



Veloförderprogramm



Kanton Zürich

Veloförderprogramm des Kantons Zürich

Bericht, Massnahmenblätter, Pflichtenheft Koordinationsstelle Veloverkehr

Auftraggeber Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich,
Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung
Vergabe-Nr. 8200051414 vom 13.11.2008

Auftragnehmerin Ursula Lehner-Lierz
velo:consult
Asylstr. 66
CH-8708 Männedorf
Schweiz
Telefon +41(0)44-790 18 60
ull@veloconsult.ch

Projektgruppe: Markus Traber, Chef Amt für Verkehr
Arnd König, Infrastrukturplanung, Amt für Verkehr (Projektkoordinator)
Urs Günter, Infrastrukturplanung, Amt für Verkehr
Michael Redle, Gesamtverkehr, Amt für Verkehr
Anselm Schwyn, Kommunikationsbeauftragter, Amt für Verkehr
Richard Sägesser, Leiter Recht + Verfahren, Amt für Verkehr
Nikolaus Bischofberger, Infrastrukturplanung, Amt für Verkehr
Dirk Göbbels, Leiter Projektieren + Realisieren, Tiefbauamt
Martin Baggenstoss, Projektleiter Projektieren + Realisieren, Tiefbauamt

Bearbeitung: Ursula Lehner-Lierz, Dipl.-Geogr. (Projektleiterin)
Saskia Hermans, Dipl.-Ing. Städtebau TU
freie Mitarbeiterin velo:consult

Umschlaggestaltung/ Fotografie BBF Zürich

Dezember 2009

Veloförderprogramm des Kantons Zürich

Bericht

Koordinationsstelle Veloverkehr: Pflichtenheft

Veloförderprogramm: Massnahmenblätter

velo:consult

Dezember 2009

INHALT

1	ANLASS UND RAHMEN	1
2	ARBEITSWEISE	3
3	ENTWICKLUNG DES VELOFÖRDERPROGRAMMS.....	4
3.1	Problemlage und Handlungsbedarf im Kanton Zürich.....	4
3.2	„Velopolitik als System“	5
3.3	Lösungsansatz und Wirkungsprinzip	9
3.4	Veloförderung im Kanton Zürich	11
4	KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (AUFGABE S10)	18
4.1	Einführung.....	18
4.2	Motivation und Definition der Koordinationsstelle Veloverkehr	18
4.3	Tätigkeitsfelder und Aufgaben	20
4.4	Fachliche Kompetenzen und personelle Ressourcen	23
4.5	Einbettung in die Organisation.....	25
5	ZEITPLAN UND ABHÄNGIGKEITEN.....	26
6	LITERATUR UND QUELLEN	27
ANHANG 1	KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (KOVE): PFLICHTENHEFT ..Anhang 1-1	
ANHANG 2	VELOFÖRDERPROGRAMM	Anhang 2-1

Abbildungen

Abb. 3.1 Quellen des Handlungsbedarfs für die Veloförderung im Kanton Zürich

Abb. 3.2 Elemente einer regionalen „Velopolitik als System“ entsprechend BYPAD

Abb. 3.3 Akteure und Zielgruppen der kantonalen Veloförderung

Abb. 3.4 Die Bereiche der Veloförderung im Kanton Zürich und die Verteilung der Interventionen

Abb. 3.5 Veloförderung im Kanton Zürich

Abb. 3.6 Veloförderung im Kanton Zürich = Veloförderprogramm + ständige Aufgaben

Abb. 4.1: Netzwerk Veloverkehr im Kanton Zürich

Abb. 4.2 Koordinationsstelle Veloverkehr: Schätzung erforderlicher Stellenprozente

1 Anlass und Rahmen

Handlungsbedarf im Bereich Veloförderung ist im Kanton Zürich in den letzten Jahren in verschiedenen Zusammenhängen artikuliert worden:

Gesamtverkehrskonzept

Mit der Festlegung der verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich durch den Regierungsrat wurde der Veloverkehr im Dezember 2001 explizit Bestandteil des Gesamtverkehrssystems. Das Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (GVK, 2006), ein Strategiepapier des Regierungsrats, bildet zusammen mit den vier regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK Stadt Zürich, Glatttal, Limmattal, Winterthur und Weinland, alle 2005) die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich (AP, 2007). Bei der Revision des Richtplans Verkehr 2007 wurden diese Gedanken auch in die Richtplanung (RP) übernommen. GVK, alle rGVKs, der RP sowie das AP enthalten eine Teilstrategie Veloverkehr.

In allen diesen Konzepten, Plänen und Programmen haben die Aussagen zum Veloverkehr aber mehr den Charakter von Leitideen, die eine stärkeren Konkretisierung bzw. Operationalisierung erfordern. Insbesondere bedarf es einer Überprüfung, ob und inwieweit die bestehende Radwegstrategie von 1995 (revidiert in 2005/2006) mit den dort formulierten Zielen und der Rolle des Velos im Gesamtverkehr kompatibel ist sowie der entsprechenden Anpassung und Erweiterung.

BYPAD-Audit

Über 20 Jahre nach den ersten Massnahmen für den Veloverkehr hat der Kanton Zürich seine Velopolitik im Jahr 2008 mit BYPAD (Bicycle Policy Audit) auf den Prüfstand gestellt. Eine Evaluationsgruppe aus Exekutive, Verwaltungsfachleuten, Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Zürcher Gemeinden, einer Planungsregion, Kantonspolizei, SBB, ZVV und Pro Velo Kanton Zürich ermittelte Stärken und Schwächen und einigte sich auf Qualitätsziele für die künftige Veloförderung.

Die wichtigsten Schwachpunkte der Zürcher Velopolitik und entsprechenden Handlungsbedarf für die künftige Zürcher Veloförderung ermittelte die BYPAD-Gruppe vor allem in den folgenden Bereichen:

Institutionalisierung: Als dringlichste Aufgabe wird die Institutionalisierung der Veloförderung gesehen. Zentral steht dabei die Einrichtung einer kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr, die alle Velofördermassnahmen von der Strategieentwicklung bis zur Evaluation umgesetzter Massnahmen federführend koordiniert, als interne und externe Anlaufstelle und Kompetenzzentrum fungiert, die Akteure der Veloförderung miteinander vernetzt und Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch sicherstellt.

Strategie: Mit der Radwegstrategie konzentrierte sich der velopolitische Ansatz des Kantons Zürich bisher vorwiegend auf die Realisierung des kantonalen Veloroutennetzes. Aus dem BYPAD-Prozess kommt die dringende Empfehlung, den velopolitischen Ansatz inhaltlich deutlich zu erweitern im Sinne einer „Velopolitik als System“, eine entsprechende Strategie zu entwickeln und politisch zu beschliessen. Messbare Ziele und ein Zeithorizont sollen die Überprüfung der Wirksamkeit sicherstellen.

Veloroutennetz: Die Radwegstrategie sollte mit dem Ziel überprüft und überarbeitet werden, ein systematisches, hierarchisches Radverkehrsnetz zu planen (kantonal, regional, kommunal), das sich an den

Quellen und Zielen des Veloverkehrs und den Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen orientiert und der Rolle des Veloverkehrs gerecht wird, wie sie in GVK und RP festgelegt sind.

Das kantonale Radwegnetz – ein an sich gutes Angebot - ist zu grossen Teilen weder in der Landschaft erkennbar noch auf Karten publiziert und bleibt damit ein internes Planungsinstrument. Es sollte zur Inwertsetzung dringend bekannt gemacht werden (Karte, Signalisation, Kommunikation).

