleichzeitig Gemeinderäte sind, fühlen sich schlecht informiert.

Frage 2: Nutzbarmachung von Nutzeranforderungen	75
--	-----------

Frage 3: Wie werden die Nutzergruppen beteiligt?

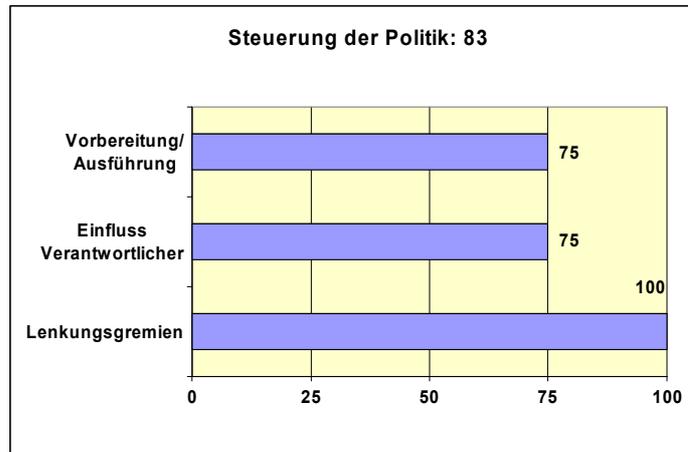
Mit ihrem Sitz in der Velowegkommission, einem zweimal jährlich tagenden Beratungsgremium, dem Stadträte, Legislative und massgebliche Verwaltungsfachleute angehören, ist die IG Velo frühzeitig in alle velopolitischen Fragestellungen und Vorhaben einbezogen und hat die Möglichkeit, ihre Anliegen direkt einzubringen. Mit dem Infotreffen Velo- und Fussverkehr (zwei Mal pro Jahr) findet darüber hinaus ein regelmässiger Dialog und Informationsaustausch zwischen der Verwaltung und den Nutzer- und Interessensorganisationen statt, deren Frequenz aus Sicht der Nutzer allerdings häufiger sein dürfte.

Projektvorschläge der IG Velo werden ernsthaft geprüft.

Frage 3: Beteiligung von Nutzergruppen	75
---	-----------

MODUL	NUTZERANFORDERUNGEN	TOTAL: 67
--------------	----------------------------	------------------

3.4 Modul 2: Steuerung der Politik (Fragen 4 bis 6)



Frage 4: Wo wird die Velopolitik vorbereitet und ausgeführt?

Strategieentwicklung, Entwicklung von Massnahmenkonzepten und Arbeitsprogrammen der Velopolitik liegen federführend bei der **Fachstelle Fuss- und Veloverkehr**, die im Tiefbauamt angesiedelt ist. Die Fachstelle koordiniert alle Veloangelegenheiten in der Stadt Zürich. Sie ist interne und externe Ansprechpartnerin zu Fragen und Belangen des Veloverkehrs, wobei letztere Funktion mit Einrichtung des Infoportals www.mobilin-zuerich.ch für die Öffentlichkeit entlastet wird.

Projektierung und Umsetzung geschehen in den zuständigen Dienstabteilungen bzw. Fachbereichen.

Die aktuelle Velopolitik, die **Teilstrategie Veloverkehr** der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, wurde von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr erarbeitet, begleitet von einer interdepartementalen Arbeitsgruppe unter partieller Mitwirkung der IG Velo, und am 18.10.2004 vom Stab Verkehr beschlossen. Sie hat damit eine breite fachliche Abstützung (verschiedenen Fachbereiche und Dienstabteilungen, drei Departemente) in der Verwaltung und ist Teil der Legislaturziele des Stadtrats.

Die Umsetzung der Teilstrategie Veloverkehr geschieht in einzelnen Projekten. So hat der Stab Verkehr 2001 mit dem Projekt **Velo 2006** eine interdepartementale Taskforce unter Federführung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr mit kantonaler Beteiligung mit der Fertigstellung des stadtweiten durchgehenden Veloroutennetzes innerhalb von drei bis vier Jahren (bis 2009) beauftragt. Die Hinzuziehung der verschiedenen städtischen und kantonalen Dienstabteilungen sowie bei Bedarf externer Experten soll die erforderliche horizontale und vertikale Kommunikation, Koordination und Kooperation sicherstellen.

Für die Umsetzung der vom Volk angenommenen Veloinitiative wurde 1988 die Stelle des Velobeauftragten eingerichtet, die sich im Laufe der Jahre zur **Fachstelle Fuss- und Veloverkehr** entwickelt hat. Die nachfolgende Tabelle ist ein Versuch, die Entwicklung dieser Fachstelle darzustellen.

Entwicklung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr		
1987	Vorstoss der IG Velo zur Schaffung einer Stelle eines Velobeauftragten	
1988-1989	Velobeauftragter auf Auftragsbasis (50%), Stadtplanungsamt	Beschleunigte Umsetzung der Veloweginitiative
1989	Stelle des Velobeauftragten (100%), Zeichnerin (100%), Stadtplanungsamt	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigte Umsetzung der Veloweginitiative • Initiieren von velospezifischen Projekten
1991	Velofachstelle mit 3 100%-Stellen, Stadtplanungsamt	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung Langsamverkehrsstrategie • Koordination von Aufträgen des Stadt- und Gemeinderats • Ansprechpartner von innen und aussen in Veloangelegenheiten • Entwurf von Richtplänen • Überprüfung von Strassenbauprojekten auf Veloverträglichkeit • Herausgabe von Velostadtplänen
seit 1996	Erweiterung zur Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Zuge der Verwaltungsreorganisation, Integration ins Tiefbauamt; 2006: 4 Ingenieure/ Planer (total 200%)	<ul style="list-style-type: none"> • Vertretung und Koordination von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten • Umsetzung der Teilstrategie Veloverkehr • Begleitung und Projektierung von Infrastrukturprojekten (z. B. Velo 2006)

Die Mitgliedschaft in der Velokonferenz Schweiz wird genutzt, um neue Strategien der Velopolitik zu entwickeln oder anzustossen. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich ist projektbezogen; auf strategischer Ebene gibt es keine Zusammenarbeit.

Frage 4:
Vorbereitung und Ausführung der Velopolitik
75
Frage 5: Welchen Einfluss haben die Verantwortlichen (Politikerinnen, Politiker und städtische Mitarbeitende) auf den velopolitischen Entscheidungsprozess?

Auf strategischer Ebene ist der Veloverkehr als integrierter Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie in Politik und Verwaltung breit abgestützt. Die aktive Förderung des Langsamverkehrs war einer der neun Legislaturschwerpunkte des Stadtrats 2002-2006. Die Legislaturschwerpunkte 2006-2010 des im Februar 2006 gewählten Stadtrats werden Ende September 2006 veröffentlicht.

In der Evaluationsgruppe besteht Konsens darüber, dass die Entscheidungsträger im Velobereich auf Grund ihrer Kompetenz und zielgerichteten Handlungsweise bei politischen Entscheidungen sehr ernst genommen werden.

Die Verantwortlichen sind durch ihre Arbeit bekannt und in Öffentlichkeit und Medien präsent, wie u. a. die aktuelle PR-Kampagne zur kombinierten Mobilität oder die PR-Aktion 2004 ‚Velostadt Züri‘ zeigen.

Auf operationaler Ebene findet der Veloverkehr noch nicht bei allen Departementen und Dienstabteilungen den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten. Im Gegensatz zu ÖV und Fussverkehr, die als selbstverständliche Bestandteile einer nachhaltigen, integrierten Mobilitätspolitik angesehen und entsprechend berücksichtigt werden, gilt dies für den Veloverkehr noch nicht. Dies äussert sich auch in zwei Kommentaren im Fragebogen („Der Fahrradver-

kehr wird in Teilen der Verwaltung nicht integral bearbeitet“; „Radverkehrsförderung wird in den städtischen Dienstabteilungen/ Departementen sehr unterschiedlich unterstützt.“). Konkret werden unterschiedliche Auffassungen über den Stellenwert des Veloverkehrs bei einzelnen Projekten im Zusammenhang mit den VBZ, dem Hochbaudepartement und teils auch aus der Stadtentwicklungskommission genannt.

Über die Frage, ob Veloverkehr eine wirklich gleichberechtigte Verkehrsart ist oder nachrangig behandelt wird, konnte zwischen Stadtratsvertretern und Verwaltung einerseits (gleichwertig) und den Nutzervertretern andererseits kein Konsens erzielt werden (nachrangig).

Während es für den ÖV und den MIV klare Qualitätskriterien und Richtwerte gibt, die in den entsprechenden Teilstrategien (TS ÖV, 4.3: ‚Die Leistungsfähigkeit wird mit einer verkehrlichen Bevorzugung [...] gestärkt‘), in Gesetzen, Verordnungen, Normen, Richtlinien, etc. festgelegt und etabliert sind, verfügt der Veloverkehr nicht über ein entsprechendes Instrumentarium. Dies schwächt die Position der mit Velothemen befassten Personen und Dienstabteilungen/Fachbereiche.

Klar definierte Grundanforderungen und Qualitätskriterien für den Veloverkehr, unterbaut mit Richt- und Grenzwerten, Daten und Fakten, würden die Position der mit Veloprojekten befassten Personen und Dienststellen bei der Abwägung konkurrierender Nutzungen stärken und eine wichtige Hilfe bei der Entscheidungsfindung und Prioritätensetzung darstellen.

Frage 5: Einfluss Verantwortlicher auf velopolitischen Entscheidungsprozess 75

Frage 6: Welche Lenkungsgremien gibt es?

Mit Stäben, Kommissionen, Foren, Arbeitsgruppen gibt es auf Leitungs- und auf Arbeitsebene verschiedene ständige oder zeitlich begrenzt eingesetzte Gremien mit entscheidender, beratender oder rein informierender Funktion (s. u.). Diese Gremien, denen teils Vertreter von Nutzer- und Interessenorganisationen angehören, stellen eine starke Vernetzung sicher, und zwar horizontal und vertikal, zwischen Verwaltung und Politik sowie zwischen internen und externen Akteuren und Interessenvertretern.

Die Zusammenarbeit in diesen Gremien ist lösungsorientiert und wird von der Evaluationsgruppe als gut bezeichnet.

Ein gewisses Verbesserungspotenzial wird bei der Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung geortet (dieses Amt wird an den Sitzungen der entsprechenden Lenkungsgremien durch wechselnde Personen vertreten, was als abträglich für die Kontinuität angesehen wird).

Der **Stab Verkehr** ist ein Entscheidungsgremium. Ihm gehören drei Stadträte als Vorsteher/Vorsteherin der einschlägigen Departemente (Polizei, Tiefbau- und Entsorgung, Industrielle Betriebe) an sowie die Dienstchefs der für Verkehrsfragen zuständigen Ämter. Der Stab Verkehr besteht seit ca. 14 Jahren und tagt jährlich etwa 10 Mal.

Die **Velowegkommission** ist ein vom Stadtrat 1981 eingesetztes Gremium mit beratender Funktion. Sie berät den Stadtrat in Fragen zu Strate-

gie und Zielsetzungen der städtischen Velopolitik. Die Velowegkommission hat 15 Mitglieder und setzt sich zusammen aus Vertretern der Gemeinderatsfraktionen, dem Velobeauftragten, den mit Veloverkehrsfragen befassten Fachleuten aus dem Tiefbauamt (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) und der Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements, der IG Velo, verschiedener Interessensorganisationen sowie der Stadträtin und dem Stadtrat, in deren Zuständigkeitsbereich die Velopolitik fällt. Die Velowegkommission tagt 2 Mal jährlich.

Das **Infotreffen Fuss- und Veloverkehr** ist ein bei der Verkehrsplanung des Tiefbauamts angesiedeltes Gremium auf Arbeitsebene. Es setzt sich zusammen aus den mit Velo- und Fussverkehrsfragen befassten Mitarbeitenden der Stadtverwaltung und Vertretern von Nutzer- und Interessengruppen. Es tagt 3-4 Mal jährlich und dient dem Informationsaustausch.

Vorgänger dieses Forums war bis Mitte der 90er Jahre das 1980 vom Vorsteher des Baudepartements ins Leben gerufene **Velopicknick** ab, das 3-4 Mal jährlich tagte und dem Bauvorstand, Polizeivorstand, Stadt-ingenieur, Verwaltungsvertreter und Vertreter der IG Velo angehörten. Das Velopicknick, das konkrete Verbesserungsvorschläge für velogerechtere Gestaltung der Infrastruktur behandelte, wurde wegen zunehmend komplexer werdenden Projektablaufen und Überschneidungen mit der Velowegkommission abgelöst.

Die **Velokommission** ist ein internes Gremium der Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements, angesiedelt im dortigen Bereich Planung + Lenkung. Sie wurde 1985 im Zusammenhang mit der Einrichtung des Velofons eingesetzt. Sie behandelt Velofragen aus verkehrspolizeilicher und verkehrstechnischer Sicht und bearbeitet die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Anfragen an das Velofon. Die Velokommission tagt 6 Mal jährlich.

Die **Arbeitsgruppe Verkehr**, Nachfolgerin der **Arbeitsgruppe öffentlicher Verkehr**, ist ein Fachgremium, bestehend aus Fachleuten der Dienstabteilung Verkehr, des Tiefbauamts sowie der Verkehrsbetriebe VBZ. Ihr Aufgabenspektrum sowie die genaue Zusammensetzung werden in der konstituierenden Sitzung im Oktober festgelegt. Vorgesehen ist, dass die Arbeitsgruppe ca. 7-8 Mal jährlich tagt.

Für Fragen der Gestaltung des öffentlichen Raum gibt es auf Entscheidungsebene den **Stab öffentlicher Raum** und auf Arbeitsebene die dienstabteilungsübergreifende **Arbeitsgruppe öffentlicher Raum**, in der die Verkehrsplanung die Belange des Veloverkehrs vertritt.

Ab Oktober 2006 werden der Stab Verkehr und der Stab öffentlicher Raum neu in der **Delegation für Stadträumliche Fragen** zusammengefasst.

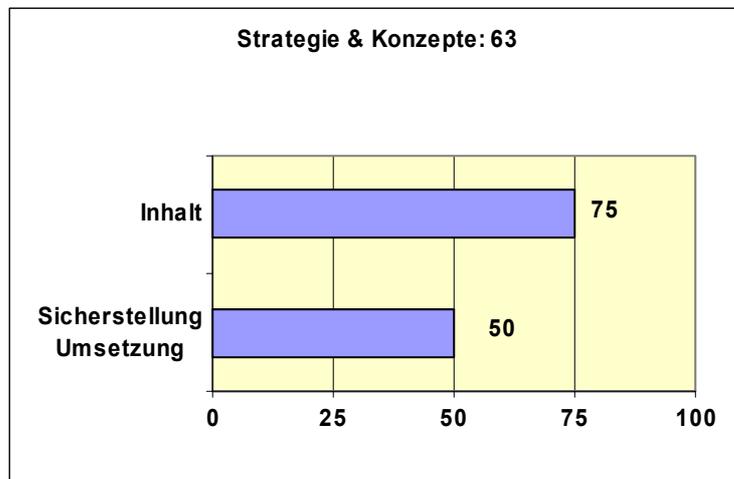
<p>Frage 6: Lenkungs-gremien</p>
--

<p>100</p>

<p>MODUL STEUERUNG DER POLITIK:</p>
--

<p>TOTAL: 88</p>

3.5 Modul 3: Strategien & Konzepte (Fragen 7 bis 8)



Frage 7: Was beinhaltet die städtische Velopolitik?

Als eine von 18 Teilstrategien ist die Velopolitik in die städtische Mobilitätspolitik eingebettet, die Verkehrspolitik der Stadt Zürich, welche am 9.11.2001 vom Stadtrat beschlossen wurde. Die Mobilitätsstrategie wurde von Vertreterinnen und Vertretern der städtischen Departemente und der Bevölkerung unter der Leitung des Tiefbauamts erarbeitet. Die Teilstrategie Veloverkehr, am 18.10.2004 vom Stab Verkehr beschlossen, konkretisiert die Mobilitätsstrategie bzgl. des Veloverkehrs. Ihre Wirkung wird verstärkt durch die Massnahmen in anderen Teilstrategien wie u. a. Quartierstrassen, Einkaufs- und Freizeitverkehr, kombinierte Mobilität, Mobilitätsberatung.

Die Mobilitätsstrategie und die Teilstrategie Veloverkehr sind ausführlich dokumentiert. Deshalb werden sie hier nicht weiter beschrieben. Dasselbe gilt für Geschichte der Zürcher Veloförderung der letzten 30 Jahre.

Dem Veloverkehr wird die Rolle zugeordnet, einen Teil der innerstädtischen Autokurzstreckenfahrten zu übernehmen und dadurch einen Beitrag zur Effizienz des Gesamtverkehrssystems und zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation zu leisten. Ziel der Teilstrategie Veloverkehr ist es, den Anteil des Veloverkehrs am gesamten Binnenverkehr bis 2010 gegenüber dem Referenzjahr 2000 von 7.3% auf 12% zu steigern.

Nachfolgend sind die Schwerpunkte und Handlungsfelder der Teilstrategie Veloverkehr aufgeführt und aus Sicht der Auditorin kurz kommentiert, um Vorschläge zu den einzelnen Handlungsfeldern sowie um neue Handlungsfelder ergänzt.