Es sollten Qualitätsstandards für die verschiedenen Ebenen der Verkehrsplanung definiert und eingefordert sowie die Möglichkeit geprüft werden, ob der Kanton die Planungskosten für die kommunalen Routen ganz oder teilweise übernimmt.

Intermodalität: Um den im GVK und RP festgeschriebenen Anforderungen gerecht zu werden, sollte ein kantonales Bike & Ride-Konzept entwickelt und umgesetzt werden, auf der Basis einer umfassenden Bestandes- und Bedarfsanalyse, mit einheitlichen Qualitäts- und Ausstattungsstandards sowie Klärung von Finanzierung und Zuständigkeiten.

Kommunikation + Vermarktung: Es ist notwendig, die Veloförderung mit ihren Zielen und Inhalten innerhalb der Kantonsverwaltung (nicht nur bei den direkt zuständigen Ämtern) besser zu verankern, mit dem Ziel, dass bei allen Massnahmen das Velo mitgedacht wird. Durch Kommunikationsmassnahmen soll die Akzeptanz der kantonalen Veloförderung bei Politik, Verwaltung, Zürcher Bevölkerung gesteigert werden.

Finanzierung: Überprüfungs- und ggf. Anpassungsbedarf der Finanzierungsinstrumente bzw. deren konsequenter Anwendung wird vor allem in den Bereichen Bike & Ride, nicht-infrastrukturelle Massnahmen und Infrastrukturmassnahmen ausserhalb des Radwegnetzes gesehen.

Veloförderprogramm

Die Idee eines Veloförderprogramms entstand im Rahmen der kantonsrätlichen Diskussionen über die vom Regierungsrat abgelehnte und inzwischen zurückgezogene Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr», in deren Verlauf sich ein klarer politischer Wille zur Förderung des Veloverkehrs abzeichnete.

Am 17. Dezember 2008 beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, bis zum Sommer 2009 ein Veloförderprogramm mit einer Laufzeit von zehn Jahren auszuarbeiten und einen Antrag an den Kantonsrat für einen entsprechenden Rahmenkredit von ca. 20 Millionen Franken vorzubereiten.

Ziel dieses Programms ist es, mit einem Bündel verschiedenartiger Massnahmen den Anteil des Veloverkehrs entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzepts am Gesamtverkehr zu erhöhen. Diese Massnahmen entsprechen den Zielen der ursprünglichen Initianten, d.h. sie zielen in besonderem Masse auf die Förderung des Velos als Alltagsverkehrsmittel ab. Themen wie die Gesundheitsförderung oder der Freizeitsport stehen damit nicht im Fokus. Allerdings werden mit dem Programm auch in diesen durchaus verwandten Bereichen gewünschte Effekte erreicht. Das Programm schliesst ebenso den reinen Radwegbau aus. Dieser wird bereits gemäss der kantonalen Radwegstrategie realisiert. Die Mittel dazu sind reserviert bzw. im konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan berücksichtigt.

Mit der Erarbeitung eines Konzepts für ein kantonales Veloförderprogramm beauftragte das Amt für Verkehr **velo:consult**.

2 Arbeitsweise

Die in diesem Bericht vorgeschlagenen Massnahmen für ein zeitlich begrenztes Veloförderprogramm sowie die ständigen Aufgaben im Bereich Veloverkehr und Veloförderung wurden in einem iterativen Prozess erarbeitet. Dabei spielte die Projektgruppe eine wesentliche Rolle. Sie kam während der Projektlaufzeit insgesamt sieben Mal zusammen. Ihre Zusammensetzung ist auf Seite II angegeben.

Ausgehend von

- den aktuellen Bedingungen für den Veloverkehr im Kanton Zürich,
- der Radwegstrategie,
- dem GVK, den rGVKs, dem AP, dem RP und den dort festgelegten Zielen und Strategien,
- den Ergebnissen des BYPAD-Prozesses,

und dem in diesen Dokumenten, unter Berücksichtigung der Kompatibilität untereinander, definierten Handlungsbedarf einerseits,

und andererseits

- dem Verständnis einer „Velopolitik als System“ sowie
- der Notwendigkeit der Institutionalisierung und weiteren Professionalisierung der Umsetzung der Velopolitik im Kanton Zürich als Bestandteil des Gesamtverkehrssystems,

recherchierten die Mitarbeiterinnen zunächst Massnahmen aus allen Bereichen der Veloförderung, die sich in der Schweiz oder anderswo in Europa als wirksam und effizient erwiesen haben.

Diese Liste umfasste sowohl Massnahmen mit direktem Einfluss auf die Velonutzung als auch im weitesten Sinne Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen, unter denen Veloförderung stattfindet. Letztere haben indirekten Einfluss auf die Velonutzung.

In einem iterativen Prozess einigte sich die Projektgruppe auf ein Konzept aus 33 Massnahmen und Aufgaben, welche in ständige Aufgaben der Kantonsverwaltung (14) sowie in die eigentlichen Massnahmen des Veloförderprogramms (19) unterteilt wurden.

Ausschlaggebend für die Aufnahme in das Konzept waren

- der Wirkungsgrad der Massnahmen und Aufgaben,
- sowie das Mass, in dem diese Massnahmen und Aufgaben Lösungen für die Bereiche bieten, in denen für den Kanton Zürich Handlungsbedarf ausgewiesen wurde.

Die Massnahmen des Veloförderprogramms wurden in einheitlich strukturierten Massnahmenblättern beschrieben, welche in zwei Sitzungen der Unterprojektgruppe „Massnahmen Veloförderprogramm“ diskutiert wurden (siehe Anhang 2).

Die ständigen Aufgaben sind in Kapitel 4 (Koordinationsstelle Veloverkehr) skizziert.

3 Entwicklung des Veloförderprogramms

3.1 Problemlage und Handlungsbedarf im Kanton Zürich

Im Kanton Zürich gehört das Velo zum alltäglichen Strassenbild. Es ist ein Verkehrsmittel, das ganzjährig, von allen soziodemographischen Gruppen und für alle Verkehrszwecke genutzt wird. Entsprechend der Heterogenität des Kantons Zürich bzgl. Siedlungsstruktur, Siedlungsdichte, Topografie, städtischem und ländlichen Bereich zeigen sich deutliche Unterschiede in der Velonutzung.

Fuss- und öffentlicher Verkehr nehmen in der Agglomeration Zürich eine sehr starke Position ein. 71% aller Etappen werden mit ÖV oder nicht motorisiert zurückgelegt, davon 4% mit dem Velo. Das Potenzial für eine stärkere Velonutzung ist gross, da ca. 55% aller Autofahrten 5km oder kürzer sind.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept strebt der Kanton Zürich an, die Velonutzung zu steigern, insbesondere durch Förderung des Velo Fahrens auf kurzen Strecken und in der Kombination mit dem ÖV.

Breiterer velopolitischen Ansatz Bisher hat sich die Veloförderung im Kanton Zürich vor allem auf die Radwegstrategie beschränkt, ein Massnahmenprogramm für ein kantonales Veloroutennetz, dessen Realisierung bis 2030 abgeschlossen sein soll. Erfahrungen mit Veloförderung im In- und Ausland auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zeigen jedoch, dass die Bereitstellung von Infrastruktur nicht ausreicht, um einen Umstieg vom Auto aufs Velo zu bewirken. Will man den Anteil des Veloverkehrs entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzepts am Gesamtverkehr erhöhen, bedeutet dies insbesondere die Substitution eines Teils der Autokurzstreckenfahrten durch Velofahrten. Um dies zu erreichen, ist deutlich mehr nötig. Der Veloverkehr muss systematisch als integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems gefördert werden. Dies erfordert eine deutliche Erweiterung des velopolitischen Ansatzes und einen veränderten Ausgangspunkt.