Teilstrategie Velo: Anmerkungen zu Schwerpunkten und Handlungsfeldern			
Schwerpunkt	Handlungsfeld	Bedeutung	Kommentare/ Vorschläge
Routennetz	Vernetzung Velorouten	++	
	Durchlässigkeit Quartiere	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wichtig: alle Einbahnstrassen möglichst in Schwerpunktprogramm innerhalb überschaubarem Zeitrahmen prüfen und öffnen</i> • <i>K: bei Fahrverboten schwache Position Velo gegenüber ÖV</i>
	Wegweisung Hauptrouten	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Veloroutennetz wegen Koexistenzprinzip nur unscheinbar im Strassenraum; schwieriger ZH-Grundriss und Topografie machen Wegweisung in guter Qualität besonders notwendig. Wegweisung macht weite Teile des Zürcher Veloroutennetzes überhaupt erst sichtbar und damit nutzbar.</i>
	Veloführung an Baustellen	+	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: wichtig für Direktheit, Sicherheit, Komfort</i>
	Übungsräume für Kinder und Ungeübte	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Notwendige Voraussetzung dafür, dass Kinder und Ungeübte überhaupt aufs Velo steigen und nötige Fahrpraxis erwerben können</i> • <i>K: Möglichkeit, dass Eltern mit ihren Kindern zusammen Velo fahren und praktische Erfahrungen sammeln können</i>
	Mountainbike-Routen	o	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: kein Einfluss auf Effizienz des Gesamtverkehrsystems</i>
Veloparkierung	Erweiterung öffentliches Abstellangebot	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: wichtige Voraussetzung für alltägliche Velonutzung</i> • <i>V: mobile Velostellplätze bei Grossanlässen wichtig für Freizeitverkehr</i>
	Bewirtschaftung	+	
	Aktive Velodiebstahlprävention	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Angst vor Diebstahlgefahr ist häufiger Hinderungsgrund für Velonutzung/ -besitz</i>
	Durchsetzung privater Stellplätze	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>V: Quantität und Qualität vorschreiben</i> • <i>V: Baubewilligungsbehörden sensibilisieren</i> • <i>V: Bauträger sensibilisieren, informieren</i>
Motivation/ Imageförderung	Kampagnen	+	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K, V: Die Teilstrategie Velo sagt, dass viele nicht Velo Fahrende Velo Fahren für langsam hielten bzw. die Infrastruktur für nicht gut erkennbar und dass deshalb entsprechende Informations- und Motivationskampagnen erforderlich seien. Sinnvoller erscheint es, tatsächliche Mängel zunächst zu beheben, darüber begleitend zu informieren und anschliessend für die Velonutzung zu werben.</i>
	Information über Infrastruktur	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>V: Hauptrouten besser sichtbar machen im MAP</i>
	Ausbildung der Kinder	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>V: Ergänzendes Angebot durch Kooperation Schulinstruktion mit IG Velo</i>
	Bessere Datengrundlagen	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>V: Zusätzlich Massnahmendokumentation und –fortschreibung als Leistungsnachweis und Argumentarium nach innen und aussen</i> • <i>V: Regelmässige Publikation der Datensammlung für Gemeinderäte und interessierte Öffentlichkeit</i>
	Instrumentarium aus Qualitätskriterien, Einsatzkriterien, Grenzwerten, Richtzahlen etc.	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>V: Notwendig für objektive Abwägungen, Entscheidungen, Prioritätensetzungen, nachdem alle Anforderungen aus Velosicht definiert sind.</i> • <i>V: Massnahmenkoffer Velo 2006 deutlich erweitern</i>
	Kontaktstelle für Anliegen	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Als interne Koordinationsstelle</i>
	Dienstvelos	++	
o weniger wichtig + wichtig ++ sehr wichtig V: Vorschlag K: Kommentar			<i>grau: zusätzlich vorgeschlagenes Handlungsfeld</i>

Schwerpunkt	Handlungsfeld	Bedeutung	Kommentare/ Vorschläge
Motivation/ Imageförde- rung (Forts.)	Durchsetzen Verkehrsregeln	+	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Solange die Infrastruktur unvollständig ist, die Führung des Veloverkehrs unklar ist bzw. Velo Fahrende uneinheitlich behandelt werden (Veloverkehr wird an verschiedenen Stellen übers Trottoir geführt, obwohl Velo Fahren auf dem Trottoir verboten ist), sollte mit der Durchsetzung von Verkehrsregeln behutsam umgegangen werden.</i> • <i>V: eine Ursachenanalyse der Verkehrsregelübertretungen sowie die Kommunikation der Ergebnisse könnte Hinweise zu Verbesserungspotenzialen liefern und zur Verbesserung des Verkehrsklimas beitragen</i>
	Einflussnahme bei gesetzlichen Grundlagen	++	
Sicherheit	Objektive Verkehrssicherheit	++	<ul style="list-style-type: none"> • <i>K: Sicherheit ist kein Thema in der Teilstrategie Velo. Eine objektiv sichere Verkehrsumgebung, die von den Velo Fahrenden auch als sicher empfunden wird, ist jedoch unabdingbare Voraussetzung für eine stärkere Velonutzung</i>
	Sicherheitsgefühl	++	
o weniger wichtig + wichtig ++ sehr wichtig V: Vorschlag K: Kommentar			<i>grau: zusätzlich vorgeschlagenes Handlungsfeld</i>

Frage 7: Inhalt der Velopolitik	63
--	-----------

Frage 8: Wie wird die Umsetzung der im Veloverkehrskonzept enthaltenen Massnahmen sichergestellt?

Bezüglich der Umsetzungsstrategien der Velopolitik hat die Stadt Zürich verschiedene Phasen durchlaufen:

- **1970er Jahre: Einzelprojekte** auf Initiative von Gemeinderäten
- **1980er Jahre: Programmcharakter:** Umsetzung der Veloweg-Initiative von 1982 (1984-1992) mit klar definierter Aufgabe, Zeitrahmen, Budget; Sektorale Bearbeitung
- **1990er Jahre: projektorientierte Förderung** ohne gesamtheitliche Arbeitsprogramme; sektorale Bearbeitung

Mit der Mobilitätsstrategie sorgt die Stadt Zürich neben der Vernetzung der Verkehrsarten auch für entsprechend vernetzte Kooperationsstrukturen bei den beteiligten Akteuren innerhalb der Stadtverwaltung. Die Teilstrategie kantonale und regionale Zusammenarbeit und die neu eingeführte Strategiekonformitätsprüfung sind dazu geeignet, die Position des Veloverkehrs innerhalb der Verwaltung zu stärken und Umsetzungsprozesse zu beschleunigen.

- **2000er Jahre:** Teilstrategie Velo der Mobilitätsstrategie; **integrale Bearbeitung** in enger Zusammenarbeit zwischen Dienstabteilung Verkehr und Tiefbauamt sowie Stadt und Kanton Zürich
 - Mit **jährlichen Arbeitsprogrammen** zur Umsetzung der Teilstrategie Veloverkehr
 - Mit dem **Schwerpunktprogramm Velo 2006** zur Vervollständigung des städtischen Veloroutennetzes in zeitlich begrenztem Rahmen (3-4 Jahre), für das der Stab Verkehr als Auftraggeber den nötigen Rückhalt für das Projekt und den Informationsfluss in die involvierten Dienstabteilungen sicherstellt. Das dafür weiterentwickelte und zwischen den beteiligten Dienstabteilungen von Stadt und Kanton Zürich sowie den VBZ

inhaltlich breit abgestützte und vom Stab Verkehr beschlossene Instrumentarium (**Velo 2006: Massnahmenkoffer**) für die Führung des Veloverkehrs in engen städtischen Verhältnissen wird allerdings nur noch beschränkt angewandt, da darüber zwischen den Dienstabteilungen nur teilweise Einigkeit erzielt werden konnte.

- **Mit Teilprogrammen**
 - zur systematischen Prüfung und Öffnung von Einbahnstrassen für gegenläufigen Veloverkehr
 - zur systematischen velogerechten Knotenumgestaltung
 - zur Schaffung von Veloabstellplätzen

Allerdings handelt es sich bei Velo 2006 wie bei den jährlichen Arbeitsprogrammen nicht in allen Belangen um ein Umsetzungskonzept im engen Sinne mit terminierten und budgetierten Massnahmen.

Die Veloförderung der Stadt Zürich ist seit ihren Anfängen in den siebziger Jahren dadurch geprägt, dass es trotz klarem politischen Willen zur Förderung des Veloverkehrs in der Realisierung immer wieder zu grossen Widerständen und damit erheblichen Zeitverzögerungen kommt, wie verschiedenen Dokumenten der Stadt Zürich zu entnehmen ist².

Diese Umsetzungsdefizite lassen sich u. a. durch die folgenden Ursachen erklären:

- *Ungleich lange Spiesse: Mit dem ÖV und dem MIV stehen dem Veloverkehr zwei Verkehrsarten gegenüber, die ‚ihre Reviere klar abgesteckt haben‘. Ein etabliertes Instrumentarium aus Anforderungskatalogen, Qualitätskriterien, Normen, Richtlinien etc., das ihnen die nötige Priorität, Zeit bei Lichtsignalanlagen, Verkehrsraum in der Stadt sichert, steht dem Veloverkehr nicht zur Verfügung. Siehe hierzu auch Kommentare zu Frage 5.*
- *Dass ÖV und Fussverkehr Priorität in der Zürcher Mobilitätspolitik haben, hat alle Bereiche und Ebenen der Stadtverwaltung durchdrungen. Beim Veloverkehr scheint dies noch nicht der Fall zu sein.*
- *Die unterschiedlichen Prioritäten der Verkehrsarten führen zu einem ungleichen Kräfteverhältnis zwischen den für die verschiedenen Verkehrsarten zuständigen Dienstabteilungen bzw. Departemente.*
- *Unterschiedliche Auffassungen über Bedeutung und Priorität des Veloverkehrs zwischen Stadt und Kanton Zürich.*

Diese Problematik wird auch in der aktuellen Mobilitätsstrategie gesehen: ‚Die Mobilitätsstrategie [...] ist vom Grundsatz geprägt, dass die Gestaltung und der Betrieb des Mobilitätssystems alle Bewegungsarten umfasst. [...]. Dies bedingt eine gesamtheitliche Sichtweise und eine Aushandlung der mobilitätsrelevanten Entwicklung, birgt aber die Gefahr in sich, dass Kontroversen nicht angegangen und Entscheidungen blockiert werden. Wenn die Ziele auf Entscheidungsstufe zuwenig verbindlich gesteckt und nach unten weitergegeben werden, führt dies zur Delegation der Umsetzung der übergeordneten Vorgaben an die Projektbearbeitungsstufe. Auf dieser Stufe ergeben sich dann quer durch die städtische Verwaltung gegensätzliche Auslegungen zu verschiedenen Sachfragen.‘ (Umsetzung der Mobilitätsstrategie. Das Wichtigste ..., S.11)

² 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich, verschiedene Textstellen;
Umsetzung der Mobilitätsstrategie: Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien, S. 11;
Velo 2006, Projektbeschreibung, Kap. Risiken;
Velo 2006, Massnahmenkoffer: Bemessungen für Veloinfrastruktur orientieren sich teils an Klassifizierung von Strassen statt an den Anforderungen der Velo Fahrenden.

Sehr positive Erfahrungen wurden in den letzten Jahren mit der durchgehenden Signalisation der vier ‚Motionsrouten‘ und der velogerechten Umgestaltung einiger komplexer Grossknoten gemacht. Diese wurden in intensiver und fruchtbarer horizontaler und vertikaler Kooperation durchgeführt und haben einen erheblichen Beitrag zur Akzeptanzsteigerung von Velomassnahmen bei den verschiedenen Akteuren geleistet.

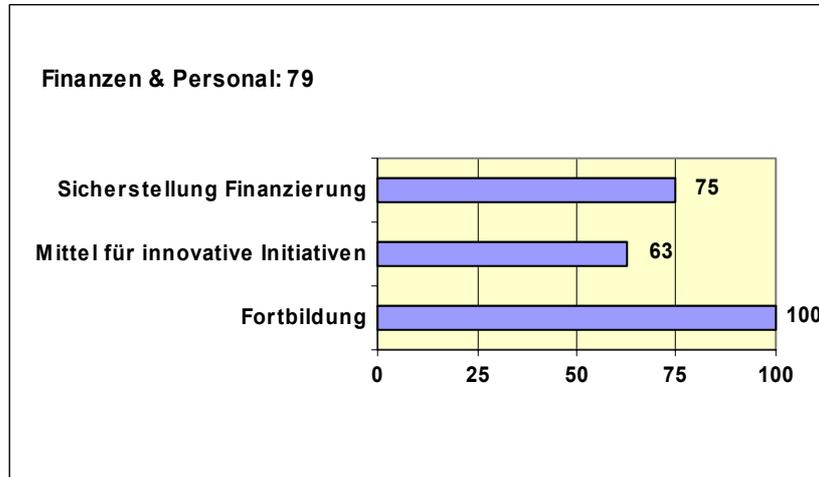
Chancen *Mit derselben Problematik der Umsetzungsdefizite sind auch andere Grossstädte konfrontiert, denen es aber gelingt, entsprechende Programme in kürzerer Zeit abzuwickeln. Ein Austausch über mögliche erfolgreiche Umsetzungsstrategien mit anderen Städten wäre sinnvoll. Wegen der gleichen politischen Verhältnisse sollten die Erfahrungen anderer Schweizer Städte genutzt werden. Über die internen Seiten der BYPAD-Website können gezielt BYPAD-Städte herausgesucht und kontaktiert werden, die bzgl. der Umsetzung des Veloverkehrskonzepts besonders gut abschneiden.*

Chancen *Eine regelmässige Dokumentation von Zielen, umgesetzten Massnahmen, Analyseergebnissen, Realisierungsgrad in Form eines Leistungsnachweises könnte die Stellung der mit der Umsetzung befassten Fachleute in der Verwaltung stärken und die Umsetzung beschleunigen.*

<p>Frage 8: Sicherstellung der Umsetzung des Veloverkehrskonzepts</p>	50
--	-----------

MODUL	STRATEGIEN & KONZEPTE	TOTAL: 75
--------------	----------------------------------	------------------

3.6 Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)



Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Velopolitik sichergestellt?

Die Finanzierung von Massnahmen für den Veloverkehr erfolgt über das laufende Budget. Konkrete Zahlen über die Ausgaben für den Veloverkehr liegen nicht vor, u. a. da eine präzise Zuordnung aufgrund der Führung des Velos im Mischverkehr nicht möglich ist.

Ein festes jährliches Budget gibt es für Kleinmassnahmen und für Veloabstellplätze. Ansonsten werden die Ausgaben für jedes Projekt einzeln budgetiert.

Nach Aussagen der Verkehrsplanung scheitern Massnahmen- und Projektvorschläge in der Regel weniger an fehlenden finanziellen Mitteln, sondern eher an der Akzeptanz der jeweiligen Vorschläge innerhalb der Verwaltung oder beim Kanton.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie widmet sich die Teilstrategie Finanzierungsinstrumente u. a. der Sicherstellung der Finanzierung des Langsamverkehrs. Möglichkeiten werden in der Optimierung bestehender Finanzierungsinstrumente (Rahmenkredite) gesehen, in der Optimierung bestehender (Parkplatzabgabe, Parkplatzerersatzabgabe, Blaue Zone) und langfristig einzuführender neuer Verkehrsabgaben (Road Pricing). Die Stadt Zürich setzt sich für die Realisierung eines Pilotprojektes zum Road Pricing ein, das dazu dient, Erfahrungen zu sammeln und die Faktoren für eine erfolgreiche Umsetzung besser abschätzen zu können.

Frage 9: Sicherstellung der Finanzierung	75
---	-----------

Frage 10: Gibt es Mittel für die Unterstützung innovativer Initiativen oder Projekte von Dritten?

Für die Unterstützung von innovativen Projekten Dritter gibt es einen finanziellen Spielraum vor allem im Kommunikationsbudget. Projekte und Aktivitäten, die daraus bezahlt wurden, sind z.B. ‚Mobilität ist Kultur‘, Züri

rollt (Anschubfinanzierung) oder Newride. Der IG Velo wurde für ihre Velofahrkurse anfangs ein Defizitausgleich von der Polizei gewährt.

Frage 10: Unterstützung innovativer Initiativen/Projekte	63
---	-----------

Frage 11: Was wird für die fachspezifische Aus- und Fortbildung der Mitarbeitenden getan?

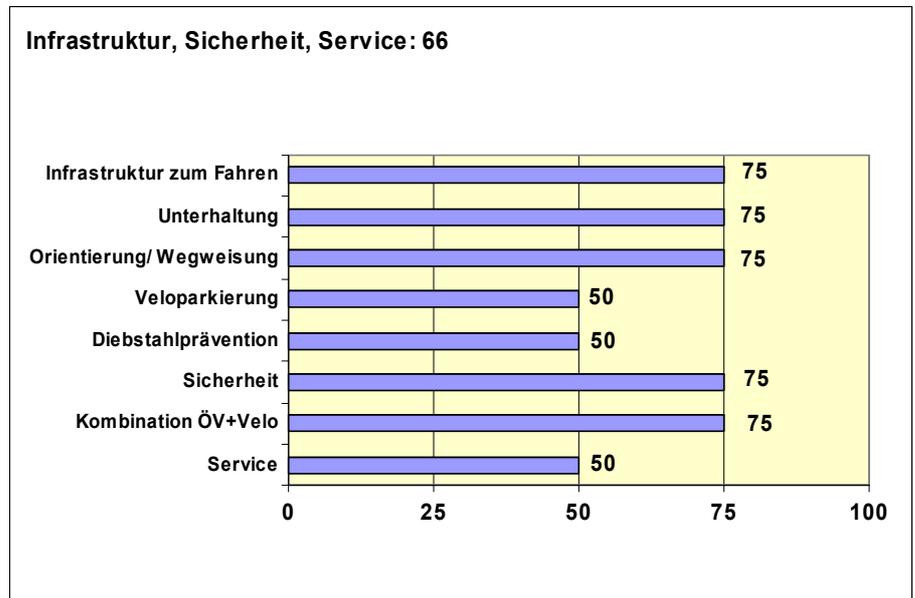
Die fachspezifische Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist strukturell geregelt. Es gibt ein eigenes Budget und Programm für Fortbildungsmassnahmen:

- Regionale/nationale/ internationale Veranstaltungen zum Thema Veloverkehr;
- Fachliche Fortbildung am Arbeitsplatz (Fachliteratur, Internet);
- Organisierten Austausch innerhalb und zwischen den Dienstabteilungen und Departementen;
- Expertengespräche mit anderen Städten, Behörden im In- und Ausland (z.B. VSS, Vks, Deutscher Städtetag).

Frage 11: Fachspezifische Aus- und Fortbildung	100
---	------------

MODUL	FINANZIELLE & PERSONELLE RESSOURCEN	GESAMT: 79
--------------	--	-------------------

3.7 Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Service (Fragen 12 bis 19)



Frage 12: Was wird getan, um die Infrastruktur zum Velo Fahren zu verbessern?

Die velogerechte Umgestaltung von Strassen und die Anlage von Velorouten begann in Zürich Mitte der 70er Jahre auf Initiative einzelner Gemeinderäte. Sie erhielt wesentliche Impulse durch die Veloinitiative der IG Velo von 1982 für ein städtisches Netz von durchgehenden attraktiven Velorouten. Dank dieser vom Zürcher Stimmvolk mit einer Zweidrittel-Mehrheit angenommen Initiative konnte das **Veloverkehrsnetz** in den 80er Jahren zügig ausgedehnt werden.

Nach dem Prinzip, den Veloverkehr, der **anfangs überwiegend als freizeitorientiert betrachtet** wurde, möglichst über verkehrsarme Nebenstrassen zu führen, wurde das Netz in den ersten Jahren vor allem dort realisiert, wo seine Umsetzung problemlos war: auf ruhigen Nebenstrassen, gekennzeichnet durch wenige markierungstechnische Massnahmen und Signalisierung. Die velogerechte Umgestaltung von Knoten wurde ausgespart, insbesondere dann, wenn diese komplex waren und die sichere, velogerechte Führung des Veloverkehrs über den Knoten nur mit grossem Aufwand möglich war.

Die Bedeutung der Rolle des **Alltagsveloverkehrs** wurde erst im Laufe der Jahre erkannt. Im kommunalen Richtplan von 1990 wurde ein zweistufig hierarchisches Veloverkehrsnetz von 280km Länge festgelegt, das sich aus regionalen Routen über Hauptverkehrsstrassen zusammensetzt, ergänzt durch ein dichtes Netz kommunaler Routen, die über ruhige Quartiersstrassen führen und alle wichtigen Quellen und Ziele des Veloverkehr miteinander verbinden und an die Routen der Nachbargemeinden anschliessen. Dieser vom Kanton zwar aus formalen Gründen abgelehnte Richtplan war in den 90er Jahren dennoch wichtige Arbeitsgrundlage für die Weiterentwicklung des Veloverkehrsnetzes. Mit dem regionalen Richtplan 2000 und dem kommunalen Richtplan Radverkehr 2004

konnte das angestrebte Netz schliesslich behördenverbindlich festgelegt werden.

In den 25 Jahren seit Anlage der ersten Veloroute bzw. der velogerechten Umgestaltung von Strassen ist ein umfangreiches Netz velotauglicher Strassen entstanden. Das Veloverkehrsnetz weist allerdings noch viele Lücken aus. Dies betrifft insbesondere neuralgische Knotenpunkte.

Dem Veloverkehrsnetz lag und liegt **keine eigentliche Netzplanung** zugrunde (Analyse der Quellen und Ziele, Problemstellenanalyse, Wunschlinienetz, Umlegung Wunschnetz auf reales Strassennetz). **Eine Definition des Begriffs ‚Veloroute‘**, verbunden mit bestimmten Qualitätsstandards bzgl. Funktion oder Ausbaustandard **fehlt**.

Nach dem Prinzip der **Koexistenz** sollen möglichst alle Strassen velotauglich sein. Veloverkehr soll nach Möglichkeit im **Mischverkehr** mit dem Autoverkehr geführt werden. An Hauptstrassen mit hoher MIV-Belastung und/oder hohen Geschwindigkeiten werden geeignete Massnahmen getroffen, die die Verträglichkeit von MIV und Veloverkehr fördern. Die Inwertsetzung des Veloverkehrnetzes geschieht im Wesentlichen durch die **Signalisierung**, weshalb dieser in Zürich **im Vergleich zu anderen Städten eine besondere Bedeutung** zukommt. In der Innenstadt und den Quartierzentren wird der Veloverkehr teils gemischt mit dem Fussverkehr in Fussgängerbereichen geführt.