Veloförderung muss von den Velofahrenden bzw. den noch nicht Velofahrenden und ihren je nach Fahrzweck und soziodemographischen Merkmalen unterschiedlichen Bedürfnissen ausgehen.

Der BYPAD-Prozess im Jahr 2008 hat ergeben, dass im Kanton Zürich bzgl. der Veloförderung vor allem in den folgenden Bereichen Handlungsbedarf besteht (wie in Kap. 1 ausführlicher beschrieben):

- **Institutionalisierung**, vor allem Einrichtung einer Koordinationsstelle Veloverkehr.
- **Strategie**, vor allem inhaltlich deutliche Erweiterung des velopolitischen Ansatzes im Sinne einer „Velopolitik als System“.
- **Veloroutennetz**, vor allem Überprüfung der auf Kompatibilität mit der in GVK und RP festgelegten Rolle des Veloverkehrs, Inwertsetzung des Radwegnetzes durch Sichtbar- und Bekanntmachung, Definition und Anwendung von Qualitätsstandards.
- **Intermodalität**, vor allem Entwicklung und Umsetzung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts und Klärung von Finanzierung und Zuständigkeiten.
- **Kommunikation + Vermarktung**, insbesondere Verankerung des Gedankens „Velo mitdenken“ bei Politik und Verwaltung, Vermarktung der Veloförderung und Imageförderung des Velo Fahrens.
- **Finanzierung**, vor allem konsequente Anwendung bestehender Finanzierungsinstrumente bzw. Überprüfung des notwendigen

Anpassungsbedarfs hinsichtlich der Massnahmen für eine „Velopolitik als System“.

Aufgabe des vorliegenden Projekts ist es, ein kantonales Veloförderprogramm für die Jahre 2010 bis 2019 zu entwickeln, das die Kompatibilität der bisherigen Radwegstrategie mit den im Gesamtverkehrskonzept festgelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des Kantons Zürich sicherstellt, welches den als Ergebnis des BYPAD-Prozesses erarbeiteten Handlungsbedarf berücksichtigt, um daraus ein Massnahmenprogramm zu erstellen, das der Philosophie einer „Velopolitik als System“ (siehe Kap. 3.2) entspricht.

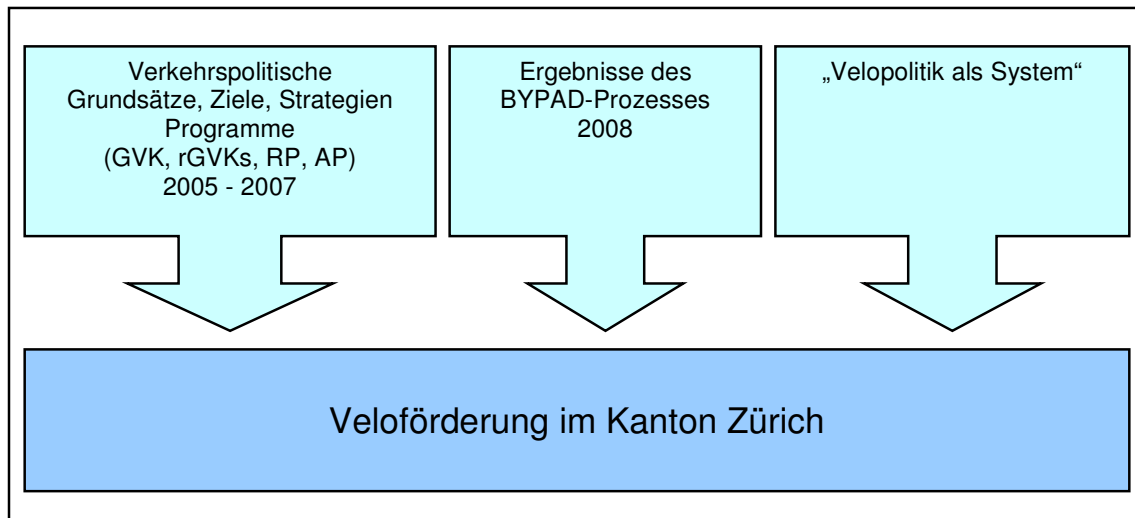


Abb. 3.1 Quellen des Handlungsbedarfs für die Veloförderung im Kanton Zürich

3.2 „Velopolitik als System“

Von Velofahrenden ausgehen

Wenn das Velo mehr benutzt werden soll, muss es besser mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren können, und zwar hinsichtlich Zeit, Sicherheit und Komfort. Dies erfordert eine Infrastruktur, die direkte und komfortable Fahrten mit dem Velo in einer attraktiven und sicheren Verkehrsumgebung ermöglicht, welche auch als solche empfunden wird. Velogerechte Verkehrsinfrastruktur spielt eine bedeutende Rolle. Sie muss die Quellen und Ziele in einem hierarchischen Netz miteinander verbinden, welches schnelles, möglichst umwegfreies, sicheres Vorankommen und gute Orientierung ermöglicht. Um den Ersatz vieler Autokurzstreckenfahrten durch Velofahrten zu erreichen, ist es notwendig, vom bisherigen, infrastrukturorientierten Ansatz zu einem neuen Ansatz der Veloförderung überzugehen.

Von A nach B über C

Ausgangspunkt dieser Betrachtungsweise müssen die Velofahrenden auf ihren Wegen von A nach B mit allen ihren unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen sein, die sie unterwegs entsprechend der jeweiligen Nutzergruppe und des jeweiligen Fahrzwecks haben. Die tatsächlichen und potenziellen Hemmnisse auf dem Weg von A nach B müssen analysiert und systematisch aus dem Weg geräumt werden, wenn bei der Verkehrsmittelwahl die Entscheidung zugunsten des Velos ausfallen soll. Wird ein solcher nutzer- und wegorientierter Ansatz konsequent zu Ende gedacht, kommt man fast zwangsläufig zur „Velopolitik als System“, in der Kommunikation und Service neben der Infrastruktur gleichberechtigte Planungsfaktoren sind.



Abb. 3.2 Elemente einer regionalen „Velopolitik als System“ entsprechend BYPAD

Eine systematische Veloförderung umfasst nicht nur ein differenziertes Spektrum infrastruktureller Massnahmen zum Fahren und Parkieren des Velos im Alltags- und Freizeitverkehr, einschliesslich der optimalen Gestaltung der Schnittstellen von Velo und ÖV. Mit dem Ziel lebenslangen Velo Fahrens umfasst sie auch Massnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Velofahrtraining und Gesundheitsförderung und geht dafür gezielt strategische Partnerschaften mit Arbeitgebern, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsinstitutionen, Detaillisten etc. ein, um möglichst viele Akteure zu gewinnen, die die kantonale Veloförderung mittragen und ihren Beitrag dazu leisten. Wesentlicher Bestandteil ist die Unterstützung der Gemeinden durch Information, Wissen, Vernetzung, gezielte finanzielle Unterstützung. Leitlinien und Entscheidungen in der Raumplanung müssen mit den Zielen der Veloförderung im Einklang stehen.

Veloförderung besteht nicht nur aus den Massnahmen, die direkten Einfluss auf die Velonutzung haben. Als Teil der Gesamtverkehrspolitik muss Veloförderung genauso institutionell verankert und professionell betrieben werden wie die Politik in anderen Fachbereichen auch. Veloförderung ist ein dynamischer Prozess, der mit der Analyse der Anforderungen der „Kundinnen und Kunden“ beginnt. Als regionale Gebietskörperschaft verfügt ein Kanton über zwei Kundengruppen: zum einen die Gemeinden, die vor Ort für die Veloförderung verantwortlich sind, zum anderen die Velofahrenden, die das „Produkt“ der kantonalen und lokalen Veloförderung nutzen. „Velopolitik als System“ benötigt eine klare Strategie mit messbaren Zielen und Zeithorizont sowie die für die Umsetzung erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen. Wesentlich ist die Überprüfung, ob die angestrebten Ziele erreicht werden oder Kurskorrekturen nötig sind.

Dauer- + Querschnittsaufgabe

Daraus wird deutlich, dass Veloförderung keine projektbezogene Förderung von beschränkter Dauer ist, sondern eine Daueraufgabe, die der Zusammenarbeit vieler verschiedener Akteure bedarf.

Internationale Erfahrungen

In den letzten 20-25 Jahren sind in verschiedenen europäischen Ländern und Regionen umfangreiche Erfahrungen mit nationalen bzw. regionalen systematischen Veloförderstrategien und –programmen gesammelt worden, von denen auch der Kanton Zürich für seine eigene Veloförderung profitieren kann. Bei der Entwicklung des Veloförderprogramms werden diese Erfahrungen berücksichtigt.

Stellvertretend für viele andere Beispiele sind hierbei insbesondere der niederländische Masterplan Fiets (MPF; 1990 – 1997) als erstes

nationales Veloförderprogramm weltweit hervorzuheben sowie im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen das Veloförderprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“, aus dem 1993 die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ (AGFS) hervorgegangen ist, die heute mehr als 50 Gebietskörperschaften umfasst. AGFS und Masterplan Fiets sind unten skizziert.

Aus diesen beiden Strategien bzw. Programmen sowie weiteren regionalen Veloförderprogrammen aus verschiedenen Ländern lassen sich die wichtigsten Schwerpunkte und die Erfahrungen zusammenfassen:

- **Strategie:** Die Velostrategie muss einen breiten Ansatz haben („Velopolitik als System“); sie muss von den Velofahrenden und ihren verschiedenen Anforderungen ausgehen und inhaltlich weit über die Infrastrukturförderung hinausgehen (MPF, AGFS). Für die übergeordnete Gebietskörperschaft sind die Zielgruppen der Veloförderung nicht die Velofahrenden selber, sondern vor allem die Gemeinden und andere Akteure auf der kommunalen Ebene vor Ort. Diese müssen von der übergeordneten Veloförderung überzeugt und darin unterstützt werden, eigene Velofördermassnahmen zu ergreifen (MPF).
- **Vernetzung:** Die Vernetzung der Akteure, ihre Unterstützung durch Erfahrungsaustausch und Wissensvermittlung und die Sicherstellung der horizontalen und vertikalen Kommunikation und Koordination stehen zentral (MPF, NL-Fietsberaad, AGFS, französische Departemente, nationaler Radverkehrsplan Deutschland).
- **Forschung und Entwicklung:** Durch systematisches Schliessen von Wissenslücken, Bereitstellung der Ergebnisse von Studien, Experimenten, Pilotprojekten sowie Entwicklung von Instrumenten für die Veloförderung vor Ort konnten in den Niederlanden trotz hohem Veloverkehrsanteil grosse Qualitätsverbesserungen erzielt werden (MPF).
- **Fördern + Fordern:** Durch gezielte finanzielle Förderung, die an die Einhaltung bestimmter (Qualitäts-)Kriterien gebunden ist, kann die Realisierung bestimmter Massnahmentypen in einheitlichem Qualitätsniveau bzw. Ausbaustandard oder die Aktivierung bestimmter Akteursgruppen erreicht bzw. beschleunigt werden (AGFS, Region Utrecht (BRU), MPF, verschiedene französische Departemente).
Bei der AGFS entscheidet eine Kommission auf Basis von Bewerbungsunterlagen, Präsentation vor Ort und Befahrung über die Mitgliedschaft, die grundsätzlich befristet ist und wieder entzogen werden kann. Die Aufnahme setzt den glaubhaften Nachweis voraus, dass die Stadt, die Gemeinde, der Kreis tatsächlich die Velonutzung fördern will (z.B. Veloförderkonzept und die Bereitstellung der für die Umsetzung notwendigen Ressourcen).
- **Experimentierklausel:** In NRW gab es für die AGFS-Mitglieder in den 1990er Jahren mit der sog. Experimentierklausel einen Sonderstatus. Dieser ermöglichte es den Städten, Infrastrukturelemente – insbesondere Markierungslösungen – auszuprobieren, die noch nicht Bestandteil der Strassenverkehrsordnung (StVO) waren. NRW wurde dadurch zum Experimentierlabor in Deutschland, in dem innovative Lösungen entwickelt und ausprobiert wurden. Mit der StVO-Novelle sind zahlreiche der in NRW erprobten neuen Markierungselemente in die StVO aufgenommen worden.
- **Tools:** Durch die zentrale Entwicklung von Instrumenten und Tools für den dezentralen Einsatz konnte die Umsetzung beschleunigt, das Qualitätsniveau verbessert und den Gemeinden Kosten erspart werden (MPF, AGFS, NL-Fietsberaad). Insbesondere durch zentral entwickelte Kommunikationsmittel und -

Kommunikationskampagnen kann schnell Flächendeckung erreicht und damit die Wirksamkeit verbessert werden (AGFS, NL-Fietsberaad).

- **Monitoring + Evaluation:** Durch Vorher-Nachher-Messungen, regelmässiges Monitoring und konsequentes Datenmanagement konnte beim MPF jederzeit geprüft werden, ob man auf dem Weg war, die angestrebten Ziele zu erreichen oder ob Kurskorrekturen erforderlich waren. Ein Ergebnis der Wirksamkeitsanalyse der AGFS im Jahr 2000 war, dass viele der gewünschten Auswertungen wegen Datenmangels nicht ausgeführt werden konnten. Als eine Folge davon hat die AGFS Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in Kommunen erarbeitet.

Velo wird ernst genommen

Bei den genannten Beispielen hat sich übereinstimmend gezeigt, dass sich allein das Vorhandensein solcher übergeordneter Veloförderprogramme günstig auf die Bereitschaft von Gemeinden, Transportunternehmungen, öffentlichen und privaten Organisationen und Institutionen auswirkt, die Veloförderung in ihre Verkehrskonzepte zu integrieren bzw. Massnahmen zur Förderung der Velonutzung zu ergreifen. Mit einem Veloförderprogramm oder einer regionalen Veloförderstrategie sendet die übergeordnete Instanz kontinuierlich das Signal aus, dass der Veloverkehr ernst genommen wird. Es zeigt sich, dass besondere Wirkungen erzielt werden können, wenn das übergeordnete Veloförderprogramm durch eine Zuschussbestimmung an die Gemeinden und andere Akteure unterstützt wird.

Neue Themen

Mit der Erweiterung des velopolitischen Ansatzes sind in den letzten 10 – 15 Jahren international neue Themen auf die Agenda der Veloförderung gekommen. Es geht dabei insbesondere um die Themenbereiche

- eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen;
- lebenslanges Velo Fahren;
- Gesundheitseffekte des Velo Fahrens.

Im Hinblick auf drastische Abnahmen des Velo Fahrens zur Schule auch im Kanton Zürich, der mangelnden Bewegung von Kindern und Jugendlichen und der steigenden Zahl übergewichtiger Kinder einerseits und der Möglichkeit der Vermeidung bzw. Linderung dieser Probleme durch tägliches Velo Fahren andererseits, kommt Massnahmen zur Förderung der Velonutzung unter Kindern und Jugendlichen besondere Bedeutung zu.