Zur Verbesserung der **Infrastruktur** zum Velo fahren setzt die Stadt Zürich ein breites Spektrum unterschiedlicher Massnahmen ein, vor allem markierungstechnische, verkehrstechnische, verkehrsrechtliche, Geschwindigkeit dämpfende und verkehrsberuhigende Massnahmen. Dazu werden (inter)nationale Planungsstandards angewandt, und bewährte Beispiele aus anderen Städten dienen als Inspiration, wie der Massnahmenkoffer Velo 2006 zeigt.

Wirksam unterstützt werden die reinen Veloverkehrsmassnahmen durch die flächenhafte Einführung von **Tempo 30-Zonen** in allen Gebieten mit überwiegender Wohnfunktion. Bei entsprechender Nachfrage in den Quartieren werden **Begegnungszonen** angelegt.

Ergänzend wird das Veloverkehrsnetz durch ein Programm zur systematischen Prüfung und **Öffnung von Einbahnstrassen für gegenläufigen Veloverkehr** unterstützt. Angaben zum Realisierungsgrad liegen nicht vor.

Stand der Realisierung

Veloroutennetz der Stadt Zürich: Netzlänge und Realisierungsgrad			
	total geplant	davon realisiert	
	km	km	%
Gesamtnetz	514	356	69
regional	243	101	42
kommunal	272	214	79

Quelle: TAZ, Verkehrsplanung

Von dem im kommunalen Richtplan ausgewiesenen Veloverkehrsnetz in der Länge von total ca. 514km waren Anfang 2006 ca. 315km realisiert, was einem Realisierungsgrad von 69% entspricht. Insgesamt sind 150km

signalisiert, darunter die 2004 eröffneten ersten vier stadtweit durchgehenden Routen (Gesamtlänge 40km).

Die Innenstadt ist mit dem Velo schwer erreichbar und schlecht zu durchqueren. Häufige Richtungswechsel, Wechsel des Führungsprinzips, zahlreiche Einbahnstrassen und Fahrverbote (zugunsten des ÖV) erschweren die Orientierung in der Innenstadt. Wegen ausgedehnter Fussgängerbereiche und des starken Fussverkehrs ist ein zügiges Erreichen oder Durchqueren der Innenstadt nur über die Haupt-MIV-Achsen möglich. In Nord-Süd-Richtung wird das Limmatquai nach seinem Umbau eine autofreie Hauptachse des Veloverkehrs bilden, die er sich allerdings mit dem ÖV teilen muss. Die Öffnung der im Richtplan vorgesehenen Routen durch die Innenstadt ist für Ende 2006 vorgesehen.

In der Evaluationsgruppe herrscht Konsens darüber, dass

- Das Veloverkehrsnetz noch viele Lücken aufweist;
- Die Erkennbarkeit/Auffindbarkeit des Veloverkehrsnetzes und damit seine Nutzbarkeit nicht für alle Verkehrsteilnehmenden gegeben ist;
- vor allem Streckabschnitte über stark vom MIV belasteten Strassen häufig noch unbefriedigend sind;
- dass das vorhandene Netz für geübte/ ortskundige Velo Fahrende brauchbar ist, dass aber Ungeübte/ Ortsunkundige / Ängstliche Schwierigkeiten mit dem Netz haben.

Aus der Evaluationsgruppe kommt der Vorschlag, den ‚Netzwidestand‘ des Veloroutennetzes zu untersuchen, wie dies teils auch im Ausland geschieht.

- *Es gibt – zumindest in der Innenstadt – keine Strecken, auf denen das Velo wirklich Vorrang vor allen anderen Verkehrsmitteln hat.*
- *Städte, die den Veloverkehr fördern, haben längere Hauptrouten - auch mit Vorrang – die einen grossen Teil des Veloverkehrs aufnehmen, zügiges Fahren ermöglichen und die Zahl Kräfte zehrender Unterwegsstops minimieren.*
- *Entwurfsgeschwindigkeit, Umwegfaktor, Minimierung von Unterwegsstops, Beschleunigung des Veloverkehrs sind keine Planungsgrössen im Veloverkehr.*

Beschleunigung des Veloverkehrs: In der Stadt **Kopenhagen** läuft derzeit ein Projekt zur Beschleunigung des Veloverkehrs. Verbesserter Komfort durch hohe Fahrgeschwindigkeiten und minimierte Stopps sind eins der Qualitätsmerkmale hochwertiger Veloinfrastruktur. Es hat sich herausgestellt, dass durch optimierte Streckenführung, Oberflächenqualität und den Veloverkehr berücksichtigende Lichtsignalanlagen die Fahrgeschwindigkeiten selbst auf Strecken bis zu 5km um 10% gesteigert werden können.

Messfahrten auf Referenzstrecken: Im Rahmen der *Fietsbalans* (Benchmarkingmethode) wurden in über **130 niederländischen Städten** ausgewählte Strecken mit einem Messvelo abgefahren, um deren Qualität nach vorher festgelegten Qualitätskriterien zu beurteilen.

Die Festlegung von Qualitätskriterien und deren Überprüfung durch solche Messfahrten im Zürcher Veloverkehrsnetz könnte wichtige Erkenntnisse zu Komfort, Sicherheit, Anhaltehäufigkeit, Lärmeinfluss, Oberflächenqualität etc. liefern.

Frage 12:
Infrastruktur zum Velo fahren

75

Frage 13: Wie wird der Unterhalt der bestehenden Veloverkehrsinfrastruktur organisiert?

Es gibt einen Unterhaltsdienst mit einem Standardaufgabenspektrum, der ganzjähriges problemloses Velo Fahren sicherstellen soll. Wenn dringend nötig, werden Schäden an der Veloinfrastruktur kurzfristig repariert. Zusätzlich können Velo Fahrende Mängel direkt über das Infoportal www.mobil-in-zuerich.ch (vorher: Velofon) melden.

Der Link zum Kontaktformular ist auf der Website der Stadt Zürich allerdings leicht zu übersehen. Nur etwa jeden zweiten Tag geht eine Meldung beim Infoportal ein (Mobilitätsnews Nr. 1/2006), was vermuten lässt, dass dieses Serviceangebot wenig bekannt ist. Diese Vermutung bestätigt auch ein Mitglied der Evaluationsgruppe in seinem Kommentar.

Frage 13:
Unterhalt der Veloinfrastruktur

75

Frage 14: Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Velo Fahrenden getan?

Nachdem die IG Velo 1982 den ersten Zürcher Velostadtplan in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich herausgegeben hatte, erscheint seitdem bei der Stadt Zürich alle vier Jahre eine aktualisierte Neuauflage, seit 1998 als integriertes Gesamtpaket für Fussverkehr, ÖV und Veloverkehr.

Für das gesamte Stadtgebiet gibt es eine Velowegweisung, die auf einem städtischen Wegweisungskonzept beruht. Vier durchgehende, stadtkreuzende Velorouten in einer Gesamtlänge von 40km sind 2004 signalisiert worden. Derzeit sind ca. 150km ausgeschildert, was einem Umsetzungsgrad von knapp 50% entspricht. Allerdings haben die ausgeschilderten Routen Lücken. Im Rahmen des Programms Velo 2006 ist vorgesehen, alle durchgängigen Routenabschnitte zu signalisieren. Die Wegweisung wird regelmässig aktualisiert. Ein kurzfristiger Ersatz verlorener oder beschädigter Wegweiser findet nicht statt.

Chancen *Wegen der überwiegenden Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem Autoverkehr ohne besondere oder nur mit recht unscheinbaren Markierungen ist die Orientierung im Stadtgebiet erschwert. Dies gilt vor allem für Ungeübte/ Ortsunkundige. **Signalisierung der Velorouten macht diese überhaupt erst sichtbar und damit nutzbar. Erst die Signalisierung zeigt ihnen, dass es überhaupt ein Veloverkehrsnetz gibt!** Wegen des komplizierten Grundrisses der Stadt und des Reliefs ist eine Wegweisung in hochwertiger Qualität für Zürich besonderer wichtig.*

*Es sollte besondere Sorgfalt darauf verwendet werden, dass die **Wegweisung kohärent** ist, dass **Wegweiser im Blickfeld** der Velo Fahrenden stehen (und nicht aus Spargründen an vorhandenen, schlechter positionierten Pfosten befestigt werden). Die in Stadt und Kanton gelegentlich anzutreffende Verwendung der gelben **Bodenmarkierung ,Velopiktogramm mit Pfeil'**, die die zu nutzenden Fahrbahnteile anzeigt, sollte nicht als Anzeige der Richtungsänderung von Routen verwendet werden, weil dies in die Irre leitet.*

Frage 14: Orientierung	75
---	-----------

Frage 15: Was wird zur Verbesserung des Veloparkierung getan?

Veloparkierung ist ein wichtiges Element in der Zürcher Velopolitik. In den letzten 15 Jahren ist die Zahl der **öffentlichen Velostellplätze** erheblich erweitert worden. Derzeit gibt es rund 10'500 öffentliche Velostellplätze, vor allem an den Bahnhöfen und bei publikumsintensiven Einrichtungen in der Innenstadt. Die Einrichtung **privater Stellplätze** ist seit 1996 in einer Richtlinie für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder (Zielgruppe: Bauherrschaften, Architektinnen und Architekten) geregelt.

Für die von der Stadt Zürich aufgestellten Veloparkierungssysteme besteht der **Mindestqualitätsstandard**, dass diese über eine Anschlussmöglichkeit des Velos mit dem eigenen Schloss verfügen müssen. Die Stadt Zürich hat sich für ein paar wenige Veloparkierungssysteme entschieden, die diese Mindestqualitätsstandards erfüllen und standortabhängig eingesetzt werden.

An den sieben grössten Bahnhöfen können Stellplätze in ca. 400 Gemeinschaftsveloboxen gemietet werden (Velokäfige). Am Hauptbahnhof bietet die Velostation Velogate 170 bewachte Stellplätze, Gratis-Verleih der Züri-rollt-Velos sowie Veloputz- und -reparaturservice.

Die Velostellplätze an den Bahnhöfen und den publikumsintensiven Einrichtungen der Innenstadt beruhen auf systematischen Bedarfsanalysen. In anderen Stadtteilen werden Analysen bei Bedarf gemacht. Die Analyseergebnisse fliessen in ein noch zu entwickelndes städtisches Veloparkierungskonzept ein.

Die Verbesserung der Veloparkierung ist eine der drei Säulen der Teilstrategie Velo, wesentlicher Bestandteil des Arbeitsprogramms 2006 sowie Gegenstand der Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

Schwerpunkte der Aktivitäten des Arbeitsprogramms 2006 sind die Bereiche:

- Velostellplätze **im öffentlichen Raum** (Hauptbahnhof, Innenstadt, mobile Abstellplätze bei Events)
- **Bewirtschaftung** öffentlicher Stellplätze (Veloordnung)
- **Private Stellplätze** (Durchsetzung der bestehenden Richtlinien)

Die Evaluationsgruppe sieht **Verbesserungsbedarf** im Bereich der Stellplätze **in/an privaten oder öffentlichen Gebäuden**, und zwar wegen:

- **fehlenden Bewusstseins** für Notwendigkeit und Nutzen privater Veloabstellplätze im/am Gebäude sowie die Kenntnis über die daran gestellten Qualitätsanforderungen bei Bauherrschaften/ Architektinnen und Architekten, aber teils auch beim Amt für Hochbauten.
- **zu geringer Anforderungen der Richtlinie an die Qualität** von Veloparkierungsanlagen.
- **alten Wohnhäusern**, z.B. Genossenschaftsbauten, wo aus Platzgründen keine Velostellplätze nachträglich auf privatem Grund (innen oder aussen) angelegt werden können.

Diese Nachteile werden dadurch verstärkt, dass der Stadt die rechtliche Handhabe dazu fehlt, Eigentümer bestehender Gebäude zur Einrichtung

von Velostellplätzen zu verpflichten. Diese Möglichkeit besteht nur bei Neu- oder wesentlichem Umbau. Gleichzeitig gibt es bei der Stadt wegen der hohen Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raums eine zurückhaltende Einstellung der Stadt Zürich bzgl. zusätzlicher Einbauten zur Veloparkierung für Anwohner.

Lösungsmöglichkeit

Die Evaluationsgruppe sieht eine Lösung in den folgenden Aktivitäten:

- Konsequente Befolgung der Richtlinie in den Fällen, in denen die Stadt selber Bauherrin ist und allen öffentlichen Bauten: Verwaltungsgebäude, Schulhäuser, Stadion etc.)
- Revision der städtischen Parkplatzverordnung (PPV): ist geplant; ein entsprechender Vorschlag liegt vor.
- Schärfung des Bewusstseins und Verbesserung der Kenntnisse der Bauherrschaften/Architektinnen und Architekten für Notwendigkeit und Nutzen privater Veloabstellplätzen im/am Gebäude sowie die daran gestellten Qualitätsanforderungen durch Motivation und Information.

Von den Nutzern werden amtsinterne Spielräume in einem flexibleren Umgang mit den Baulinien gesehen.

Die im Arbeitsprogramm angegebenen Termine erscheinen sehr ehrgeizig. Dies gilt vor dem Hintergrund bestehender Hindernisse, des hohen Abstimmungsbedarfs und im Vergleich mit den Erfahrungen in anderen Städten.

Es ist davon auszugehen, dass eine signifikante Verbesserung des Angebots bei der Veloparkierung eine erhebliche Steigerung der Nachfrage bewirken wird. Darauf sollte sich die Stadt Zürich einstellen und entsprechende Reserven vorsehen.

Chancen

Schwerpunktprogramme Veloparkierung: Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob analog zu Velo 2006 auch für die Veloparkierung mehrjährige Schwerpunktprogramme aufgelegt werden könnten. Diese sollten – über die Auswahl von Standardveloparkierungssystemen hinaus - Elemente wie Setzung messbarer Ziele, differenzierte Bedarfsanalysen, Potenzialabschätzungen, Qualitäts- und Ausbaustandards, Monitoring, Auswahl einiger weniger Standardveloparkierungssysteme beinhalten.

Es sollte geprüft werden, ob die Prinzipien bzgl. der Gestaltung des öffentlichen Raums zumindest in Altbauwohngebieten zugunsten von Veloparkierungsmöglichkeiten im Strassenraum abgeändert werden könnten. In einem Design-Wettbewerb von Studenten der HGKZ oder der ETH (Architektur) könnte ein **züri-gerecht gestaltetes Velohaus** entwickelt werden, das den hohen Ansprüchen an eine gute Stadtgestaltung entspricht – analog zu den einheitlichen Maroniverkaufsständen und den Bootsvermietungshäuschen.

Chancen

Es erscheint notwendig, **alle** in Baubewilligungen und Bauabnahme involvierten **Dienststellen** für die Notwendigkeit und Nutzen von Veloabstellanlagen in/an privaten und öffentlichen Gebäuden zu **sensibilisieren** und die dazu **notwendigen Anordnungen** zu treffen.

Die überarbeitete Richtlinie für die Einstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder sollte neben Richtzahlen für verschiedene Gebäudetypen vor allem auch Argumente, Angaben zu Platzbedarf, geeigneten Ständertypen und Praxisbeispiele beinhalten.

Wegleitung für ArchitektInnen und Bauherrschaften: Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in **Nordrhein-Westfalen** und das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium haben 2003 die 12-seitige Broschüre ‚... und wo steht Ihr Fahrrad?‘ mit Argumenten, Informationen, Richtzahlen, Praxisbeispielen zur Veloparkierung herausgegeben. → www.fahrradfreundlich.nrw.de → Marktplatz → Literatur

B&R-Programm: Mit ihrem 1994 gestarteten flächenhaften B&R-Programm ist es der Stadt **Köln** (1 Mio. E.) gelungen, die Velonutzung erheblich zu steigern. Ende 2004 war das B&R-Konzept zu 83 % realisiert. Obwohl sich die Zahl der B&R-Stellplätze seit 1994 nahezu verdoppelt hat, ist die Auslastung nach wie vor im Schnitt bei über 80 % - was eine signifikante Steigerung der B&R-Nachfrage bedeutet.

Das Kölner **Bike-&-Ride-Programm** umfasst:

- **Bestandsaufnahme** des vorhandenen Angebots;
- eine **Potenzialabschätzung** des Bike-&-Ride-Bedarfs für ÖPNV-Knoten auf Kölner Stadtgebiet (schienegebunden)
- **Bewertung** aller Haltestellen bzgl. Bedeutung als B&R-Haltestelle und Auswahl
- Definition qualitativer **Ausstattungsmerkmale** und **Ausbaustandards**
- **Konzept** für die ausgewählten Haltestellen
- **B&R-Handbuch** als Kataster mit Detailinformationen für jede Haltestelle
- **Design-Wettbewerb** in Zusammenarbeit mit der Kölner Fachhochschule für Gestaltung zur Entwicklung von Standardtypen der Kölner **Veloboxen**

(siehe www.bypad.org/docs/9-Koeln.pdf)

Velowachennetze: In den **Niederlanden** sind in den letzten 25 Jahren in vielen Städten sehr gute Erfahrungen mit (teils kostenlosen) Velowachen(netzen) mit standspezifischem Service-Angebot gesammelt worden, die zum Teil zu erheblicher Zunahme der Velonutzung und deutlicher Abnahme des Velodiebstahls geführt haben. Diese Velostationen werden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern und Betriebskonzepten realisiert. Serviceangebot: an Bahnhöfen und ÖV-Knoten (Reparatur, Wartung, Reinigung), in Einkaufsgebieten (Gepäckaufbewahrung, Kinderwagenverleih, Hauslieferdienst), an Ausbildungsstätten (Reparatur, Sicherheits-Check), Sport- und Freizeiteinrichtungen (Liegestuhlverleih), in Kneipen- und Kinovierteln (nächtliche Öffnungszeiten an Wochenenden), an Schulen: Sicherheits-Checks. Inhaber von Velowachen-GAs können ein Jahr lang alle Velowachen der jeweiligen Stadt benutzen.

Mit **Züri rollt** bestehen bereits etablierte Betriebsstrukturen, die ggf. ein solches ausgeweitetes Aufgabenspektrum betreiben könnten.

Chancen: Mit ca. 40'000 Personen stellen die **Studierenden** von ETH, Universität und Fachhochschulen eine sehr grosse Gruppe tatsächlicher und potenzieller **Velo Fahrender mit spezifischem Nutzungsprofil** und spezifischen Nutzungsbedürfnissen dar, u. a. bedingt durch finanzielle Situation, Wohnverhältnisse etc., z. T. nicht bzw. nur während des Semesters in Zürich wohnend. Mit einem **massgeschneiderten Veloparkierungs-**

und Serviceangebot analog der Stadt Gent (s. u.) könnte ein grosser Teil dieses studentischen Veloverkehrspotenzials ausgeschöpft werden.

Mobilitätsangebot für Studierende: Mit **'Studentenmobilität'** hat die belgische Stadt **Gent** ein speziell auf die Studierenden zugeschnittenes Angebot geschaffen, mit dem sie deren Mobilität untersuchen, unterstützen und verbessern will. Dazu gehören ein studentischer Langzeit-Veloverleih (z.B. 1 Monat, 1 Jahr), ein Netz von Selbsthilfwerkstätten an den verschiedenen Hochschulstandorten, ein Velodepot, wo Studierende ihre Velos während der Semesterferien gesichert parkieren können, wenn sie nicht vor Ort sind. Die Mietvelos sind Fundvelos, die von Teilnehmenden an einem städtischen Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramm instand gesetzt werden. Das Velodepot dient auch zur Lagerung von eingesammelten herrenlosen bzw. wild parkierten Velos.