Nordrhein-Westfalen, Deutschland: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen: In Nordrhein-Westfalen ist in den 1980er Jahren mit dem Programm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinde in NRW“ begonnen worden, den Veloverkehr systematisch zu fördern mit dem Ziel, den Veloverkehrsanteil im Modal-Split auf 25% zu erhöhen. Aus diesem Programm ist 1993 die AGFS hervorgegangen, die mittlerweile über 50 Gebietskörperschaften als Mitglieder umfasst. Anwärter für eine Mitgliedschaft müssen in ihrem Mitgliedsantrag überzeugend nachweisen, dass sie den Veloverkehr in ihrem Gebiet mit System fördern bzw. dies vorhaben. Eine Bereisungskommission lässt sich Konzepte und umgesetzte Massnahmen vor Ort präsentieren. Mitglieder werden bei der Subventionsvergabe durch das Land NRW bevorzugt behandelt.

Die AGFS wirkt als Koordinations- und Austauschstelle sowie als Forschungs- und Experimentierlabor für Veloverkehr und -förderung. In AGFS-Mitgliedsstädten erprobte neue Infrastrukturelemente sind mittlerweile in die Strassenverkehrsordnung und die nationalen Planungsrichtlinien aufgenommen worden. Die AGFS entwickelt zentral Tools für die Umsetzung vor Ort (Kampagnen, Werbematerialien, Erhebungsmethoden). Regelmässige Veranstaltungen von Konferenzen,

Workshops, Studienreisen, Messeauftritte etc. sind wesentlicher Bestandteil der Aktivitäten. Die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften innerhalb der AGFS hat die Veloförderung qualitativ verbessert, beschleunigt und die allgemeine Akzeptanz verbessert. Der velopolitische Ansatz verbreitert sich stetig. NRW ist bzgl. Veloverkehr und Veloförderung Bundesland Nummer Eins in Deutschland.

Niederlande, Masterplan Fiets (1990 – 1997): Trotz 27% Veloverkehrsanteil im Modal-Split im Landesdurchschnitt beschloss die niederländische Regierung Ende der 1980er Jahre im Zusammenhang mit einer verkehrspolitischen Wende in Richtung nachhaltige Gesellschaft, dem Veloverkehr zu einem deutlichen Qualitätssprung zu verhelfen, ihn sicherer zu machen und die Velonutzung zu steigern. „Mehr und sicher Radfahren“ lautete das ehrgeizige Ziel des Masterplan Fiets, der Ende 1997 nach Evaluation abgeschlossen wurde. Das Ergebnis zeigt, dass bei einer systematischen und konsequenten Veloförderung auch für Veloverkehr auf hohem Niveau noch deutliche Qualitätssprünge möglich sind.

Der Masterplan Fiets hat in der internationalen Fachwelt große Beachtung gefunden und neue velopolitische Massstäbe gesetzt. Er zeichnete sich durch klare Zielsetzungen aus, setzte konsequent auf die Strategie, die Akteure vor Ort dazu anzuregen, die Masterplan Fiets-Zielsetzungen in ihre Politik zu übernehmen, ihnen die dafür notwendige Unterstützung zu bieten und die Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu verfolgte er einen breiten velopolitischen Ansatz. Gezielt wurden Wissenslücken geschlossen, indem neue Erkenntnisse, Argumente und Instrumente vor allem für die Veloförderung vor Ort entwickelt wurden, deren Ergebnisse wiederholt und gezielt kommuniziert wurden. Durch zeitlich begrenzte, verstärkte Erhöhung der staatlichen Zuschüsse konnte der Ausbau der kommunalen Veloinfrastruktur erheblich beschleunigt werden. Jährlich wurden landesweit € 135 – 160 Mio. in Veloinfrastruktur investiert, wovon der Staat ca. 35%, die Provinzen 15% und die Gemeinden 50% übernahmen. Die Tatsache, dass der Staat über sieben Jahre den Veloverkehr zum Thema gemacht hat, hat auch viele Kommunen motiviert, den Veloverkehr wieder auf die politische Agenda zu setzen. Es zeigt sich, dass der Masterplan Fiets nachhaltige Wirkung hat, denn viele der durch ihn angestossenen Ideen und in Pilotprojekten ausprobierten Innovationen werden mittlerweile systematisch angewandt; Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen zeigen ihre Wirkung. Der Masterplan Fiets hat zu einem erweiterten Verständnis von Velopolitik und zu einem stärkeren Denken in Transportketten geführt. Die Bereiche Veloparkierung, Velo + ÖV, Velodiebstahl, Velo im betrieblichen Mobilitätsmanagement werden in grossem Stil in Angriff genommen. Die Unterstützung und Vernetzung der Gemeinden wird durch den 2001 gegründeten Fietsberaad, das niederländische Kompetenzzentrum Veloverkehr, fortgeführt und intensiviert.

3.3 Lösungsansatz und Wirkungsprinzip

Aufgaben + Zielgruppen

Als regionale Gebietskörperschaft hat der Kanton spezifische Aufgaben, Stärken und Kompetenzen bzgl. der Veloförderung. Er wirkt nur in Teilbereichen direkt auf das Angebot für Velofahrende ein, wie z.B. mit dem kantonalen Radwegnetz. Stattdessen hat er direkte, intermediäre und indirekte Zielgruppen seiner Veloförderung, welche mit unterschiedlichen Massnahmen angesprochen und als Verbündete und Multiplikatoren gewonnen werden sollen. Ziel ist es, dass sie mit ihren Mitteln die angestrebten Ziele der kantonalen Veloförderung mittragen und in ihren Kreisen weiter verbreiten (siehe Abb. 3.3).

Die Gemeinden bilden die mit Abstand wichtigste Zielgruppe. Angesichts ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten sind sie am besten in der Lage, eine effektive Veloförderung zu betreiben.

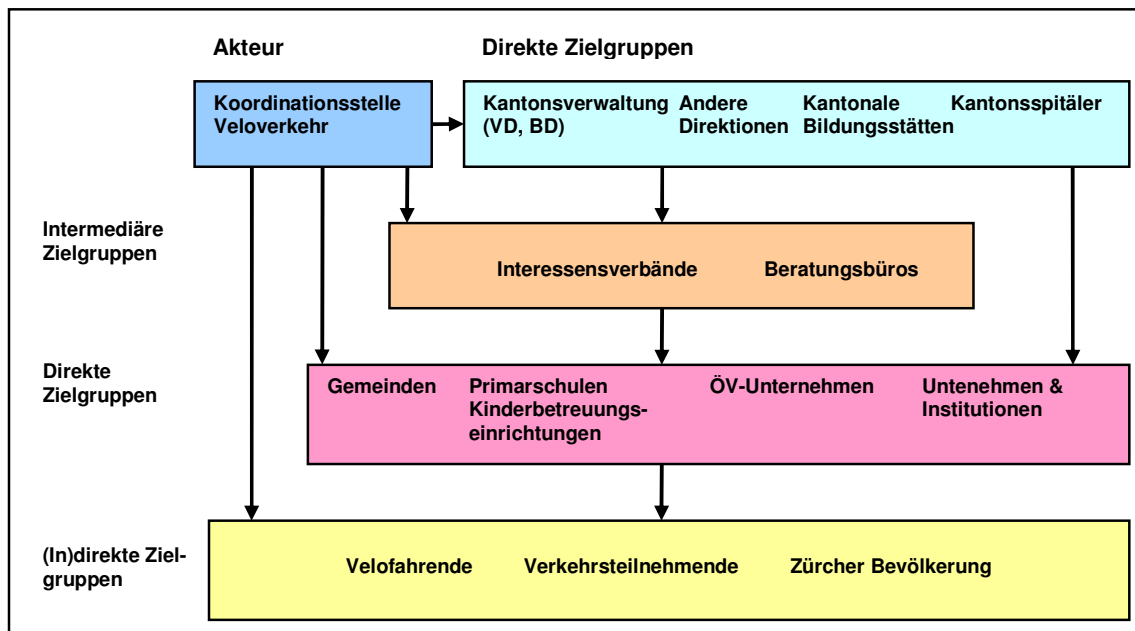


Abb. 3.3 Akteure und Zielgruppen der kantonalen Veloförderung

Fördern + fordern

Der Kanton hat in erster Linie eine fördernde Rolle. Die grösste Wirksamkeit erreicht er mit einem integrierten Ansatz, durch Förderung innovativer Entwicklungen, Sammlung und Verbreitung von Informationen und Erkenntnissen, gezielter finanzieller Unterstützung und Schaffung günstiger rechtlicher Rahmenbedingungen.

Vernetzung der Akteure

Durch Information, gemeinsame Projekte, Beratung und Ankurbeln des Erfahrungsaustauschs sorgt er bei kantonalen und kommunalen Behörden, bei öffentlichen und privaten Organisationen, Institutionen und Unternehmen sowie in der Zürcher Bevölkerung für eine verbesserte Akzeptanz der Veloförderung.

Der horizontalen und vertikalen Vernetzung der öffentlichen und privaten Akteure auf kantonaler und lokaler Ebene fällt somit eine Schlüsselrolle zu.

Lenkend Qualität steigern

Der Kanton kann in der Veloförderung aber auch eine fordernde bzw. lenkende Rolle übernehmen: er kann verschiedene Massnahmen typen bzw. Projektträger gezielt finanziell unterstützen, indem er die Unterstützung an die Erfüllung von Qualitätskriterien bindet, welche vom Kanton festgelegt werden.

Hierdurch kann der Kanton andere Stellen, vor allem Gemeinden, ermutigen, überhaupt Velomassnahmen zu treffen, diese zügiger und in einer besseren Qualität umzusetzen und insgesamt das Massnahmenspektrum zu erweitern. Dadurch trägt der Kanton zu gleichartigen Lösungen auf einem hohem Qualitätsniveau bei, was wiederum aus Sicht der Velofahrenden die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrssystems steigert.

Massnahmenswerpunkte

Aus den vorangegangenen Überlegungen zur „Velopolitik als System“ und unter Berücksichtigung der speziellen regionalen Perspektive sollten die Schwerpunkte der Veloförderung im Kanton Zürich auf Massnahmen liegen, bei denen der Kanton

- koordinierende Aufgaben übernimmt,
- die Rahmenbedingungen setzt,

- Gemeinden und andere Akteure unterstützt (durch Know-how, Vernetzung, Subventionen, Pilotprojekte, ...),
- Gemeinden durch gezielte finanzielle Unterstützung dazu anregt, überhaupt Massnahmen im Bereich Veloverkehr zu treffen,
- Gemeinden dazu anhält, Mindestqualitäten einzuhalten, indem er die gezielte finanzielle Unterstützung an die Einhaltung von Qualitätsstandards oder Vorhandensein von lokalen Velostrategien etc. koppelt,
- Gemeinden und anderen Akteuren zentral entwickelte Massnahmenbaukästen zur dezentralen Umsetzung zur Verfügung stellt,
- kantonsweit flächenhaft wirkende Programme konzipiert und umsetzt (B&R, Signalisation, ...).

Tools für Gemeinden

Die meisten direkten Massnahmen zur Veloförderung werden vor Ort getroffen. Als wichtigste Zielgruppe der kantonalen Veloförderung kann der Kanton die Gemeinden in ihrer Selbstständigkeit unterstützen, indem er sie bei der Umsetzung seiner Veloförderung einbezieht und sie im Rahmen der Subsidiarität bei der Konzeption und Umsetzung ihrer Velopolitik unterstützt. Dazu kann er Muster-Massnahmen entwickeln und diese den Gemeinden als Tools zur dezentralen Ausführung zur Verfügung stellen.

Dies ist besonders

- effizient, weil Massnahmen nur einmal zentral entwickelt werden müssen, jedoch von allen 171 Zürcher Gemeinden umgesetzt werden können. Darüber hinaus kommen nur breit abgestimmte Massnahmen zum Einsatz;
- effektiv, weil Gemeinden voneinander lernen und von Erfahrungen profitieren können, die anderswo in der Schweiz oder in anderen Ländern bereits gemacht wurden. Fehler, die Andere schon gemacht haben, können so vermieden werden;
- nachhaltig, weil die eingesetzten Massnahmen auf langfristige Umsetzung angelegt sind.

Intersektorale Kooperation

Durch intersektorale Zusammenarbeit und strategische Partnerschaften können positive Synergien erzielt werden. Denn diese Partner tragen als potenzielle Akteure die Ziele der Zürcher Velopolitik mit und verbreiten sie mit ihren Mitteln und Medien in ihren Kreisen. Neue Verbündete in der Veloförderung haben eine grosse Multiplikatorwirkung.

Deshalb sind ein Grossteil der vorgeschlagenen Massnahmen solche, die der Kooperation mit Partnern aus anderen Fachbereichen der öffentlichen Verwaltung, von Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen oder von privaten Organisationen, Verbänden oder Unternehmen bedürfen.

3.4 Veloförderung im Kanton Zürich

Ausgehend von den im vorangehenden Abschnitt dargestellten Überlegungen und basierend auf der Problemlage und dem ausgewiesenen Handlungsbedarf wird für die Veloförderung im Kanton Zürich ein umfassendes Paket aus insgesamt 33 Interventionen (19 Massnahmen und 14 Aufgaben) vorgeschlagen. Diese betreffen insgesamt 13 verschiedene Bereiche der Veloförderung und stellen damit eine erhebliche Erweiterung des velopolitischen Ansatzes im Sinne einer „Velopolitik als System“ dar. Sie richten sich an die verschiedenen Zielgruppen der kantonalen Veloförderung (siehe Abb. 3.3) und sind überwiegend nicht-infrastrukturell. In der Übersicht 3.6. sind die einzelnen Bereiche kurz erläutert.

Bereiche der Veloförderung im Kanton Zürich

Bereich	Massnahmen des Veloförderprogramms 2010 - 2019	Ständige Aufgaben
I. Wissen + Vernetzung	3	1
II. Kommunikation, Vermarktung + Erziehung	2	1
III. Analyse + Datenmanagement	1	4
IV. Intersektorale Kooperation	1	
V. Veloroutennetz	2	2
VI. Veloparkierung	1	
VII. Velo + ÖV	3	
VIII. Mobilitätsmanagement	2	
IX. Tools für Gemeinden	4	
X. Strategien + Konzepte		1
XI. Steuerung + Koordinierung		2
XII. Qualitätssicherung		1
XIII. Konsequenter Gesetzesvollzug		2
total	19	14

Abb. 3.4 Die Bereiche der Veloförderung im Kanton Zürich und die Verteilung der Interventionen

19 Massnahmen

Die 19 Massnahmen bilden zusammen das Veloförderprogramm für die Jahre 2010 bis 2019. Anhang 2 enthält das Veloförderprogramm mit den Massnahmeblättern, in denen alle Massnahmen in einem einheitlichen Beschreibungsraster erläutert werden. Ein Teil dieser Massnahmen werden kontinuierlich, einmalig oder mehrmals während der zehnjährigen Laufzeit des Veloförderprogramms umgesetzt.