Für dieses Projekt arbeitet die Stadt Gent mit den Hochschulen, der studentischen Sozialversicherung, der Studentenvertretung und einer Organisation für Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramme zusammen → www.studentenmobilitat.be

Frage 15: Veloparkierung	50
---	-----------

Frage 16: Was wird zur Vorbeugung von Velodiebstahl und Vandalismus getan?

Als Massnahme zur Velodiebstahlprävention führt die Polizei gelegentlich Kontrollen durch. Zur Erleichterung des Wiederauffindens gestohlener Velos werden gelegentlich Veloregistrierungen vorgenommen, u. a. anlässlich des Verkehrsunterrichts in der 3./4. Klasse. Als gestohlen gemeldete oder aufgefundene Velos werden polizeilich erfasst.

Teams der städtischen **Veloordnung** überprüfen in allen Stadtbezirken, vor allem aber an den neuralgischen Punkten Zürich HB, Bahnhof Stettbach und Stadelhofen Veloständer auf herrenlose Velos und Velowracks. Diese werden nach ein- bis zweimonatiger Beobachtung entfernt und mit der Datenbank der eidgenössischen Fahrzeugfahndung (Ripol) auf Diebstahl überprüft. Die Veloordnung, die ursprünglich als Arbeitsbeschäftigungsmassnahme für Flüchtlinge begonnen wurde, ist mittlerweile als regelmässige Aufgabe bei Entsorgung und Recycling Zürich angesiedelt. Sie dient jedoch in erster Linie der Schaffung von Ordnung im Strassenraum und freien Kapazitäten in den Veloparkierungssystemen und weniger der Diebstahlprävention.

Zum Velodiebstahl liegen nur Zahlen über polizeilich gemeldete Velodiebstähle für die Jahre 2004 und 2005 vor. Wegen der sehr geringen Aufklärungsquote von nur 1.4% (kantonsweit), muss allerdings mit einer grossen Dunkelziffer gerechnet und davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Zahl der Velodiebstähle in Zürich erheblich höher liegt.

Polizeilich gemeldete Velodiebstähle		
	gesamt	pro 1'000 Einwohner
2004	3'283	8.9
2005	3'552	9.6
Quelle: KRISTA 2004; Tiefbauamt, Verkehrsplanung		

Frage 16:
Vorbeugung von Velodiebstahl und Vandalismus
50
Frage 17: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Velo Fahrenden getan?

Durch Kanalisierung des schnellen Autoverkehrs auf verkehrsorientierten Hauptachsen und niedriges Temporegime auf den übrigen Strassen trägt die Stadt Zürich strukturell zur Verbesserung der Sicherheit der Velo Fahrenden bei.

Mit der flächenhaften Einführung von **Tempo 30-Zonen** in den Wohngebieten hat die Stadt Zürich **einen guten strukturellen Beitrag** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velo Fahrende geleistet. Die Einhaltung von Tempo 30 wird intensiv überwacht.

Für kurzfristige Massnahmen zur Beseitigung von Sicherheitsdefiziten steht ein eigenes Budget zur Verfügung.

Die Mitglieder der Evaluationsgruppe erkennen ein grundlegendes Problem darin, dass die Sicherheit von Menschen abhängig ist, und dass insbesondere die Sicherheit der Velo Fahrenden grundsätzlich davon abhängt, inwieweit die Autofahrer Rücksicht auf sie nehmen. Als Problem wird gesehen, dass das Bewusstsein und Verständnis für die Sicht- und Verhaltensweisen der Velo Fahrenden häufig noch fehle.

Von der IG Velo wird von einem Zielkonflikt zwischen den Belangen von Fuss- und Veloverkehr berichtet. Trottoirnasen, die dem Fussverkehr das Überqueren von Strassen erleichtern, zwingen Velo Fahrende zu Links-schwenks Richtung Strassenmitte. Ähnliche Situationen gibt es bei der Erstellung von Mittelinseln, bei denen eine kritische Breite bleibt, bei der Autos noch überholen.

Die Evaluationsgruppe ist einig darüber, dass wegen zahlreicher miteinander konkurrierender Flächenansprüche nicht die Möglichkeit besteht, gleichzeitig die Qualitätsanforderungen aller gleichmässig zu berücksichtigen. Sie unterstreicht das Koexistenzprinzip.

Die IG Velo hält eine Ursachenanalyse der in Zürich häufigen Nutzung der Trottoirs durch Velo Fahrende für notwendig.

Verkehrsteilnehmende – auch Velo Fahrende – sind nur in der Lage ein bestimmte maximale Anzahl Reize pro Zeiteinheit zu verarbeiten. Überschreitet die Anzahl der Reize einen bestimmten Grenzwert, kommt es zu Fehlern, die zu Konflikten oder Unfällen führen können. Der Zürcher Stadtverkehr erfordert von Velo Fahrenden sehr hohe Aufmerksamkeit.

- *Der dichte Tramverkehr und das dichte Tramschienennetz mit vielen nur in spitzem Winkel zu überfahrenden Schienen stellen hohe fahrtechnische Anforderungen an Velo Fahrende. Dies gilt in besonderem Masse in der Innenstadt.*
- *Die zu nutzenden Fahrbahnteile werden nur punktuell durch gelbe Velopiktogramme mit Pfeil angedeutet, die verdeckt sein oder leicht übersehen werden können. An vielen Stellen wird der Veloverkehr sehr unkonventionell geführt, partiell über das Trottoir. Der weitere Verlauf einer Route oder die Führung über einen Knoten sind häufig weder für die Velo Fahrenden selber noch für andere Verkehrsteilnehmende (rechtzeitig) vorhersehbar. Dies führt im positivsten Fall zu*

Fahrtverzögerungen bei den Velo Fahrenden, zu Unverständnis bei anderen Verkehrsteilnehmenden (Velo Fahrende verhalten sich unklar, fahren, wie sie wollen) und im schlimmsten Fall zu Unfällen.

Frage 17: Sicherheit der Velo Fahrenden	75
--	-----------

Frage 18: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr getan?

Zur Verknüpfung von Zug- und Veloverkehr sind an (fast) allen Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs Veloständer bzw. mietbare Velokäfige aufgestellt worden. Am Hauptbahnhof gibt es eine Velostation mit 170 Stellplätzen, die von der Flüchtlingsorganisation Workfare betrieben wird.

Bahnhöfe und wichtige S-Bahnhaltepunkte sind an das Veloroutennetz angeschlossen und signalisiert. Ausserhalb der Stosszeiten ist die Velomitnahme in Trams und S-Bahnen möglich. Allerdings sind die Preise dafür relativ hoch, die Platzverhältnisse in den Fahrzeugen ungenügend und die Nutzung unkomfortabel. An den S-Bahnhöfen sind die Perrons in der Regel mit Rolltreppen, Liften oder Rampen gut zugänglich.

Von Seiten der IG Velo wird hohe Priorität bzgl. der konsequenten Verbesserungen des Bike&Ride-Angebots sowie der Aufhebung der Sperrzeiten bei der Velomitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen.

Frage 18: Kombination von Velo und ÖV	75
--	-----------

Frage 19: Was wird getan, um die Velonutzung durch Serviceangebote für Velo Fahrende zu fördern?

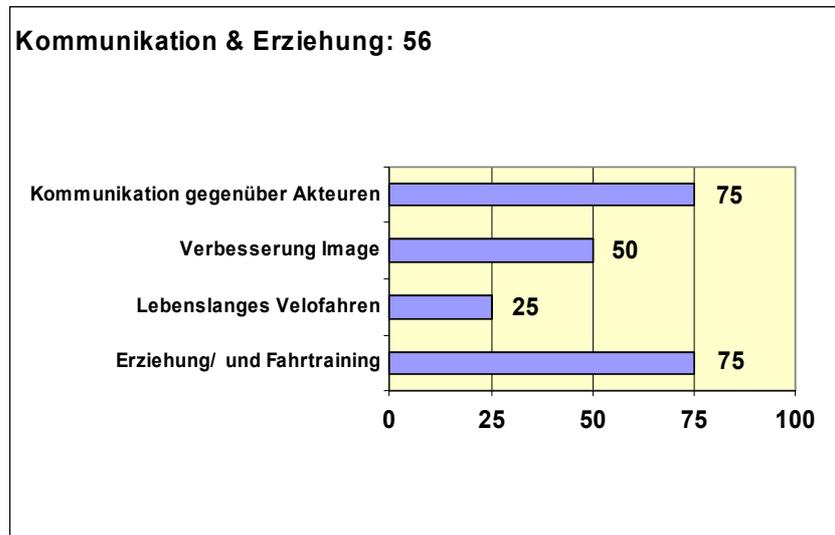
Mit Züri rollt bietet die Flüchtlingsorganisation Workfare in den Sommermonaten seit Jahren einen attraktiven, kostenlosen Veloverleih an fünf Standorten in der Innenstadt an, am Hauptbahnhof ganzjährig.

Nach positiven Erfahrungen beim Theaterspektakel in den vergangenen Jahren wird das Angebot von 400 mobilen Veloständern für die Velos der Besucherinnen und Besucher auf andere geeignete Grossveranstaltungen ausgedehnt.

Frage 19: Förderung Velonutzung durch Serviceangebote	50
--	-----------

MODUL	INFRASTRUKTUR, SICHERHEIT, SERVICE	TOTAL: 66
--------------	---	------------------

3.8 Modul 6: Kommunikation & Erziehung (Fragen 20 bis 23)



Frage 20: Wie wird die Velopolitik gegenüber Entscheidungsträgern und (potenziellen) Akteuren kommuniziert?

Mit den Informationsblättern Verkehrsplanung, seit 2006 Mobilitätsnews, richtet sich der Fachbereich Verkehrsplanung monatlich mit aktuellen Fakten und Aktivitäten der Mobilitätspolitik, darunter zahlreiche Ausgaben mit Informationen zur Velopolitik, an ein eher fachlich orientiertes Publikum (Print und Website).

Die Website der Stadt Zürich wird intensiv für die Information über die Mobilitätsstrategie sowie die velopolitischen Ziele und Aktivitäten genutzt. Die vernetzten Entscheidungs- und Arbeitsstrukturen wirken als Kommunikationskanäle über die Ziele und Aktivitäten der Velopolitik zwischen den Departementen auf Leitungsebene, in der Verwaltung auf operativer Ebene sowie zwischen Stadtrat und Verwaltung.

Allerdings zeigen die Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe, dass die gesendeten Informationen nur zum Teil bei ihren Empfängern ankommen. Insbesondere die Nutzervertreter, von denen drei auch Gemeinderäte sind, fühlen sich schlecht informiert.

Chancen: Siehe hierzu auch die Anmerkungen zu Frage 32.

<p>Frage 20: Kommunikation der Velopolitik gegenüber Entscheidungsträgern und (potenziellen) Akteuren</p>	75
--	-----------

Frage 21: Was wird getan, um das Image des Velo Fahrens zu verbessern?

Zur Verbesserung des Images des Velo Fahrens werden die üblichen städtischen Kommunikationskanäle eingesetzt (Medienmitteilungen, Website). Im Rahmen der Mobilitätsstrategie werden regelmässig Imagekampagnen durchgeführt, in denen das Velo als eins der Stadtverkehrsmittel Thema ist (Mobilität ist Kultur, Underwägs, aber schlau, Velostadt Züri etc.).

In der Evaluationsgruppe ist man sich einig darüber, dass Massnahmen zur Förderung des Images des Velo Fahrens noch zu unsystematisch und zu wenig zielgruppen-orientiert durchgeführt werden.

Verbesserungspotenzial wird in den folgenden Bereichen gesehen:

- Verbesserung des **Grundimage**: Kommunikation von Zürich als Velostadt.
Am Image ‚zu gefährlich‘ und ‚zu steil‘ muss gearbeitet werden.
- **Zielgruppenorientierte Image-Verbesserung**, indem die individuellen Vorteile des Velo Fahrens aufgezeigt werden, z.B.
 - Migrantinnen und Migranten (siehe Frage 23)
 - Jugendliche, um deren Rückgang in der Velonutzung aufzuhalten bzw. um Jugendliche aus velofernen Kulturkreisen fürs Velo zu gewinnen
- Ereignis-orientiert: Werbung dafür, mit dem Velo zu bestimmten Anlässen zu fahren, in Kombination mit entsprechenden Angeboten (wie beim ÖV-Event-Ticket könnten zusammen mit dem Ticket auch Velodienstleistungen angeboten werden (siehe Fragen 15 und 27).

Zu allen diesen Punkten werden Massnahmen(-pakete) ins Auge gefasst. Generell soll darauf geachtet werden, dass nicht implizit ein negatives Image der Velo Fahrens verbreitet wird, z.B. bei Verkehrssicherheitskampagnen. Diese sollten sorgfältig(er) geplant und durchgeführt werden.

Frage 21: Image des Velo Fahrens	50
---	-----------

Frage 22 Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Velo Fahren zu fördern?

Neubürgerinnen und Neubürger erhalten ein Willkommenspaket mit Informationen über Mobilitätspolitik und -angebot in Zürich.

1992 wurden verschiedene Quartiervelopläne zur Information über sichere, ruhige Velowege abseits der grossen Verkehrsströme herausgegeben. Zielpublikum waren Familien und Kinder, Freizeit-, Einkaufs-Velo Fahrens.

Frage 22: Lebenslanges Velo Fahren	25
---	-----------

Frage 23: Was wird in den Bereichen Erziehung und Velofahrtraining getan?

Der Verkehrsunterricht an den Schulen und das Velotraining liegen in der Zuständigkeit der seit 1947 bestehenden Fachgruppe Schulinstruktion der Stadtpolizei (früher: Verkehrsinstruktion).

Die Verkehrsinstruktoren erteilen in den Klassen drei bis acht regelmässig Verkehrsunterricht nach dem folgenden Lehrplan:

Lehrplan für Verkehrsunterricht und Velotraining an den Zürcher Schulen			
Klasse	Themen	Theorie	Praxis
3/4	Velopass und Signalkunde	X	
4/5	Veloschulung in Verkehrsschulungsanlage (Schonraum) mit anschliessendem Üben in der Verkehrswirklichkeit		X
5	Veloprüfung	X	X
6	Gefahrenlehre "VorAusSicht"	X	
7	Toter Winkel bei Lastwagen	X	X
8	Klasse Partnerkunde nach "3 A Training"	X	

In den letzten Jahren ist die Zahl der Kinder, die an der Veloprüfung teilnehmen, allerdings rückläufig: in den vergangenen zehn Jahren meldeten sich nur etwa zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler eines Jahrgangs zur Veloprüfung an, von denen tatsächlich nur 84% an der Prüfung teilnehmen, d.h. dass sich insgesamt nur gut die Hälfte (55%) der Schülerinnen und Schüler eines Jahrgangs der Veloprüfung unterzieht. Die Gründe dafür sind vielfältig:

- Eltern haben keine Zeit mehr, um mit ihren Kindern zusammen zu fahren
- Es gibt viele Migrantenkinder aus ‚velofernen‘ Kulturen
- Vor allem Mädchen zeigen sich sehr zurückhaltend in der Velonutzung

So stellen die Verkehrsinstruktoren fest, dass es bei vielen Kindern zwischen den beiden Instruktionen in der Schule (Veloschulung – Veloprüfung), die ½ bis 1 Jahr auseinander liegen, wegen fehlender Praxis in der Zwischenzeit keinen Erfahrungszuwachs gibt.

Seitens des Verkehrsinstruktors wird ein klarer Bedarf an mehr praktischem Fahrtraining gesehen, da sich bei den Kindern ein immer stärkerer Trend zu Bewegungsmangel und entsprechend schlechter motorischer Entwicklung und schlichter Beherrschung des Velos zeigt.

Deshalb laufen zurzeit Versuche in den dritten Klassen mit Velokontrolle und Veloparcours auf dem Schulhof sowie in den fünften Klassen mit Velokontrolle und Velo Fahren im Quartier als Vorbereitung auf die Veloprüfung.

Die IG Velo bietet seit einigen Jahren **Velofahrkurse für Kinder und für Erwachsene** an, für die die Nachfrage gross ist. Um das Kursangebot der Nachfrage entsprechend ausbauen zu können, ist die IG Velo aber auf finanzielle Unterstützung durch die Stadt angewiesen.

Die Polizei führt regelmässig und mit Erfolg **Velofahrkurse für Leute aus dem ergänzenden Arbeitsmarkt** durch (**hoher Ausländeranteil**).

Neben der Durchführung von Verkehrsunterricht sind alle **Instruktoren** um sichere Schulwege der Kinder bemüht und fungieren als **Ansprechpersonen für Eltern, Lehrer, Schulbehörden sowie DAV und TAZ**.

Chancen In der Evaluationsgruppe besteht Konsens, dass der rückläufigen Entwicklung bei der Teilnahme an der Veloprüfung entgegengewirkt werden soll. *Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Veloprüfung könnte dieses Problem lösen (wie dies in der Stadt Winterthur der Fall ist).*

In der Evaluationsgruppe wird **Bedarf für mehr und intensiveres Fahrtraining** und Verkehrsinstruktionen gesehen. Es werden **Synergien** in der schulischen **Grundausbildung durch die Polizei und den Velofahrkursen der IG Velo** gesehen, weshalb es als sinnvoll angesehen wird, zusammenzuarbeiten und die Inhalte aufeinander abzustimmen.

Chancen Mit einem Ausländeranteil von 30% hat Zürich einen erheblichen Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern aus ‚velofernen‘ Kulturen. Ebenso besteht Konsens, dass Massnahmen zur Steigerung der Velonutzung diese Personenkreise einbeziehen müssen.

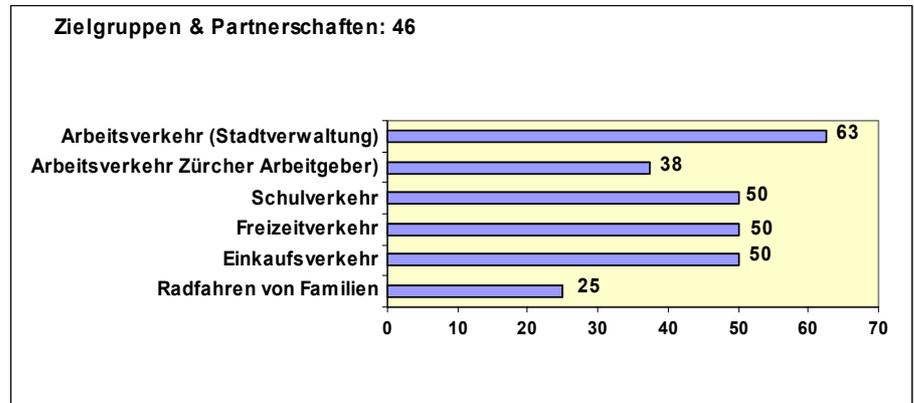
Die Idee von **Velofahrkursen für ausländische Frauen** (s. u. Niederlande) soll aufgegriffen werden. Sie soll in Zürich vorgestellt und **als Pilotprojekt** z.B. von Stadt (Polizei, Tiefbauamt), IG Velo und ev. Züri rollt aufgegleist werden.

Velofahrkursen für ausländische Frauen: In den **Niederlanden** hat man 1995 in Tilburg begonnen, Velofahrkurse für ausländische Frauen anzubieten, um deren **Mobilitätschancen zu verbessern**. Die ausländischen Frauen kommen zu einem grossen Teil aus ‚velofernen‘ Kulturen. Da sie selber nicht Velo fahren, werden sie auch nicht ihre Kinder dazu motivieren. **Velotrainings für ausländische Frauen werden mittlerweile landesweit angeboten und sind Bestandteil der niederländischen Integrationspolitik geworden. Eigenständige Mobilität mit dem Velo trägt ausserdem zur Gesundheit der Migrantinnen und Migranten bei.**

Frage 23:	
Erziehung und Velofahrtraining	75

MODUL	KOMMUNIKATION & ERZIEHUNG	TOTAL: 56
--------------	--------------------------------------	------------------

3.9 Modul 7: Zielgruppen & Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)



Frage 24: Wie werden die Beschäftigten der Stadtverwaltung dazu bewegt, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren?