Ein Teil der Interventionen sind vom Charakter her ständige Aufgaben, die der Kanton – analog zu anderen Verkehrsmitteln bzw. Fachbereichen – auch für den Veloverkehr regelmässig übernehmen und dazu die entsprechenden Strukturen vorhalten sollte. Sie dienen der Institutionalisierung der kantonalen Veloförderung. Die hierfür notwendigen Strukturen müssen zum Teil erst errichtet oder die velospezifischen Elemente in bestehende Strukturen integriert werden. Sie sind deshalb als Aufbaumassnahmen in das Veloförderprogramm übernommen worden. Nach Abschluss des Veloförderprogramms bzw. nach Fertigstellung der Aufbaumassnahmen sollen diese als ständige Aufgaben weitergeführt werden.

14 Aufgaben

Bei diesen Interventionen handelt es sich vom Charakter her um ständige Aufgaben, für die als Ergebnis des BYPAD-Prozesses Handlungsbedarf ausgewiesen wurde, um Aufgaben, die sich aus der erforderlichen weiteren Präzisierung der in GVK, rGVKs und RP enthaltenen Teilstrategien Veloverkehr ergeben, sowie solchen Aufgaben, die der Institutionalisierung der Veloförderung dienen.

Koordinationsstelle Veloverkehr

Es liegt auf der Hand, dass die zügige Umsetzung des Veloförderprogramms und die Erledigung der ständigen Aufgaben ohne eine feste Instanz innerhalb der Kantonsverwaltung nicht möglich sind. Auch ohne das konkrete, zeitlich begrenzte Veloförderprogramm bzw. den konkret ausgewiesenen Handlungsbedarf bedarf die kantonale Veloförderung der Institutionalisierung mit einer Anlaufstelle nach innen und aussen für alle Fragen bzgl. des Veloverkehrs. Allgemeine Auf-

gaben im Bereich Veloverkehr fallen regelmässig bzw. gelegentlich an und sollten koordiniert und kompetent wahrgenommen werden.

Deshalb wird vorgeschlagen, eine Koordinationsstelle Veloverkehr einzurichten und diese entsprechend den anstehenden Aufgaben finanziell und personell ausreichend auszustatten. Kapitel 4 enthält detaillierte Überlegungen zu deren Motivation, Tätigkeitsfeldern und Ausgestaltung.

Kantonale Veloförderung

Damit soll sich die Veloförderung im Kanton Zürich wie folgt zusammensetzen:

- Aus dem **Veloförderprogramm 2010-2019** mit einmaligen Massnahmen über einen begrenzten Zeitraum.
- Aus **ständigen Aufgaben** mit ausgewiesenem Handlungsbedarf.
- Aus dem **Aufbau einer Koordinationsstelle Veloverkehr** zur Koordinierung der Umsetzung des Veloförderprogramms, zur Wahrnehmung der ständigen Aufgaben und zur Institutionalisierung der Veloförderung.

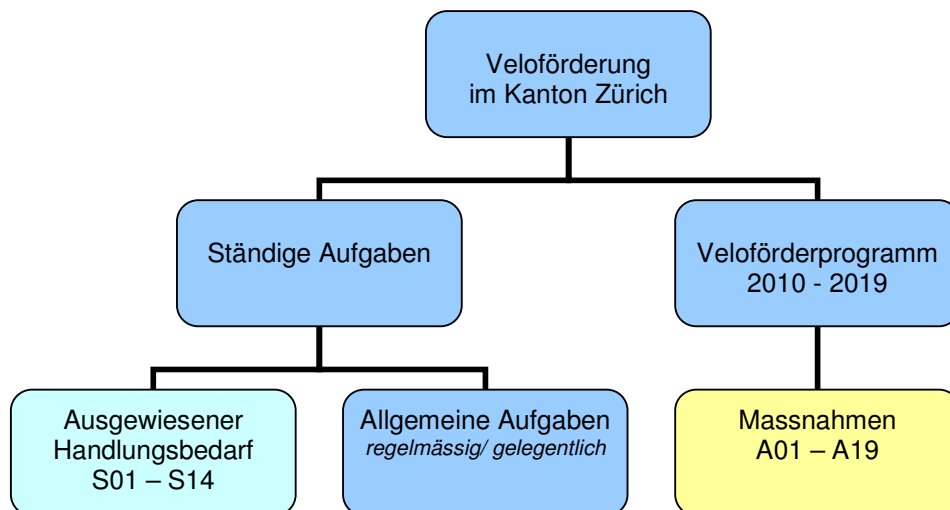


Abb. 3.5 Veloförderung im Kanton Zürich

Eine Übersicht über die Veloförderung im Kanton Zürich mit den Massnahmen des Veloförderprogramms 2010 – 2019 (A01 – A19) und den ständigen Aufgaben (S01 - S14) ist nachfolgend in Abbildung 3.6. zusammengestellt.

VELOFÖRDERUNG IM KANTON ZÜRICH

Veloförderprogramm 2010 – 2019	Ständige Aufgaben
WISSEN + VERNETZUNG Es geht darum, die (potenziellen) Akteure der Veloförderung in der Kantonsverwaltung, bei den Gemeinden und anderen öffentlichen und privaten Instanzen für diese Aufgabe fit zu machen, diese und insbesondere die Gemeinden miteinander zu vernetzen und den Austausch anzukurbeln, d.h. die horizontale und vertikale Kommunikation sicher zu stellen. Innerhalb der Kantonsverwaltung soll die Veloverkehrsexpertise strukturell aufgebaut, stetig weiterentwickelt und sichergestellt werden.	
A01 Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln A02 Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung A03 Kantonale Velofachtagungen	S01 Austausch mit anderen Kantonen
KOMMUNIKATION, VERMARKTUNG + ERZIEHUNG Es geht darum, durch intensive Kommunikation die velopolitischen Ziele innerhalb der Kantonsverwaltung und bei den Politikerinnen und Politikern zu verankern und das Veloförderprogramm als Ganzes zu vermarkten. Im Sinne der Förderung lebenslangen Velo Fahrens soll das bestehende Angebot an Velofahrkursen auf weitere Zielgruppen ausgeweitet werden.	
A04 Marketing des Veloförderprogramms A05 Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen	S02 Kommunikation der velopolitischen Ziele gegenüber Verwaltung und PolitikerInnen
ANALYSE + DATENMANAGEMENT Es geht um den Auf- und Ausbau eines umfassenden GIS-Inventars mit velorelevanten Informationen als Arbeitsinstrument für die kantonalen Dienststellen, Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr, regelmässiges Monitoring sowie die Evaluation von Strategien, Programmen, Einzelmassnahmen und Aufgaben.	
A06 GIS-Inventar Veloverkehr	S03 Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreibern, Planungsregionen etc. S04 Datenbasis Veloverkehr S05 Monitoring und Evaluation von Massnahmen S06 Ideen- und Beschwerdemanagement
INTERSEKTORALE KOOPERATION Es geht darum, die Zusammenarbeit mit den Programmverantwortlichen der kantonalen Gesundheitsförderung zu suchen, um durch Verankerung des Velos in bereits bestehenden Programmen der betrieblichen und schulischen Gesundheitsförderung diese noch effektiver zu machen und positive Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Gesundheit und Bildung zu nutzen.	
A07 Integration kantonalen Veloförderung und kantonalen Gesundheitsförderung	