Für die Velos ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat die Stadt Zürich an den meisten Standorten Veloständer installiert.

Seit Frühjahr 2005 stehen für Dienstfahrten 82 Dienstvelos im blauweissen Corporate Design der Stadt Zürich bereit, verteilt auf die verschiedenen Standorte der Stadtverwaltung. Ein unkompliziertes Zugangsverfahren, Wartungsdienst und Pannenservice tragen zu einer hohen Zufriedenheit und Nutzungshäufigkeit bei. Wegen der positiven Erfahrungen werden Ende 2006 weitere 30 Velos angeschafft.

Chancen: *Durch stärkere Betonung des Velos im betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die Stadt Zürich als grösster Arbeitgeber Zürichs selber zur Linderung der Verkehrsprobleme beitragen und vor allem eine Vorbildfunktion für andere Arbeitgeber in Zürich wahrnehmen. Langjährige Erfahrungen in den Niederlanden mit betrieblichem Mobilitätsmanagement zeigen, dass die Velokomponenten in diesen Programmen stets mit Abstand die erfolgreichsten sind und zu einem erheblichen Teil einen Umstieg aufs Velo bewirken.*

Unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz sollte eine Zusammenarbeit mit dem Gesundheits- und Umweltdepartement, Gesundheitsorganisationen (Krankenkassen, Herzstiftung etc.) sowie der ETH oder der Universität angestrebt werden, die ein solches Programm wissenschaftlich begleiten können.

Das von der Stadt Zürich gerade lancierte MIU-Programm (Mobilität in Unternehmen) sollte auch auf die Stadt Zürich selber angewandt werden (Vorbildfunktion, Erfahrungen sammeln).

Laut Teilstrategie öffentlicher Verkehr, Abschnitt 4.4 sollen die städtischen Autostellplätze marktgerecht vermietet werden, um daraus die ZVV-Bonuskarte für städtische Mitarbeitende zu finanzieren. Es sollte geprüft werden, ob den Beschäftigten stattdessen wahlweise alle n Jahre ein persönliches Velo für den Weg zur Arbeit zur Verfügung gestellt werden kann (als Lohn in natura oder als Dauerleihgabe). In den Niederlanden haben persönliche Firmenvelos in den letzten zehn Jahren erheblich zur Steigerung der Velonutzung im Arbeitsverkehr beigetragen.

Frage 24:
Förderung Velonutzung im Berufsverkehr bei städtischen Mitarbeitenden

63

Frage 25: **Wie werden örtliche Arbeitgeber dazu gewonnen, ihre Beschäftigten dazu zu bewegen, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren?**

Im Rahmen der Umsetzung der Teilstrategie Mobilitätsberatung hat die Stadt Zürich angefangen, Firmen zu kontaktieren und ihnen Velostadtpläne bzw. Mobilitätspakete anzubieten. Mit dem gerade lancierten MIU-Programm ist das Consulting für grosse Verkehrserzeuger institutionalisiert worden. Allerdings spielt das Velo dort nur eine marginale Rolle.

Chancen: *Im Arbeitsverkehr liegt ein grosses ungenutztes Potenzial für die Velonutzung mit erheblichen positiven Auswirkungen auf das städtische Verkehrsgeschehen, auf Arbeitgeber, Beschäftigte, Gesundheit(swesen), Velowirtschaft.*

Auch wenn die Zugewinne bei der Velonutzung in erster Linie vom Umstieg vom Auto aufs Velo angestrebt werden, besteht die Chance, Überlastungsprobleme des städtischen ÖV in den Spitzenstunden sehr effizient zu lösen, wenn es gelingt, im Arbeitsverkehr ÖV-Nutzende zum Umstieg aufs Velo zu bewegen.

Mit betrieblichem Mobilitätsmanagement, das auf die Velonutzung abzielt, und strategischen Partnerschaften zwischen Stadt, Gesundheitsinstitutionen, Arbeitgebern, Hochschulen, Velowirtschaft, Wirtschaftsverbänden etc. konnten in vielen europäischen Städten erhebliche Erfolge mit der Velonutzung im Berufsverkehr erzielt werden, vor allem **Niederlande, Dänemark, Grossbritannien.**

Mit Kampagnen wie 'Bike to work' der IG Velo, die seit Jahren in zahlreichen europäischen Ländern erfolgreich durchgeführt werden, ist es gelungen, Arbeitgeber wie Beschäftigte für die Nutzung des Velos im Berufsverkehr nachhaltig zu sensibilisieren.

Die Stadt Zürich sollte auf diesem Gebiet die positiven Synergien nutzen, die in einer Zusammenarbeit mit ausgewählten Arbeitgebern (z.B. Spitälern), Wirtschaftsverbänden, Medien, Gesundheitsorganisationen, Hochschulen liegen. Die Stadt Zürich sollte die Initiative ergreifen, die verschiedenen Parteien an runden Tischen, bei Arbeitskreisen, auf Kongressen zusammen zu bringen, um daraus gemeinsame Projekte zu entwickeln

Vorbilder: das Kantonsspital Luzern und andere mit dem Prix Velo ausgezeichnete Arbeitgeber.

Frage 25:
Förderung Velonutzung in Arbeitsverkehr allgemein

38

Frage 26: **Was wird zur Förderung des Velo Fahrens zur Schule getan?**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in den Schulumgebungen Geschwindigkeit dämpfende Massnahmen getroffen worden. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten trägt zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bei. Engpässe und Gefahrenstellen werden durch Mängelanalysen identifiziert. Für die Velos der Schülerinnen und

Schüler gibt es Veloabstellanlagen in ausreichender Anzahl und guter Qualität.

Die Evaluationsgruppe erkennt einen gewissen Widerspruch darin, dass einerseits Verkehrserziehung und Velofahrtraining an den Schulen betrieben wird, dass aber andererseits Eltern und LehrerInnen die Schülerinnen und Schüler oft dazu anleiten, aus Sicherheits- bzw. Versicherungsgründen nicht mit dem Velo zur Schule zu kommen.

In der Unterstufe ist das Velo noch nicht erwünscht, da die Schülerinnen und Schüler noch keine Veloprüfung haben und die Schulen meist in Fusswegdistanz liegen. Ab der Mittelstufe, spätestens aber in der Oberstufe könnte die Velonutzung für den Weg zur Schule noch gefördert werden. Hier müsste bei den einzelnen Schulen (inkl. Lehrerinnen und Lehrer) angesetzt werden. Wenn in den Schulen gezeigt würde (*am besten unter Einbeziehung der Schülerinnen und Schüler*), auf welchen Wegen man sicher mit dem Velo in die Schule gelangen kann, würde dies Mobilitätserziehung konkreter machen.

Chancen *Zürcher* Schülerinnen und Schüler erhalten von der Stadt ein kostenloses **Schulwegabonnement** für die Zone 10 des ZVV, wenn ihr Schulweg länger ist als 1km (Kindergarten), 1.4km (Unterstufe), 1.6km (Mittelstufe), 2km (Oberstufe).

Zur **Förderung gesunder täglicher Bewegung und eigenständiger Mobilität** wäre zu überlegen, ob die **Schulwegabonnements** ab der Mittelstufe völlig/ wahlweise **durch einen Zuschuss zum Velokauf ersetzt** werden können. Damit ein sinnvoller Betrag für den Velokauf zusammenkommt, sollte der Zuschuss einmalig für mehrere Jahre gezahlt werden. Die tatsächliche Nutzung des Velos für den Schulweg wäre individuell mit den Schülerinnen und Schülern zu vereinbaren.

Chancen **Kooperation mit mega!phon, Sozialdepartement:** Kinderkonferenzen, Mitreden in der Schule

Massgeschneiderte Mitmachaktionen für Schulen und Kindergärten: Die dänische Stadt **Odense** führt für Kindergartenkinder und Schülerinnen und Schüler der Primarstufe (Klassen 1-6) für das jeweilige Alter massgeschneiderte Mitmachaktionen durch, teilweise mit Wettbewerbscharakter, bei denen die Kinder und Jugendlichen praktische Erfahrungen mit dem Velo bzw. die Eltern mit Veloanhängern oder Trailerbikes sammeln können.

Erhebung von Mobilitätsdaten durch die Schulen: Die dänische Stadt **Odense** lässt die Lehrerinnen und Lehrer einmal jährlich in ihren Klassen Daten zu tatsächlicher und gewünschter Verkehrsmittelwahl, zu Schulwegrouten, Problempunkten etc. erheben, die vom Lehrpersonal in eine internetbasierte Datenbank eingegeben werden, so dass die Verkehrsplanung jährlich aktualisierte Daten über den Schulverkehr in Odense und über Verbesserungsbedarf erhält.

Frage 26:
Förderung des Velo Fahrens zur Schule

50

Frage 27: Was wird getan, damit Wege zu Freizeiteinrichtungen häufiger mit dem Velo zurückgelegt werden?

In begrenzter Zahl sind Veloständer an wichtigen Freizeiteinrichtungen/-zielen aufgestellt worden.

Nach positiven Erfahrungen beim Theaterspektakel in den vergangenen Jahren wird das Angebot von 400 mobilen Veloständern für die Velos der Besucher auf alle geeigneten Grossveranstaltungen ausgedehnt.

Chancen *Es sollte geprüft werden, inwieweit dieser Service durch vom Veranstalter mietbare, mobile Velowachen generalisiert und verbessert werden kann: für Grossveranstaltungen mit viel Publikumsverkehr aus den näheren Einzugsbereich (Theaterspektakel, Strassenfeste, Publikumsmessen, Sportveranstaltungen, Open-Air-Kino, Konzerte, Partystandorte etc. (siehe Text zu Frage 15)*

*In das **Festhandbuch** des Sozialdepartements für Veranstalter von Festen sollten konkrete Hinweise für die Anreise mit dem Velo aufgenommen werden. Für vorzuhaltende Veloparkplätze sollten Richtwerte angegeben werden in Anhängigkeit von Art und Grösse der Veranstaltung. Es sollte ein Hinweis auf die Ausleihmöglichkeit einer mobilen Velowache aufgenommen werden. Die Kommunikation über das mobile Stellplatzangebot sollte zentralisiert werden (Festhandbuch).*

Chancen **Mit dem Velo zur EURO 2008:** Erarbeitung eines Erreichbarkeitskonzepts und Einrichtung (mobiler) Velowachen bei der EURO 2008 am Stadion und an verschiedenen wichtigen Standorten in der Stadt mit dem Ziel, dass die Zahl der 6'000 anzulegenden Autostellplätze am Stadion reduziert werden kann. Ziel: Zürcherinnen und Zürcher kommen per Velo zur EURO 2008, um die Kapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln für auswärtige Besucherinnen und Besucher frei zu halten.

Mit dem Velo zur WM2006: Mit dem Ziel, die Berlinerinnen und Berliner während der WM2006 zur Nutzung des Velos zu bewegen, wurden in **Berlin** Velowachen an den Public-Viewing-Plätzen eingerichtet und für eine gute Erreichbarkeit dieser Plätze gesorgt. Erste Auswertungen zeigen, dass die Velonutzung in Berlin während der WM2006 um 25% gestiegen ist. Siehe www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1523

Chancen Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen hat zur **WM2006** einen **Handlungsleitfaden für Kommunen** erstellt. Dieser enthält Hinweise zur Erreichbarkeit der Fussballstadien und anderer wichtiger WM-Ziele mit dem Velo sowie zur Veloparkierung (www.fahrradfreundlich.nrw.de)

<p>Frage: 27 Velo fahren zu Freizeiteinrichtungen</p>	50
---	-----------

Frage 28: Was wird getan, um Velo Fahren zum Einkauf zu fördern?

Die Erreichbarkeit wichtiger Einkaufsgebiete, vor allem der Quartierzentren, ist durch Anbindung an das Veloroutennetz verbessert worden. In begrenzter Zahl sind in Einkaufsgebieten Veloständer aufgestellt worden und Detaillisten werden dazu angeregt, dies auch zu tun.

Zur Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt und den Quartierszentren sowie zur Erhaltung der Stadt der kurzen Wege ist eine Satzung beschlossen worden, die Standorte und Erreichbarkeit von grossflächigem Einzelhandel regelt und die Zahl der Autoparkplätze und -fahrten nach oben beschränkt.

Chancen: Velowachen in Einkaufsgebieten mit Kinderwagenverleih, Gepäckaufbewahrung, Hauslieferdienst (siehe Text zu Frage 15)

Frage: 28 Velo fahren zum Einkauf	50
--	-----------

Frage 29: Was wird getan, damit Familien gut gemeinsam Velo fahren können?

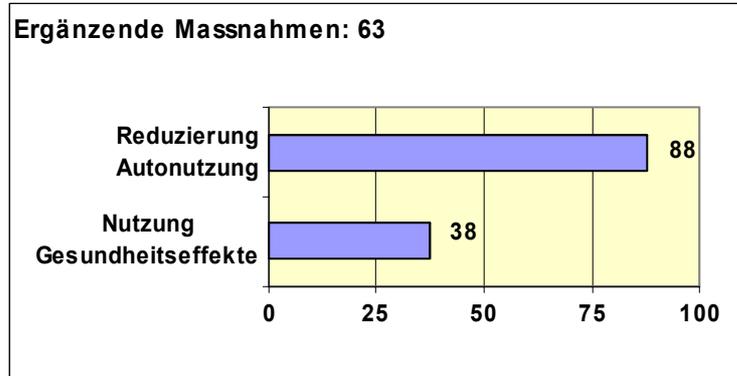
Es gibt vereinzelt Aktivitäten, die auf das gemeinsame Velo Fahren von Familien ausgerichtet sind oder Massnahmen, die auch für Familien geeignet sind.

1992 wurden verschiedene Quartiervelopläne zur Information über sichere, ruhige Velowege abseits der grossen Verkehrsströme herausgegeben. Zielpublikum waren Familien und Kinder, Freizeit-, Einkaufs-Velo Fahrende.

Frage: 29 Gemeinsames Velo fahren von Familien	25
---	-----------

MODUL	ZIELGRUPPEN & PARTNERSCHAFTEN	TOTAL: 46
--------------	--	------------------

3.10 Modul 8: Ergänzende Massnahmen (Fragen 30 bis 31)



Frage 30: Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?

Seit der durch das Blaubuch eingeleiteten neuen Verkehrspolitik im Jahr 1987 sind in Zürich zahlreiche, aufeinander abgestimmte wirksame Massnahmen zur Verlagerung, Eingrenzung, Reduzierung des Autoverkehrs sowie zur Senkung der Geschwindigkeiten auf ein stadtverträgliches Niveau getroffen worden:

- Konsequente Förderung und Priorisierung des ÖV
- Kanalisierung des Autoverkehrs auf Hauptverkehrsstrassen
- Flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten
- Konsequente, differenzierte Parkraumbewirtschaftung
- Historischer Parkplatzkompromiss in der Innenstadt
- Grossflächige Ausdehnung der Fussgängerbereiche in der Innenstadt
- Sperrung des Limmatquai für den Autoverkehr
- Einrichtung von Begegnungszonen

Im Jahr 2000 betrug der Anteil der Autofahrten am Binnenverkehr 23%, was ein für europäische Städte dieser Grössenordnung sehr niedriger Wert ist.

Die Stadt Zürich sieht – vor allem vor dem Hintergrund der Londoner Erfahrungen - Road-Pricing als wirksames Lenkungsinstrument zur Reduzierung der Autonutzung an und setzt sich im Rahmen der Mobilitätsstrategie für ein entsprechendes Pilotprojektes in Zürich ein.

Die getroffenen Massnahmen sind allerdings nicht alle zum Nutzen des Veloverkehrs. Wegen der starken Vorrangstellung des ÖV gibt es gerade in der Innenstadt und einigen anderen neuralgischen Punkten eine Reihe von Fahrverboten für den Veloverkehr, die erhebliche Lücken ins Veloverkehrsnetz reissen. Die Innenstadt ist mit dem Auto noch immer besser erreichbar und vor allem besser zu durchqueren als mit dem Velo. Viele Fussgängerbereiche sind zwar prinzipiell durchlässig für den Veloverkehr, zwingen allerdings in der Regel zu deutlich langsamerem Fahren als möglich.

Frage 30: Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung	88
--	-----------

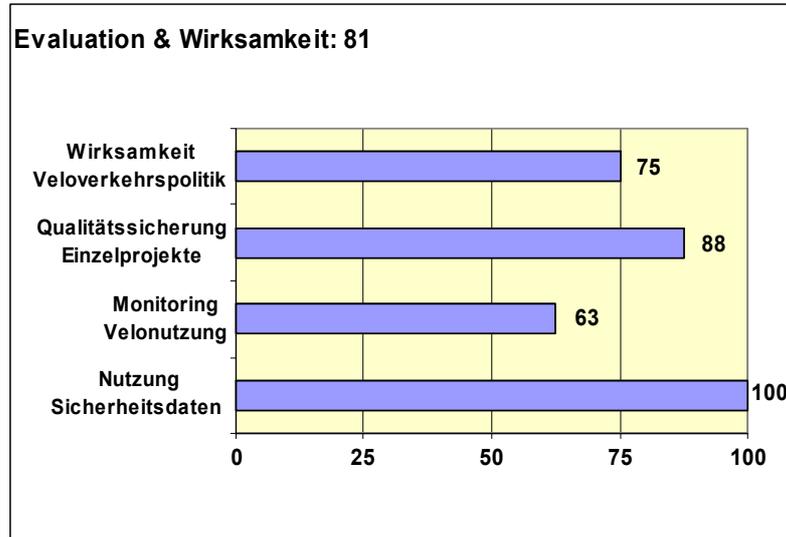
Frage 31: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Velo Fahrens für die Velopolitik nutzbar gemacht?

In der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Zürich zur Velopolitik wird gelegentlich erwähnt, dass Velo fahren gesund ist und fit hält. Es wurde ein entsprechendes Falblatt herausgegeben und Velotouren in Kooperation mit Partnern aus dem Gesundheitsbereich durchgeführt.

<p>Frage 31: Nutzung der Gesundheitseffekte zur Unterstützung der Velopolitik</p>
38

MODUL	ERGÄNZENDE MASSNAHMEN	TOTAL: 63
--------------	------------------------------	------------------

3.11 Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)



Frage 32: Wie wird die Wirksamkeit der Veloverkehrsaktivitäten ermittelt?

In einigen Bereichen der Velopolitik untersucht die Stadt Zürich, ob die gesetzten Ziele erreicht wurden. Dies geschieht in Form von Vorher-Nachher-Untersuchungen, Verkehrszählungen, Verhaltensbeobachtungen, Unfallanalysen etc.

Bei Infrastrukturmassnahmen wird untersucht, ob das tatsächliche Verhalten mit dem geplanten Verhalten in Einklang steht.

Über die schlechte Datengrundlage zum Veloverkehr (Mobilitätsverhalten, Resultate, Wirkungen, Nutzerzufriedenheit) ist man sich in der Stadt Zürich bewusst. Die Verbesserung der Datengrundlagen ist ein Handlungsfeld der Teilstrategie Veloverkehr.

In der Evaluationsgruppe besteht der Wunsch bzw. die Motivation zu stärkerer Evaluation der getroffenen Massnahmen, durchgeführten Projekte und Kampagnen.

Trotz – fast verwirrend – umfangreicher Information zu Mobilitätsstrategie und Veloverkehr auf der Website der Stadt Zürich fehlen reine Massnahmendokumentationen, aus denen abzulesen wäre, ob angestrebte Massnahmenziele (in der vorgesehenen Zeit) erreicht wurden bzw. zu wie viel Prozent bestimmte Umsetzungsziele bereits erreicht sind.

Chancen Die Stadt Kopenhagen publiziert seit zehn Jahren zweijährlich den Bicycle Account, einen für die Öffentlichkeit bestimmten Rechenschaftsbericht mit Fakten & Zahlen zum Veloverkehr. In der 6. Ausgabe von 2004 lassen sich in Zeitreihen auf einen Blick Entwicklungen in der Nutzerzufriedenheit, Verbesserungen im Verkehrsnetz, finanzielle Aufwendungen, Unfallentwicklung, Ergebnisse von Verkehrszählungen etc. ablesen.
 → www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/index.htm
 → unten: Bicycle Account (engl.)

Frage 32: Ermittlung Wirksamkeit Veloverkehrsaktivitäten	75
---	-----------

Frage 33: Wie wird die Qualität durchgeführter Einzelprojekte sichergestellt?

Ein Projektmanagement nach den Regeln der Kunst ist in Zürich Standard und gilt für alle Tiefbauprojekte. Die Ausarbeitung der Projekte geschieht in Zusammenarbeit mit oder auf jeden Fall unter Beteiligung der relevanten Dienstabteilungen bzw. Fachbereiche.

Dem Gender-Aspekt wird ein relativ grosser Stellenwert eingeräumt.

Frage 33: Sicherstellung der Qualität von Einzelprojekten	88
--	-----------

Frage 34: Wie wird die Velonutzung beobachtet?

Zur Beobachtung der Velonutzung werden Velos periodisch an repräsentativ ausgewählten Zählstellen erhoben.

Eine umfassende Haushaltsbefragung der Zürcherinnen und Zürcher zu Verkehrsmittelwahl, Einschätzungen und Potenzialen für die verschiedenen Verkehrsmittel wurde 1993 durchgeführt.

Beim Schweizer Mikrozensus, der landesweit alle fünf Jahre durchgeführt wird, sind die Datensätze für Zürich aufgestockt worden, so dass für Zürich ausführliche Daten vorhanden sind, die nach demselben Erhebungsdesign ermittelt wurden wie für die übrige Schweiz. Diese sind – soweit möglich – auf kommunaler Ebene ausgewertet worden.

Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsdesigns der 1993er-Erhebung sowie dem Methodenwechsel zwischen dem Mikrozensus 1989 und 1994 sind die Ergebnisse nur bedingt miteinander vergleichbar.

Wünschenswert wären mehr Zeitreihen (siehe Bicycle Account Kopenhagen), die die Beobachtung der Entwicklung der Velonutzung (nur Velo, weder kombiniert mit Fuss- noch mit Mofaverkehr) ermöglichen, differenziert nach Verkehrszwecken, Nutzergruppen, Entfernungsklassen, Alter. Eine differenzierte, aktuelle Datenbasis, wie sie in der Teilstrategie Veloverkehr vorgesehen ist, ist Voraussetzung für eine massgeschneiderte, zielgruppengerichtete Velopolitik. Sie sollte u. a. Daten über Mobilitätsverhalten, Nutzerzufriedenheit, Umsetzungsgrad geplanter Massnahmen, Erreichung angestrebter Ziele erhalten.

Frage 34: Beobachtung der Velonutzung	63
--	-----------

Frage 35: Wie werden Daten zur Sicherheit des Veloverkehrs gesammelt und genutzt?

Die Führung der Unfallstatistik der Stadt Zürich liegt in der Zuständigkeit der Dienstabteilung Verkehr. Die Stadtzürcher Unfalldaten werden jährlich mit den Unfalldaten der Kantonspolizei und der Stadtpolizei Winterthur in einer gemeinsamen Broschüre ‚Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich‘ (VUSTA) publiziert.

Für Unfälle mit Beteiligung von Velo Fahren den zeigen Zeitreihen die **Entwicklung der letzten zehn Jahre**. Regelmässig werden **mehrfachjährige Unfallanalysen** mit Detailauswertungen aller Unfälle auf Zürcher Stadtgebiet durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. **Bei grösseren** Tiefbau-, verkehrstechnischen oder verkehrslenkenden **Massnahmen** werden detaillierte Unfallanalysen für **Vorher- und Nachheruntersuchungen** heran gezogen.

Für die Haltung, Analyse und Nutzung der Unfalldaten gibt es bei der Dienstabteilung Verkehr **gut strukturierte und vernetzte Datenbanken**.

In der Evaluationsgruppe besteht Konsens darüber, dass die Qualität der Unfallstatistik – auch im internationalen Vergleich – einen sehr hohen Standard hat.

Da die Unfallstatistik nur polizeilich gemeldete Unfälle enthält, beim Veloverkehr aber sehr viele Alleinunfälle und andere Unfälle passieren, die polizeilich nicht gemeldet werden, ist die Dunkelziffer sehr hoch. Die Evaluationsgruppe sieht zusätzlichen Ermittlungsbedarf für Erkenntnisse in den folgenden Bereichen:

- Anzahl, Art, Schwere, Ort etc. der polizeilich nicht gemeldeten Unfälle
- Subjektive Sicherheit und damit verbundene systematische Verkehrsregelverletzung

Bzgl. der Kommunikation der Unfalldaten und der daraus gewonnene Erkenntnisse gegenüber Politik und Öffentlichkeit wird Verbesserungsbedarf gesehen.

Frage 35: Sammlung und Nutzung von Daten zur Sicherheit des Veloverkehrs 100

MODUL	EVALUATION & WIRKSAMKEIT	TOTAL: 81
--------------	-------------------------------------	------------------

4 Stärken und Schwächen der Velopolitik der Stadt Zürich

Nachfolgend werden einige Faktoren skizziert, die die Velonutzung in Zürich begünstigen bzw. hemmen sowie Stärken und Schwächen der Velopolitik der Stadt Zürich, wie sie sich aus Sicht der BYPAD-Auditorin zeigen.

4.1 Faktoren, die in Zürich fürs Velo sprechen

- Zürich hat eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer hohen Dichte und Nutzungsmischung in Innenstadt und Stadtteilzentren; es ist eine Stadt der kurzen Wege;
- Das Velo ist fester Bestandteil des Verkehrsgeschehens und wird ganzjährig für alle Verkehrszwecke genutzt;
- Mit rund 40'000 Studierenden hat Zürich eine hohe Zahl potenzieller Velo Fahrer.

4.2 Faktoren, die in Zürich gegen das Velo sprechen bzw. die Velonutzung erschweren

- Es gibt gute Alternativen zum Velo:
 - Das ÖV-Angebot weist eine hohe Netz- und Taktdichte sowie eine hohe Bedienungsqualität auf;
 - mit 43% aller Wegetappen ist der Fussverkehrsanteil sehr hoch. Es gibt eine Kultur des Gehens in Zürich.
- Mit 77% aller Wegetappen ist der Umweltverbund bereits weit ausgereizt, der Autoanteil mit 23% relativ niedrig;
- In Teilen der Stadt erweist sich die Topographie als Hindernis fürs Velo Fahren.
- Der Anteil an gut Verdienenden, die eine tatsächliche Auswahl zwischen den Verkehrsmitteln haben, ist gross.

4.3 Stärken

Strategie & Konzepte/ Steuerung der Politik

- Die Velopolitik hat breite politische Unterstützung;
- Sie ist integrierter Bestandteil der Mobilitätsstrategie;
- Es besteht ein klarer politischer Wille, den Veloverkehrsanteil um 2/3 auf 12% zu steigern;
- Massnahmen bzw. Strategien in anderen Bereichen wirken verstärkend;
- Der vernetzten thematischen Behandlung der Mobilität stehen entsprechende vernetzte Strukturen in Exekutive und Verwaltung gegenüber.

Damit sind gute Rahmenbedingungen für die Kontinuität der Veloförderung gegeben sowie für eine hohe Qualität der Velopolitik. Dies führt insgesamt zu einer besseren Wirkung der Velopolitik

Steuerung der Politik/Finanzielle und personelle Ressourcen

- Die Veloförderung ist seit langem fester Bestandteil der Verkehrspolitik;

- Die Velofachstelle ist eine feste Instanz in der Stadt Zürich, deren Mitarbeitende alle Velobelange koordinieren und als interne und externe Kontaktstellen fungieren;
- Entscheidungs- und Beratungsgremien sorgen für strukturierte Koordination und Kooperation sowie strukturierte Weitergabe von Informationen, Erkenntnissen und Erfahrungen.

Dies hat im Laufe der Jahre zu einer grossen Veloverkehrsexpertise geführt, die strukturiert weitergegeben wird. Massnahmen und Programme sind gut aufeinander abgestimmt.

4.4 Schwächen

Nutzeranforderungen/ Evaluation & Wirksamkeit

- Es fehlen wichtige Daten zur Mobilität bzw. die vorhandenen Daten sind nicht differenziert genug oder werden in zu grossen Zeitabständen erhoben. Es ist nicht klar, woher der Umstieg aufs Velo kommen soll bzw. wo genau die Potenziale dafür liegen.

Dies erschwert es, zielgruppenorientierte, massgeschneiderte Massnahmen zu entwickeln. Darüber hinaus ist es nicht möglich zu überprüfen, ob getroffene Massnahmen die angestrebten Ziele tatsächlich erreichen

- Es gibt keine detaillierten Analysen der Grundanforderungen der Velo Fahrenden;
- Es ist ungeklärt, ob und inwieweit das Koexistenzprinzip mit den Grundanforderungen von Velo Fahrenden im Einklang steht. Dieser Einklang ist aber die Voraussetzung für eine stärkere Velonutzung;
- Es gibt keine bzw. kaum Qualitätskriterien, Richtwerte, Grenzwerte bzgl. des Veloverkehrs, wohl aber – und zwar sehr differenziert - für andere Verkehrsarten.
- Es fehlt eine umfassende Dokumentation der bereits getroffenen Massnahmen im Sinne einer Erfolgskontrolle, die mit den angestrebten Zielen in Relation gesetzt werden könnte.

Dies schwächt die Position der Akteure der Velopolitik und die Stellung des Veloverkehrs insgesamt. Fehlende Qualitätskriterien, Richtwerte, Grenzwerte bzgl. des Veloverkehrs können aber auch eine der Ursachen sein, weshalb es immer wieder zu Verzögerungen in der Umsetzung kommt.

Infrastruktur

- Das Velonetz weist Lücken auf, vor allem an neuralgischen Knoten;
- Das Velonetz ist schlecht auffindbar (sehr zurückhaltende Markierungen) und die Orientierung schwierig;
- Teilweise gemeinsame Führung mit dem Fussverkehr, Einbahnstrassen und Fahrverbote machen zusammen den Veloverkehr langsamer als nötig

Diese Situation erschwert es, zusätzliche Personen zum Umstieg aufs Velo zu bewegen und das angestrebte Ziel zu erreichen, die Velonutzung auf 12% der Wege zu steigern.

5 Ergebnisse des zweiten BYPAD-Meetings: Handlungsfelder und Qualitätsziele für die künftige Velopolitik

Das zweite BYPAD-Meeting der Evaluationsgruppe fand am 29.5.2006 in Zürich statt. Ziel dieses Meetings war die Aufstellung eines Qualitätsplans für die künftige Velopolitik der Stadt Zürich.

Nachdem sich die einzelnen Mitglieder der Evaluationsgruppe zu Beginn der Sitzung zum Zwischenbericht geäußert hatten, erfolgten eine kurze Präsentation der Ergebnisse des Audits sowie eine Einschätzung der Stärken und Schwächen aus Sicht der Prozessbegleitung.

Im Anschluss daran sammelte die Evaluationsgruppe Handlungsfelder und Schwerpunkte der künftigen Velopolitik der Stadt Zürich, von denen die wichtigsten anschliessend ausgewählt und vertieft wurden.

Für die künftige Velopolitik der Stadt Zürich erarbeitete die Evaluationsgruppe die folgenden Handlungsfelder und Schwerpunkte:

HANDLUNGSFELDER FÜR VERBESSERUNGEN DER ZÜRCHER VELOPOLITIK
<p>Nutzeranforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziale und Hemmnisse der Velonutzung differenziert analysieren • Zielgruppen mit Potenzial bestimmen
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Routennetz fertig stellen • Knoten systematisch velogerecht gestalten • Veloparkierung (diebstahlsicher, nutzungsfreundlich, standortgerecht) • Kombination von Veloverkehr und ÖV verbessern
<p>Sicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern • Koexistenz fördern
<p>Kommunikation/Image</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politik: Politische Diskussion über Veloverkehr versachlichen • Verwaltung: Akzeptanz der Veloförderung stadintern fördern • Alle: Imageverbesserung des Velo Fahrens und der Velo Fahrenenden • Bürger: Velo = Alltagsverkehrsmittel, Velo Fahren = Lifestyle, Zürich = Velostadt kommunizieren • Verkehrsteilnehmer: Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden fördern • Velo Fahrende/Bürger: über Angebot informieren (Routenempfehlungen)
<p>Velofahrtraining & Verkehrsschulung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot an Velofahrkursen/Verkehrsschulung intensivieren und für verschiedene Zielgruppen ausbauen • Mehr Möglichkeiten für Kinder schaffen, um praktische Erfahrungen zu sammeln

Ein Teil der Handlungsfelder wurde anschliessend vertieft, konkrete Zielvorgaben, Massnahmen, Prioritäten, Zeithorizonte, Zuständigkeiten etc. konnten aber wegen der Kürze der Zeit noch nicht festgelegt werden. Dieser Schritt muss im Anschluss an den BYPAD-Prozess noch nachgeholt werden. Die in der Sitzung erzielten Ergebnisse sind nachfolgend tabellarisch zusammengestellt.

Aktivitäten, die bereits Gegenstand der Teilstrategie Veloverkehr sind, wurden nicht mehr als Handlungsfeld aufgeführt (wie z.B. die Verbesserung der Datenbasis und des Veloverkehrsnetzes).

NUTZERANFORDERUNGEN/ DATENBASIS					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Synergien mit	Voraussetzungen	mögliche Widerstände/ Probleme
1. Festlegung von Qualitätsanforderungen					
2. Potenziale und Hemmnisse der Velonutzung differenziert analysieren					
angestrebte Massnahmen	Zeit-horizont	Akteure		Weitere Akteure	Finanzierung
zu 1. Ableitung der Qualitätsanforderung aus den Eigenschaften von Velo und Velo Fahrendem/r					
zu 2:					

VELOKURSE FÜR KINDER					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Synergien mit	Voraussetzungen	mögliche Widerstände/ Probleme
1. Erweiterung und Intensivierung der Schulinstruktion	3 Jahre			Zusätzliche Stellenprozentage nötig	
2. Erweiterung des Kursangebots der IG Velo auf Kinder der 1. - 3. Klasse			Velofahrkursen/ Verkehrsschulung unter Einbeziehung der Schulinstruktion	<ul style="list-style-type: none"> Geeignete Übungsräume wie Verkehrsschulungsanlagen und Pausenplätze gute Kursleiter in ausreichender Anzahl 	
3. Einrichtung von Übungsräumen					Schulabwarte

VELOKURSE FÜR KINDER (FORTS.)					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Syner-gien mit	Voraus-setzungen	mögliche Wider-stände/ Probleme
4. Integration des Schulwegs in Pro-gramme wie ‚Bewegte Schule‘/ ‚Ge-sunde Schule‘					
5. Velo Fahren zur Schule fördern				Verbesserung der Schulwegsicher-heit, damit Kinder mit dem Velo zur Schule fahren können	
angestrebte Massnahmen	Zeit-horizont	Akteure		Weitere Akteure	Finanzie-rung
zu 1: Strassen Fahren fördern, Ängste abbauen	3 Jahre	Schulinstruktion			
zu 2: mehr Kurse, Kursangebot bereits ab 1./2. Klasse		IG Velo			Unterstüt-zung durch die Stadt
zu 3. Pausenplätze der Schulen für das Velo Fahren der Kinder öffnen (Informationen zum Konzept der Schulinstruktion liegen dem Schulamt auf Sachbearbeiterebene vor)		Schulamt Schulinstruktion			
zu 4: Integration des Schulwegs für Schülerinnen und Schüler ab Mittelstufe (umfeldabhängig)		Schulgesundheitsdienste			
zu 5. alternativ zu kostenlosem ÖV-Schülerbillet Zuschuss zu Velokauf (1x in 3 Jahren) oder Gutscheine für Velo-reparatur oder Velofahrtraining ermög-lichen		Velogewerbe		Schulamt macht mit	

ZIELGRUPPENORIENTIERTE ANGEBOTE /KOMMUNIKATION					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Syner-gien mit	Voraus-setzungen	mögliche Wider-stände/ Probleme
1. Personen aus velofernen Kulturbereichen fürs Velo Fahren gewinnen bzw. ihnen dies ermöglichen			<ul style="list-style-type: none"> • Integrationspolitik • Ausschöpfung Velopotenzial 		
2. Seniorinnen und Senioren/ gesundheitsbewussten Personen/Gruppen Velo Fahren näher bringen					
3 Gelegentlich Velo Fahrende ermutigen, die sich nicht alleine mit dem Velo in die Stadt wagen					
4. Koexistenz fördern					
angestrebte Massnahmen	Zeit-horizont	Akteure		Weitere Akteure	Finanzierung
zu 1: Kurse für MigrantInnen aus velofernen Kulturbereichen		Fachstelle Integration IG Velo			
zu 1: ‚Götti-Funktion‘: Lernen mit und durch Andere. Erfahrene Velo Fahrende fahren zusammen mit Fahranfängern					
zu 2: Kurse für ‚Wiederaufsteiger‘		IG Velo			
zu 3: Geführte Velotouren durch die Stadt anbieten für Personen, die sich nicht alleine per Velo durch die Stadt trauen.	1 Jahr	Zürich by bike IG Velo			
zu 3: Veloparcours: ausgeschilderte Strecke analog Vitaparcours, ggf. mit Audio-Beschreibung					
zu 4: Kommunikationsmassnahmen mit positiv unterstützender Zielrichtung: 1. richtiges Verhalten belohnen, 2. zu richtigem Verhalten ermahnen, 3. Fehlverhalten büssen					

IMAGE					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Syner-gien mit	Voraus-setzungen	mögliche Wider-stände/ Probleme
1. Velo = Alltagsverkehrsmittel					
2. Velo Fahren = Lifestyle					
3. Zürich = Velostadt					
angestrebte Massnahmen	Zeit-horizont	Akteure		Weitere Akteure	Finanzie-rung
zu 1 – 3: ggf. Mitmachkampagnen, bei denen den Teilnehmenden gute Velos/ Anhänger probetalber zur Verfügung gestellt werden					
zu 1 – 3: PR-Kampagne mit der Inten-sität und Dauer der 1990er Kampagne ‚Züri fährt Velo‘					

VELOPARKIERUNG					
Ziele	Zeit-horizont	Prio.	Positive Syner-gien mit	Voraus-setzungen	mögliche Wider-stände/ Probleme
1. Velodiebstahl und Vandalismus bekämpfen					
2. Sicherstellung ausreichender, richtig platzierter Velostellplätze an Schulen					
3. Sicher stellen, dass die Qualität der Veloparkierungssysteme der Qualität der Velos gerecht wird					
4: Aufklärung und Sensibilisierung von Architekten, Bauherrschaften, Detailhandel, Träger publikumsintensiver Einrichtungen über die Wert und Notwendigkeit guter Veloparkierungsmöglichkeiten					
angestrebte Massnahmen	Zeit-horizont	Akteure		Weitere Akteure	Finanzie-rung
zu 1: Untersuchung zum Velodiebstahl/Vandalismus, um bessere Einsicht in Zahlen, Daten, Fakten zu bekommen					
zu 2: sicher stellen, dass Planunterlagen so rechtzeitig an die Velofachstelle gelangen					
zu 4: Workshop mit allen Beteiligten					

6 Empfehlungen, weitere Handlungsfelder, gute Praxisbeispiele aus Sicht der Auditorin

Zu Dokumentationszwecken sind nachfolgend noch einmal die bereits bei jedem Modul bzw. jeder Frage aufgeführten, aus Sicht der Prozessbegleitung als sinnvoll erachteten Massnahmen und weiteren Handlungsfelder zusammengestellt. Diese stellen selbstverständlich nur eine kleine Auswahl dar, die als Anregung dienen sollen.

Sie werden ergänzt um bewährte Praxisbeispiele aus anderen europäischen Städten (blau unterlegt).

Nutzeranforderungen *Detaillierte Analyse der Grundanforderungen von Velo Fahrenden (Direktheit, Zusammenhang, Sicherheit, Komfort, Attraktivität) sowie Aussagen darüber, wie diese Grundanforderungen mit dem Koexistenzprinzip in Einklang zu bringen sind.*

Steuerung der Politik *Klar definierte **Grundanforderungen** und **Qualitätskriterien** für den Veloverkehr, unterbaut mit Richt- und Grenzwerten, Daten und Fakten, stärken die Position der mit Veloprojekten befassten Personen und Dienststellen bei der Abwägung konkurrenzrender Nutzungen und stellen eine wichtige Hilfe bei der Entscheidungsfindung und Prioritätensetzung dar.*

Umsetzungsdefizite *Mit dieser Problematik sind viele andere Grossstädte konfrontiert. Manchen gelingt es, beschlossene Programme fristgerecht zu realisieren. Ein Austausch über mögliche erfolgreiche Umsetzungsstrategien mit anderen Städten wäre sinnvoll.*

Massnahmendokumentation *Eine regelmässig fortgeführte Dokumentation von Zielen, umgesetzten Massnahmen, Analyseergebnissen, Realisierungsgrad – auch in Form eines Leistungsnachweises - kann die Stellung der mit der Umsetzung befassten Fachleute in der Verwaltung stärken und die Umsetzung beschleunigen.*

Kopenhagener Bicycle Account: *Die Stadt Kopenhagen publiziert seit zehn Jahren im Zwei-Jahres-Rhythmus den Bicycle Account, einen für die Öffentlichkeit bestimmten Rechenschaftsbericht mit Fakten & Zahlen zum Veloverkehr in Kopenhagen. In der mittlerweile sechsten Ausgabe von 2004 lassen sich in Zeitreihen auf einen Blick Entwicklungen in der Nutzerzufriedenheit, Verbesserungen im Verkehrsnetz, finanzielle Aufwendungen, Unfallentwicklung, Ergebnisse von Verkehrszählungen etc. ablesen.*

*Siehe: www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/index.htm
→ unten: Bicycle Account (englisch)*

Strategien & Konzepte *Die Teilstrategie Veloverkehr sollte um die folgenden Ziele und Handlungsfelder erweitert werden:*

- *Aktive Velodiebstahlprävention*
- *Entwicklung und Anwendung eines Instrumentariums aus Qualitätskriterien, Einsatzkriterien, Grenzwerten, Richtzahlen etc.*
- *Verbesserung der Verkehrssicherheit*

Infrastruktur Im Bereich Infrastruktur sollten die folgenden Elemente berücksichtigt werden:

- Definition von ‚Veloroute‘ und Festlegung von daran gestellten Qualitätskriterien
- Beschleunigung des Veloverkehrs
- Einführung von u. a. Entwurfsgeschwindigkeit, Umwegfaktor, Minimierung von Unterwegsstopps als Planungsgrößen für Veloinfrastruktur
- Berücksichtigung des Veloverkehrs an Lichtsignalschaltungen
- Anzeige von Rest-Rotzeiten an Lichtsignalanlagen (zur Steigerung der Akzeptanz von Rotlicht)

Beschleunigung des Veloverkehrs: In der Stadt **Kopenhagen** läuft derzeit ein Projekt zur Beschleunigung des Veloverkehrs. Verbesserter Komfort durch hohe Fahrgeschwindigkeiten und minimierte Stopps sind eins der Qualitätsmerkmale hochwertiger Veloinfrastruktur. Es hat sich herausgestellt, dass durch optimierte Streckenführung, Oberflächenqualität und den Veloverkehr berücksichtigende Lichtsignalanlagen die Fahrgeschwindigkeiten selbst auf Strecken bis zu 5km um 10% gesteigert werden können.

Messfahrten auf Referenzstrecken: Im Rahmen der Fietsbalans (Benchmarkingmethode) wurden in über **130 niederländischen Städten** ausgewählte Strecken mit einem Messvelo abgefahren, um deren Qualität nach vorher festgelegten Qualitätskriterien zu beurteilen.

Die Festlegung von Qualitätskriterien und deren Überprüfung durch solche Messfahrten im Zürcher Veloverkehrsnetz könnte wichtige Erkenntnisse zu Komfort, Sicherheit, Anhaltehäufigkeit, Lärmeinfluss, Oberflächenqualität etc. liefern.

Veloparkierung **Schwerpunktprogramme Veloparkierung:** Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob analog zu Velo 2006 auch für die Veloparkierung mehrjährige Schwerpunktprogramme aufgelegt werden könnten. Diese sollten – über die Auswahl einiger weniger Standardveloparkierungssysteme hinaus - Elemente wie Setzung messbarer Ziele, differenzierte Bedarfsanalysen, Potenzialabschätzungen, Qualitäts- und Ausbaustandards, Monitoring.

Veloparkierung an der Wohnung, Altbaubestand: Es sollte geprüft werden, ob die Prinzipien bzgl. der Gestaltung des öffentlichen Raums zumindest in Altbauwohngebieten zugunsten von Veloparkierungsmöglichkeiten im Strassenraum abgeändert werden könnten. In einem Design-Wettbewerb von Studenten der HGKZ oder der ETH (Architektur) könnte – analog zu Marroni- und Pedalovermietungshäuschen ein Züri gerecht gestaltetes Velohaus entwickelt werden, das den hohen Zürcher Ansprüchen an eine gute Stadtgestaltung entspricht.

Dienststellen für Baubewilligung/ Bauabnahme: Es erscheint notwendig, alle in Baubewilligungen und Bauabnahme involvierten Dienststellen für die Notwendigkeit und Nutzen von Veloabstellanlagen in/an privaten und öffentlichen Gebäuden zu sensibilisieren und die dazu notwendigen Anordnungen zu treffen.

Neuaufgabe Richtlinie für die Einstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder: Diese sollte neben Richtzahlen für verschiedene

Gebäudetypen vor allem auch Argumente, Angaben zu Platzbedarf, geeigneten Ständertypen und Praxisbeispiele beinhalten.

B&R-Programm: Mit ihrem 1994 gestarteten flächenhaften B&R-Programm ist es der Stadt **Köln** (1 Mio. E.) gelungen, die Velonutzung erheblich zu steigern. Ende 2004 war das B&R-Konzept zu 83 % realisiert. Obwohl sich die Zahl der B&R-Stellplätze seit 1994 nahezu verdoppelt hat, ist die Auslastung nach wie vor im Schnitt bei über 80 % - was eine signifikante Steigerung der B&R-Nachfrage bedeutet.

Das Kölner **Bike-&-Ride-Programm** umfasst:

- **Bestandsaufnahme** des vorhandenen Angebots;
- eine **Potenzialabschätzung** des Bike-&-Ride-Bedarfs für ÖPNV-Knoten auf Kölner Stadtgebiet (schienegebunden)
- **Bewertung** aller Haltestellen bzgl. Bedeutung als B&R-Haltestelle und Auswahl
- Definition qualitativer **Ausstattungsmerkmale** und **Ausbaustandards**
- **Konzept** für die ausgewählten Haltestellen
- **B&R-Handbuch** als Kataster mit Detailinformationen für jede Haltestelle
- **Design-Wettbewerb** in Zusammenarbeit mit der Kölner Fachhochschule für Gestaltung zur Entwicklung von Standardtypen der Kölner **Veloboxen**

(siehe www.bypad.org/docs/9-Koeln.pdf)

Velowachennetze: In den **Niederlanden** sind in den letzten 25 Jahren in vielen Städten sehr gute Erfahrungen mit (teils kostenlosen) Velowachen(netzen) mit standspezifischem Service-Angebot gesammelt worden, die zum Teil zu erheblicher Zunahme der Velonutzung und deutlicher Abnahme des Velodiebstahls geführt haben. Diese Velostationen werden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern und Betriebskonzepten realisiert. Serviceangebot: an Bahnhöfen und ÖV-Knoten (Reparatur, Wartung, Reinigung), in Einkaufsgebieten (Gepäckaufbewahrung, Kinderwagenverleih, Hauslieferdienst), an Ausbildungsstätten (Reparatur, Sicherheits-Check), Sport- und Freizeiteinrichtungen (Liegestuhlverleih), in Kneipen- und Kinovierteln (nächtliche Öffnungszeiten an Wochenenden), an Schulen: Sicherheits-Checks. Inhaber von Velowachen-GAs können ein Jahr lang alle Velowachen der jeweiligen Stadt benutzen.

Züri rollt Mit Züri rollt bestehen bereits etablierte Betriebsstrukturen, die ggf. ein solches ausgeweitetes Aufgabenspektrum betreiben könnten

Studierende **Massgeschneiderte Veloparkierungs- und Serviceangebote für Studierende:** Mit ca. 40'000 Personen stellen die Studierenden von ETH, Universität und Fachhochschulen eine sehr grosse Gruppe tatsächlicher und potenzieller Velo Fahrer mit spezifischem Nutzungsprofil und spezifischen Nutzungsbedürfnissen dar, u. a. bedingt durch finanzielle Situation, Wohnverhältnisse, z. T. nicht bzw. nur während des Semesters in Zürich wohnend. Mit einem massgeschneiderten Veloparkierungs- und Serviceangebot analog der Stadt Gent (s. u.) könnte ein grosser Teil dieses studentischen Veloverkehrspotenzials ausgeschöpft werden.

Mit '**Studentenmobilität**' hat die belgische Stadt **Gent** ein speziell auf die Studierenden zugeschnittenes Angebot geschaffen, mit dem sie deren Mobilität untersuchen, unterstützen und verbessern will. Dazu gehö-

ren ein studentischer Langzeit-Veloverleih (z.B. 1 Monat, 1 Jahr), ein Netz von Selbsthilfwerkstätten an den verschiedenen Hochschulstandorten, ein Velodepot, wo Studierende ihre Velos während der Semesterferien gesichert parkieren können, wenn sie nicht vor Ort sind. Die Mietvelos sind Fundvelos, die von Teilnehmenden an einem städtischen Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramm instand gesetzt werden. Das Velodepot dient auch zur Lagerung von eingesammelten herrenlosen bzw. wild parkierten Velos.

Für dieses Projekt arbeitet die Stadt Gent mit den Hochschulen, der studentischen Sozialversicherung, der Studentenvertretung und einer Organisation für Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramme zusammen (Siehe www.studentenmobiliteit.be)

Sicherheit Verkehrsteilnehmende – auch Velo Fahrende – sind nur in der Lage, pro Zeiteinheit eine bestimmte maximale Anzahl an Reizen zu verarbeiten. Überschreitet diese einen bestimmten Grenzwert, kommt es zu Fehlern, die zu Konflikten oder Unfällen führen können. Der Zürcher Stadtverkehr erfordert von Velo Fahrenden sehr hohe Aufmerksamkeit.

- Der dichte Tramverkehr und das dichte Tramschiennetz mit vielen nur in spitzem Winkel zu überfahrenden Schienen stellen hohe fahrtechnische Anforderungen an Velo Fahrende. Dies gilt in besonderem Masse in der Innenstadt:
- Die zu nutzenden Fahrbahnteile werden nur punktuell durch gelbe Velopiktogramme mit Pfeil angedeutet, die verdeckt sein oder leicht übersehen werden können. An vielen Stellen wird der Veloverkehr sehr unkonventionell geführt. Der weitere Verlauf einer Route oder die Führung über einen Knoten ist häufig weder für die Velo Fahrenden selber noch für andere Verkehrsteilnehmende (rechtzeitig) vorhersehbar. Dies führt im positivsten Fall zu Fahrtverzögerungen bei den Velo Fahrenden, zu Unverständnis bei anderen Verkehrsteilnehmenden (Velo Fahrende verhalten sich unklar, fahren, wie sie wollen) und im schlimmsten Fall zu Unfällen.

Velofahrkurse **Velofahrkurse für ausländische Frauen:** In den Niederlanden hat man vor zehn Jahren begonnen, Velofahrkurse für ausländische Frauen anzubieten, um deren Mobilitätschancen zu verbessern. Die ausländischen Frauen kommen zu einem grossen Teil aus ‚velofernen‘ Kulturen. Da sie selber nicht Velo fahren, werden sie auch nicht ihre Kinder dazu motivieren. Velotrainings für ausländische Frauen werden mittlerweile landesweit angeboten und sind Bestandteil der niederländischen Integrationspolitik geworden. Eigenständige Mobilität mit dem Velo trägt ausserdem zur Gesundheit der Migrantinnen und Migranten bei.

Velo im Arbeitsverkehr **Stadt Zürich als Arbeitgeberin:** Durch stärkere Betonung des **Velos im betrieblichen Mobilitätsmanagement** kann die Stadt Zürich als grösste Arbeitgeberin Zürichs selber zur Linderung der Verkehrsprobleme beitragen und vor allem eine Vorbildfunktion für andere Arbeitgeber in Zürich wahrnehmen. Langjährige Erfahrungen in den Niederlanden mit betrieblichem Mobilitätsmanagement zeigen, dass die Velokomponenten in diesen Programmen stets mit Abstand die erfolgreichsten sind und zu einem erheblichen Teil einen Umstieg aufs Velo bewirken.

MIU-Programm Das von der Stadt Zürich gerade lancierte MIU-Programm (Mobilität im Unternehmen) sollte auch auf die Stadt Zürich selber angewandt werden (Vorbildfunktion, Erfahrungen sammeln).

Dienstvelo **Persönliches Dienstvelo für den Arbeitsweg:** Laut Teilstrategie öffentlicher Verkehr, Abschnitt 4.4, sollen die städtischen Autostellplätze marktgerecht vermietet werden, um daraus die ZVV-Bonuskarte für städtische Mitarbeitende zu finanzieren. Es sollte geprüft werden, ob den Beschäftigten stattdessen wahlweise alle n Jahre ein persönliches Velo für den Weg zur Arbeit zur Verfügung gestellt werden kann (als Lohn in natura oder als Dauerleihgabe). In den Niederlanden haben persönliche Firmenvelos in den letzten zehn Jahren erheblich zur Steigerung der Velonutzung im Arbeitsverkehr beigetragen.

Zürcher Arbeitgeber/innen Wenn es gelingt, im Arbeitsverkehr ÖV-Nutzende zum Umstieg aufs Velo zu bewegen, besteht die Chance, Überlastungsprobleme des städtischen ÖV in den Spitzenstunden sehr effizient zu lösen.

Mit betrieblichem Mobilitätsmanagement, das auf die Velonutzung abzielt, und strategischen Partnerschaften zwischen Stadt, Gesundheitsinstitutionen, Arbeitgebern, Hochschulen, Velowirtschaft, Wirtschaftsverbänden etc. konnten in vielen europäischen Städten erhebliche Erfolge mit der Velonutzung im Berufsverkehr erzielt werden, vor allem **Niederlande, Dänemark, Grossbritannien**.

Partnerschaften Die Stadt Zürich sollte auf diesem Gebiet die positiven Synergien nutzen, die in strategischen Partnerschaften mit ausgewählten Arbeitgebern (z.B. Spitälern), Wirtschaftsverbänden, Medien, Gesundheitsorganisationen, Hochschulen liegen. Die Stadt Zürich sollte die Initiative ergreifen, die verschiedenen Parteien an runden Tischen, bei Arbeitskreisen, auf Kongressen zusammen zu bringen, um daraus gemeinsame Projekt zu entwickeln.

Velo im Schulverkehr **Velo statt ZVV-Abonnement:** Zürcher Schülerinnen und Schüler erhalten von der Stadt ein kostenloses Schulwegabonnement für die Zone 10 des ZVV, wenn ihr Schulweg länger ist als 1km (Kindergarten), 1.4km (Unterstufe), 1.6km (Mittelstufe), 2km (Oberstufe).

Zur Förderung gesunder täglicher Bewegung und eigenständiger Mobilität wäre zu überlegen, ob die Schulwegabonnemente ab der Mittelstufe völlig/ wahlweise durch einen Zuschuss zum Velokauf ersetzt werden können. Damit ein sinnvoller Betrag zusammenkommt, sollten die Beiträge von z.B. 3 Jahren gebündelt werden. Die tatsächliche Nutzung des Velos für den Schulweg wäre individuell mit den Schülerinnen und Schülern zu vereinbaren.

Kooperation mit megalphon Das Thema Schulverkehr könnte im Rahmen einer Zusammenarbeit mit megalphon, Sozialdepartement (Kinderkonferenzen, Mitreden in der Schule) thematisiert werden.

Massgeschneiderte Mitmachaktionen für Schul- und Kindergartenverkehr: Die dänische Stadt **Odense** führt für Kindergartenkinder und Schülerinnen und Schüler der Primarstufe (Klasse 1-6) für das jeweilige Alter massgeschneiderte Mitmachaktionen durch, teilweise mit Wettbewerbscharakter, bei denen die Kinder und Jugendlichen praktische Erfahrungen mit dem Velo bzw. die Eltern mit Veloanhängern oder Trailerbikes sammeln können.

Mobilitätsdaten zum Schulverkehr: Die dänische Stadt **Odense** lässt die Lehrer einmal jährlich in ihren Klassen Daten zu tatsächlicher und gewünschter Verkehrsmittelwahl, zu Schulwegrouten, Problempunkten etc. erheben, die von den Lehrern in eine internetbasierte Datenbank

eingetragen werden, so dass die Planer jährlich aktualisierte Daten über den Schulverkehr in Odense und über Verbesserungsbedarf erhalten.

Velo im Freizeitverkehr **Mobile Velowachen:** Es sollte geprüft werden, inwieweit dieser Service durch vom Veranstalter mietbare, mobile Velowachen generalisiert und verbessert werden kann: für Grossveranstaltungen mit viel Publikumsverkehr aus den näheren Einzugsbereich (Theaterspektakel, Strassenfeste, Publikumsmessen, Sportveranstaltungen, Open-Air-Kino, Konzert, Partystandorte etc. (siehe Text zu Frage 15)

Festhandbuch In das Festhandbuch des Sozialdepartements für Veranstalter von Festen sollten konkrete Hinweise für die Anreise mit dem Velo aufgenommen werden. Für vorzuhaltende Veloparkplätze sollten Richtwerte angegeben werden in Anhängigkeit von Art und Grösse der Veranstaltung. Es sollte ein Hinweis auf die Ausleihmöglichkeit einer mobilen Velowache aufgenommen werden. Die Kommunikation über das mobile Stellplatzangebot sollte zentralisiert werden (Festhandbuch).

Mit dem Velo zur EURO 2008: Erarbeitung eines Erreichbarkeitskonzepts und Einrichtung (mobiler) Velowachen bei der EURO 2008 am Stadion und an verschiedenen wichtigen Standorten in der Stadt mit dem Ziel, dass die Zahl der 6'000 anzulegenden Autostellplätze am Stadion reduziert werden kann. Ziel: Zürcherinnen und Zürcher kommen per Velo zur EURO 2008, um die Kapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln für auswärtige Besucherinnen und Besucher frei zu halten.

Mit dem Velo zur WM2006: Mit dem Ziel, die Berlinerinnen und Berliner während der WM2006 zur Nutzung des Velos zu bewegen, wurden in **Berlin** Velowachen an den Public-Viewing-Plätzen eingerichtet und für eine gute Erreichbarkeit dieser Plätze gesorgt. Erste Auswertungen zeigen, dass die Velonutzung in Berlin während der WM2006 um 25% gestiegen ist. Erste Auswertungen der WM2006 zeigen, dass die Velonutzung in Berlin während der WM2006 um 25% gestiegen ist. Siehe www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1523

Velo im Einkaufsverkehr **Velowachen in Einkaufsgebieten:** mit Kinderwagenverleih, Gepäckaufbewahrung, Hauslieferdienst (siehe Text zu Frage 15)

Gesundheit **Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz:** Unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz sollte eine Zusammenarbeit mit dem Gesundheits- und Umweltdepartement, mit Gesundheitsorganisationen (Krankenkassen, Herzstiftung etc.) sowie der ETH oder der Universität angestrebt werden, die ein solches Programm wissenschaftlich begleiten können.

7 Feedback der Evaluationsgruppe

Am Ende der beiden Sitzungen wurden die Mitglieder der Evaluationsgruppe jeweils gebeten, schriftlich kurz Stellung zu nehmen zum Fragebogen, zum BYPAD-Prozess und zu den Sitzungen selber. Die Ergebnisse sind nachfolgend wiedergegeben.

Negative Nennungen

- Der Fragebogen muss überarbeitet werden (missverständlich)
- Eine Diskussionsrunde (gezielt zu den gestellten Fragen) bringt mehr als der Fragebogen
- Der Fragebogen teilweise schwierig zu beantworten, wenn das Verwaltungswissen nicht da ist.
- Fragebogen für uns z. T. falsch interpretiert
- zu viele Fragen, zu viele Überlappungen (Fragebogen)
- z. T. unklare Akteure: wer ist ‚die Stadt‘ (Stadtrat? Gemeinderäte?, ...) (Fragebogen)
- politisches System Schweiz zu wenig reflektiert (Fragebogen)
- Zeitmangel
- z. T. Konflikten ausweichend
- Frage und Massnahmen klaffen z. T. auseinander

Positive Nennungen

- relevante Themenbereiche werden abgedeckt (Fragebogen)
- offene Gesprächskultur (Meeting)
- gut strukturierte Sitzung
- Alle kamen zu Wort
- Wichtige Fragen behandelt, da auch auf Input der Teilnehmenden geachtet
- gutes Klima
- konstruktiv
- kann etwas in Bewegung setzen
- überrascht über die Arbeit in der Gruppe, auch für ACS sinnvoll!
Musste meine Meinung ändern!
- informativ – Horizont erweiternd
- neue Ideen entstehen

Literatur- und Quellenangaben

In chronologischer Reihenfolge

Der Stadtrat von Zürich (1987): **Zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich.** (Blaubuch')

Bauamt I der Stadt Zürich (1993): **Mobilität in Zürich. Verhalten. Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich, Heft 1.** Bearbeitet von Socialdata

Bauamt I der Stadt Zürich (1993): **Mobilität in Zürich. Einschätzungen. Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich, Heft 2.** Bearbeitet von Socialdata

Bauamt I der Stadt Zürich (1993): **Mobilität in Zürich. Potenziale. Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich, Heft 3.** Bearbeitet von Socialdata

Stadt Zürich (1996): **Verordnung über Fahrzeugabstellplätze** (Parkplatzverordnung). 741.500

Stadt Zürich, Amt für Siedlungsplanung und Städtebau (1998): **Richtplan der Region Stadt Zürich**, Neufestsetzung 1998. Gemeinderatsbeschluss vom 25.11.1998

TAZ, Abt. Verkehrsplanung, Velofachstelle (1998): **Merkblatt für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder.** Informationen für Bauherrschaften, Architektinnen und Architekten

Stadtrat von Zürich (2001): 783. **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.** Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 9.5.2001.

Stadtrat der Stadt Zürich (2001): **Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.** Mobilität im 21. Jahrhundert. Ein departementübergreifendes Projekt der Stadt Zürich. Genehmigt durch den Stadt am 9.5.2001.

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (2001): **Evaluation und Potenzialabschätzung Velogate.** Bearbeitet von Planungsbüro Judo und velo:consult.

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (2002): **Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Stationen in der Stadt Zürich.** Bearbeitet von Jean-Louis-Frossard GmbH.

Stadtrat von Zürich (2002): **Legislaturetschwerpunkte 2002-2006.** Ziele und Strategien für die laufende Legislatur.

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (2002): **Velo 2006.** Projektbeschreibung, 5.8.2002

Stadt Zürich, Tiefbauamt (2002): **Nachhaltiges Mobilitätsmanagement.** Aktivitäten des Fachbereichs Verkehrsplanung.

Stadt Zürich (2003): **Kommunaler Verkehrsplan.** Bericht. Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1.10.2003, mit RRB-Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am 22. 9.2004

Stadt Zürich (2003): **Kommunaler Verkehrsplan.** Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1.10.2003, mit RRB-Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am 22. 9.2004

Stadt Zürich (2003): **Kommunaler Verkehrsplan. Plan Veloverkehr.** Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1.10.2003, mit RRB-Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am 22. 9.2004

Stadt Zürich, Stab Verkehr (2003): **Velo 2006.** Massnahmenkoffer für die Führung des Veloverkehrs in engen städtischen Verhältnissen. 17.3.2003

Stadtrat der Stadt Zürich (2003): **Mehr Sicherheit im öffentlichen und halböffentlichen Raum: Checklisten für das Planen, Projektieren, Bauen und Unterhalten.**

Stadt Zürich (2004): **Zürich für Sie.** Ein Stadtführer für Neuzugezogene und Alteingesessene. 3. überarbeitete Aufl.

Tiefbauamt der Stadt Zürich (2004): **MAP. Mobil in Zürich.** Städtpläne 1:15'000.

Ott, Ruedi (2004): **Nachhaltig verkehren – Konzept und Praxis Zürcher Mobilitätspolitik**. In Umweltdachverband: klima.bewusst, klima-aktiv, Konferenzdokumentation, S. 77ff.

Stadt Zürich, Tiefbauamt (2005): **Kennziffernspiegel 2004**

Stadtrat von Zürich (2005): Legislaturbericht 2002-2006

Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau (2005): **Nachhaltige Stadtplanung in der Stadt Zürich. Stand der Arbeit**

Kantonspolizei Zürich (2005): **Kriminalstatistik des Kantons Zürich (KRISTA 2004)**

Amt für Verkehr Kanton Zürich, Tiefbauamt der Stadt Zürich (2005): **Regionales Gesamtverkehrskonzept der Stadt Zürich**. Arbeitsgrundlage für das kantonale Agglomerationsprogramm. Schlussbericht, 8.4.2005, bearbeitet von Simone Wittwer und Markus Maibach, INFRAS

Stadt Zürich, Stab Verkehr (2005): **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich**. Umsetzung der Mobilitätskultur - Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien, 7.9.2005

Stadt Zürich, Stab Verkehr (2002-2005): **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich**.

Teilstrategie Parkierung (2002)

Teilstrategie Entwicklungsgebiete (2002)

Teilstrategie Kombinierte Mobilität (2002)

Teilstrategie Mobilitätsberatung (2002)

Teilstrategie Verkehrsmanagement und -telematik (2002)

Teilstrategie Fussverkehr (2003)

Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder (2003)

Teilstrategie Einkaufs- und Freizeitverkehr (2004)

Teilstrategie Veloverkehr (2004)

Teilstrategie Wirtschafts- und Güterverkehr (2004)

Teilstrategie Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume (2004)

Teilstrategie Hauptstrassen (2004)

Teilstrategie Quartierstrassen (2004)

Teilstrategie Zentrumsgebiete (2004)

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (2005)

Teilstrategie kantonale und regionale Zusammenarbeit (2005)

Teilstrategie Finanzierungsinstrumente (2005)

Schlagwortverzeichnis (2006)

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Verkehrsplanung (2004): **Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs und der Aufenthaltsnutzung am Limmatquai. Vorher-Erhebung Mai 2004**. Erarbeitet von Daniel Sauter, Urban Mobility Research, im Rahmen des SVI-Forschungsprojekts "Erhebungen Fuss- und Veloverkehr"

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Verkehrsplanung (2005): **Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs und der Aufenthaltsqualität am Limmatquai. Zwischen-erhebung Mai 2005 mit Vergleich zur Vorher-Situation**. Erarbeitet von Daniel Sauter, Urban Mobility Research

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Verkehrsplanung (2006): **30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich**. 1975 bis 2005.

Stadt Zürich, Tiefbauamt (2006): **Velo 2006**. Stand und Ausblick. 16.3.2006

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Verkehrsplanung (2006): **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Veloverkehr. Handlungsschwerpunkte und Arbeitsprogramm 2006**. Stand Januar 2006

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Verkehrsplanung (2006): **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Fussverkehr. Handlungsschwerpunkte und Arbeitsprogramm 2006**. Stand Januar 2006

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Verkehrsplanung (2006): **Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder. Handlungsschwerpunkte und Arbeitsprogramm 2006**. Stand März 2006

Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei / Verkehrstechnische Abteilung; Polizeidepartement der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr; Stadtpolizei Winterthur, Unfallwesen / Statistik (2006): **Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich 2005 (VUSTA 2005)**

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (2006): **Multimodale Mobilität. Schritte zur Förderung von mehr Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl**. Bearbeitet von Willi Dietrich.

Stadt Zürich, Soziale Dienste, Mobil (2006): **Das Festhandbuch**. Ausgabe 2006.

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (2006): **Mobile Velohalterungen**

Stadt Zürich, Tiefbauamt, **Infoblatt Verkehrsplanung:**
Verkehrszählungen. Velomassnahmen zahlen sich aus. Nr. 2/2000
Öffentliche Veloabstellplätze. Gut statt gut gemeint. Nr. 3/2000
Mobilitätsmanagement im Betrieb. Lohnendes Engagement für Unternehmen. Nr. 8/2002
Verkehrsmittelwahl. Geringe Flexibilität bei der Nutzung des Fahrzeugparks. Nr. 9/2002
Geschäfts- und Dienstverkehr in der Stadt Zürich. Kennziffern und Einstellungen. Nr. 10/2002
Mobilitätskennwerte. Vergleich der Analysen Mikrozensus 2000/1994 stadt- und kantonsweit. Nr. 2/2003
Kindergarten- und Schulwege in der Stadt Zürich. Verkehrsberuhigung entlastet Eltern. Nr. 3/2003
Parkierungsfreier Münsterhof. Parkplatzeratz und Aufwertungsmassnahmen. Nr.4 /2003
Stadtverkehr 2000 – woher, wie viel, wozu. Nr. 5/2003
Tagesmobilität im Vergleich. Kernstädte, Agglomerationen und ländliche Gebiete. Nr. 6/2003
Velofon & Fussfon gehen online. Nr. 2/2004
Parkieren in Zürich. Parkraumangebot auf öffentlichem Grund. Nr. 3/2004
«Velomobil» am Zürcher Theater Spektakel. Nr. 5/2004
Autofreies Wohnen in Zürich. Eine Vision für den gemeinnützigen Wohnungsbau? Nr. 6/2004
Veränderungen im Verkehrsgefüge. Tagesbevölkerung, Verkehrsanteile 1994-2000. Nr. 7/2004
Vorwärts kommen im Stadtverkehr. Unterwegszeiten und Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln. Nr. 8/2004
Mobilitätsmanagement im Betrieb. Erste Erfahrungen mit Firmenberatung in Zürich. Nr. 2/2005
Verkehrsmittelnutzung und berufliche Tätigkeit. Pendlerentwicklungen 1970 – 2000. Nr. 5/2005)

Stadt Zürich, Tiefbauamt: **Mobilitätsnews**
Infoportal www.mobil-in-zuerich.ch. Direktkontakt zur Verkehrsplanung. Nr. 1/2006
Zürichs Dienstvelos. Effiziente und beliebte Dienstfahrzeuge. Nr. 2/2006)

Website der Stadt Zürich: www.stadt-zuerich.ch

Internetportal
www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/home/kontakte_miz/input_form.html

Anhang: Bewertung durch die Velo Fahrenden: Veloklimatest 2006 der IG Velo Schweiz

Im Frühjahr 2006 führte die IG Velo Schweiz erstmals einen Schweiz weiten Veloklimatest durch, in dem Velo Fahrende über ihre Zufriedenheit mit dem Veloverkehr in ihrer Stadt befragt werden. Grundlage der Ergebnisse ist eine schriftliche Befragung von Velo Fahrenden mit einem Fragebogen, der von der IG Velo Schweiz über deren Zeitschrift *velojournal* sowie deren Website verteilt wurde. Knapp 3'000 Velo Fahrende nahmen daran teil und beantworteten Fragen zu den Bereichen Veloklima, Sicherheit, Komfort, Stellenwert des Veloverkehrs und Infrastruktur/Velowegenetz, davon 584 in Zürich.

Auch wenn die Antworten wegen der niedrigen Fallzahlen nicht repräsentativ sind, geben sie doch Anhaltspunkte über die Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit der Velo Fahrenden mit Ergebnissen und Wirkungen der Zürcher Velopolitik. Damit können sie als Ergänzung der Ergebnisse des BYPAD-Audits und als Spiegel dafür betrachtet werden, wie die Massnahmen der Velopolitik bei den ‚Kundinnen und Kunden‘ ankommen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den Teilnehmenden vermutlich überwiegend um Velo Fahrende handelt, die regelmässig bzw. häufig in der Stadt mit dem Velo unterwegs sind, ihre Stadt gut kennen, velopolitisch interessiert sind und den Veloverkehr mit kritischen Augen betrachten.

Zürich hat eine Gesamtbewertung von 3.09 (Bewertung nach Schulnotensystem) erhalten. Damit erreicht Zürich den Rang 15 unter den 20 bewerteten Städten. Unter den sechs Grossstädten erreicht Zürich den rang vier.

Mit der Gesamtnote von 4.08 ist Winterthur Testsiegerin, bei den Grossstädten über 100'000 der Kanton Basel-Stadt mit 3.72. Nur Winterthur und Burgdorf werden mit ‚genügend‘ beurteilt. Die Hälfte der bewerteten Städte, wie auch Zürich, wird von den Velo Fahrenden als ‚ungenügend‘ (2.5 – 3.5) beurteilt.

‚Sehr gut‘ und ‚sehr schlecht‘ als Bewertungen gab es in Zürich nicht. Mit ‚gut‘ bewertet wird die Einschätzung, dass Radfahren Spaß macht.

‚Genügend‘ als Beurteilungen gab es für die Öffnung von Einbahnstrassen für gegenläufigen Veloverkehr, die Konflikte mit dem ÖV bzw. Fussgängerinnen und Fussgängern, Sauberkeit/Unterhalt von Veloinfrastruktur, die Häufigkeit der Velostreifen und -wege, der Signalisierung und der Qualität der Velostellplätze beim Einkaufen. Ebenfalls vergaben die Velo Fahrenden die Note ‚genügend‘ für Frage, ob sich die Situation für den Veloverkehr in den letzten fünf Jahren verbessert hat und ob die Velo Fahrenden als Verkehrsteilnehmende ernst genommen werden.

Mit ‚Ungenügend‘ beurteilten die Velo Fahrenden das Sicherheitsgefühl beim Velo Fahren, die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit des Stadtzentrums, die Möglichkeit, zügig und direkt fahren zu können sowie die Qualität der Alltagsverbindungen. Ebenfalls als ungenügend wurden die Verbesserungen für den Veloverkehr im vergangenen Jahr beurteilt.

Als ‚schlecht bis sehr schlecht‘ werden das Verhältnis zu den Auto Fahrenden (Konflikte, rechts keine Gasse frei halten), die Qualität des Veloroutennetzes, die Qualität der Veloparkiersituation am Hauptbahnhof, das Velodiebstahlrisiko sowie die Mitnahmemöglichkeiten im ÖV beurteilt.

In der nachstehenden Tabelle sind die Ergebnisse des Veloklimatests für Zürich, Basel, Bern und Winterthur zusammengestellt, wobei Stärken und Schwächen aus Sicht der Velo Fahrenden durch unterschiedliche Farbgebung dargestellt sind und dadurch im Vergleich mit den anderen Städten leichter ablesbar sind.

Ergebnisse des Veloklimatests 2006 der IG Velo Schweiz in schweizerischen Städten: Ergebnisse von Zürich, Basel, Bern, Winterthur im Vergleich				
	Zürich	Basel	Bern	Winterthur
Total	3.09	3.72	3.34	4.08
A. VERKEHRSKLIMA	3.20	3.84	3.51	4.20
Velo Fahrende werden als Verkehrsteilnehmende ernst genommen	3.5	4.4	4.1	4.8
Velo ist Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen	3.4	4.7	3.9	5.2
Konflikte mit FussgängerInnen	3.5	4.2	4.0	4.3
Konflikte mit AutofahrerInnen	2.3	3.0	2.8	3.5
Konflikte mit ÖV	4.1	4.3	3.5	4.2
Rücksichtnahme der Velo Fahrenden	3.5	3.8	3.7	4.1
Werbung fürs Velo Fahren	2.8	3.5	3.2	3.8
Velo Fahren macht Spass	5.1	5.4	5.3	5.5
B. SICHERHEIT	2.82	3.41	3.30	3.87
Sicherheitsgefühl beim Velo Fahren	3.0	3.7	3.3	4.3
Häufigkeit Velostreifen/-wege	3.5	4.5	3.8	5.2
Velostreifen oft durch parkierte Autos verstellt	3.2	3.7	4.0	4.2
Hindernisse auf Velowegen/-streifen (Randsteine, Pfosten etc)	3.3	4.0	3.8	4.3
Qualität Veloroutennetz (Knoten, Netzlücken etc.)	2.0	3.2	2.6	3.9
Breite Velowege/-streifen	3.3	3.9	3.7	4.4
C. KOMFORT	3.07	3.60	3.16	3.67
Qualität Veloabstellplätze allgemein	3.2	3.6	3.1	3.8
Quantität Veloparkplätze am Bahnhof	2.4	3.2	2.3	2.6
Quantität Veloabstellplätze beim Einkaufen	3.5	4.0	3.6	4.3
Auto Fahrende achten auf freie Gasse rechts	2.1	2.7	2.7	3.3
Bequeme und sichere Führung an Baustellen	2.2	2.8	2.6	3.0
Problemlose Velomitnahme im ÖV	2.5	2.9	3.0	2.8
Velodiebstahlrisiko	2.4	2.7	2.8	2.8
D. STELLENWERT DES VELOVERKEHRS	3.05	3.56	3.06	3.96
Verbesserungen für den Veloverkehr in den letzten 5 Jahren	3.5	4.1	4.1	4.1
Verbesserungen für den Veloverkehr im vergangenen Jahr	2.7	3.1	3.2	3.1
Sauberkeit /Unterhalt der Velowege/-streifen	3.9	4.2	3.6	4.4
Schneeräumung von Velowegen/-streifen	2.7	2.9	2.4	3.1
Abstimmung Lichtsignalanlagen auf Veloverkehr	2.8	3.4	3.0	4.4
E. INFRASTRUKTUR/VELOWEGNETZ	3.29	4.20	3.69	4.69
Erreichbarkeit und Durchlässigkeit des Stadtzentrums	3.3	4.5	4.1	4.9
Zügiges und direktes Velo fahren möglich	3.4	4.4	4.0	5.0
Öffnung von Einbahnstrassen für gegenläufigen Veloverkehr	4.3	5.0	4.3	5.0
Wegweisung	3.5	4.3	3.8	4.6
Qualität Alltagsverbindungen	3.4	4.1	3.4	5.0
Quelle: IG Velo Schweiz, www.veloklimatest.ch				
4.5 und mehr: sehr gut bis genügend	zwischen 3.5 und 4.5: genügend	zwischen 2.5 und 3.5 ungenügend	bis 2.5: schlecht bis sehr schlecht	