VELOFÖRDERUNG IM KANTON ZÜRICH

Veloförderprogramm 2010 – 2019	Ständige Aufgaben
VELOROUTENNETZ Über die kontinuierliche Fertigstellung und Verbesserung des kantonalen Veloroutennetzes hinaus geht es darum, das bestehende Routenangebot im Kantonsgebiet bekannt, sichtbar und damit nutzbar zu machen (Signalisation, Karte, Routenplaner etc.). Mit einer systematischen Radverkehrsnetzplanung soll überprüft werden, ob die kantonale Radwegstrategie kompatibel zur Rolle des Veloverkehrs ist, wie sie in den strategischen Konzepten und im Richtplan festgelegt worden ist.	
A08 Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren A09 Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen	S07 Systematische Radverkehrsnetzplanung (mit allen Strassen und Wegen) auf kantonal, regionaler, lokaler Ebene S08 Signalisation: kantonal, regional einrichten, aufeinander abstimmen
VELOPARKIERUNG Es geht um die Ausstattung aller kantonalen Betriebsimmobilien und sonstigen Einrichtungen in kantonalen Verantwortung mit bedarfsgerechten Veloparkierungsanlagen inkl. Duschen, Umkleidemöglichkeiten, Spinden. Ziele sind Erreichung der im GVK angestrebten Ziele durch Förderung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr, Kosteneinsparungen beim Kanton durch Einsparung von Autoabstellplätzen und Senkung krankheitsbedingter Arbeitsausfälle sowie die Sammlung von Erfahrungen im Hinblick auf allgemeine betriebliche Mobilitätsberatung durch den Kanton.	
A10 Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien/ anderen kantonalen Standorten optimieren	
VELO+ÖV Es geht um Erstellung und Umsetzung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts sowie die verbesserte Kommunikation der Velomitnahmemöglichkeiten. Ziele sind die Erreichung der Ziele des GVK bzgl. ÖV und Veloverkehr durch Optimierung der Schnittstelle ÖV –Velo.	
A11 Entwicklung kantonales Bike&Ride-Konzept A12 Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept A13 Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren	
MOBILITÄTSMANAGEMENT Es geht darum, mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements die Velonutzung im Arbeits- und Ausbildungsverkehr zu steigern. Massgeschneiderte Massnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Organisation und Koordination, also überwiegend nicht-infrastrukturelle Massnahmen zielen auf den Kanton als Arbeitgeber und Bauherr, die Beschäftigten des Kantons, Personal, Besuchende und ambulante Patienten der Kantonsspitäler, Schülerinnen und Schüler der Kantonsschulen, Studierende und Personal der Hochschulen im Kanton Zürich.	
A14 Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung/ -spitälern A15 Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsschulen/ Hochschulen / anderen kantonalen Bildungseinrichtungen	

VELOFÖRDERUNG IM KANTON ZÜRICH

Veloförderprogramm 2010 – 2019	Ständige Aufgaben
TOOLS FÜR GEMEINDEN Der Kanton Zürich entwickelt einen Baukasten aus Massnahmen, die von den Gemeinden in Eigenregie oder mit Unterstützung ausgeführt werden können. Ziel ist die Unterstützung der Gemeinden in ihrer Selbstständigkeit, das Lernen voneinander, die schnelle, effiziente, flächenhafte Verbreitung wirksamer Massnahmen und dadurch Erreichung eines einheitlich hohen Qualitätsstandards.	
A16 Imagewerbung für die Velonutzung A17 Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten- und -krippe A18 Veloförderung im Schulverkehr A19 Förderung Einkauf mit dem Velo	
STRATEGIEN + KONZEPTE Als Konkretisierung der im Gesamtverkehrskonzept und im Richtplan festgelegten Teilstrategie Veloverkehr entwickelt der Kanton Zürich eine kantonale Velostrategie „Veloverkehr mit System“ mit messbaren, überprüfbaren Zielen (strategisch und operational) für zehn Jahre.	
	S09 Entwicklung einer „Velopolitik als System“ mit messbaren Zielen für zehn Jahre
STEUERUNG + KOORDINIERUNG Zur Koordinierung aller Velomassnahmen und -aufgaben und als zentrale Anlaufstelle nach innen und aussen für alle Fragen bzgl. Veloverkehr richtet der Kanton Zürich eine Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) ein; siehe hierzu Kap. 4). Um sicher zu stellen, dass alle Belange der Veloförderung Berücksichtigung finden, wird als ständiges, beratendes Gremium ein „Veloforum“ eingerichtet, das sich regelmässig mit Fragen der Veloförderung im Kanton Zürich befasst. Dieses „Veloforum“ sollte breit zusammengesetzt sein und alle wichtigen Akteure der Veloförderung umfassen (entsprechend Abb. 3.3).	
	S10 Koordinationsstelle Veloverkehr S11 Kantonales Veloforum
QUALITÄTSSICHERUNG Der Kanton sorgt bei seiner eigenen Veloverkehrsinfrastruktur für die konsequente Einhaltung der Qualitätsstandards. Wo nötig, definiert er neue Qualitätsstandards oder passt bestehende Standards an neue Entwicklungen an. Durch positive Vorbilder bei seinen eigenen Infrastrukturanlagen versucht er auf die Gemeinden einzuwirken.	
	S12 Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung

VELOFÖRDERUNG IM KANTON ZÜRICH	
Veloförderprogramm 2010 – 2019	Ständige Aufgaben
KONSEQUENTER GESETZESVOLLZUG Der Kanton Zürich wendet die bestehenden Instrumente zur Finanzierung an und prüft bei Bedarf eine Anpassung der Instrumente hinsichtlich nicht-infrastruktureller Massnahmen wie z.B. Kommunikation, Information, Werbung, Imageförderung; Kampagnenentwicklung für Gemeinden; Unterstützung der Gemeinden durch Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch. Die optimale Systemverknüpfung von Veloverkehr und ÖV, wie dies in den strategischen Konzepten und im Richtplan festgeschrieben ist, erfordert Qualitätskriterien sowie eine klare Aufgabenverteilung. Es geht um die konsequente Umsetzung der im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) umschriebenen Möglichkeiten (Erstellung bzw. Mitfinanzierung durch den Kanton) sowie die vertragliche Regelung der Einzelleistungen zwischen Kanton, Standortgemeinden und den Verkehrsunternehmen.	
	S13 Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ausweisen S14 Schnittstelle ÖV – Velo klar definieren

Abb. 3.6 Veloförderung im Kanton Zürich = Veloförderprogramm + ständige Aufgaben

4 Koordinationsstelle Veloverkehr (Aufgabe S10)

4.1 Einführung

Als Massnahme mit der höchsten Dringlichkeit wurde im BYPAD-Prozess die Einrichtung einer kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr empfohlen. Auch zur Umsetzung des Veloförderprogramms wird eine solche Stelle als unabdingbar angesehen.

Dieses Kapitel behandelt die Begründung und Ausgestaltung einer solchen Koordinationsstelle (Aufgabe S10).

4.2 Motivation und Definition der Koordinationsstelle Veloverkehr

In den vorangehenden Kapiteln wurde der Handlungsbedarf im Bereich Veloverkehr für den Kanton Zürich ausgewiesen und daraus ein Konzept für die Veloförderung im Kanton Zürich abgeleitet, bestehend aus:

- dem Veloförderprogramm (2010 – 2019) mit den Massnahmen A01 – A19,
- den ständigen Aufgaben S01 – S14,
- den allgemeinen Aufgaben, die regelmässig oder gelegentlich anfallen.

Veloförderprogramm

Die Massnahmen des Veloförderprogramms zeichnen sich aus durch

- grosse Anzahl (19),
- Gleichzeitigkeit in der Ausführung,
- hohe Personalintensität,
- niedrige Investitionsintensität,
- grosse Heterogenität,
- Einbeziehung vieler verschiedener Instanzen und Personen aus den unterschiedlichsten Fachgebieten.

Gerade die Beteiligung einer grossen Zahl sehr verschiedener öffentlicher und privater Projektpartner aus vielen verschiedenen Berufsfeldern, welche in Abb. 4.1 dargestellt ist, bringt einen erheblichen Koordinierungsaufwand mit sich.

Um die zügige Umsetzung des Veloförderprogramms innerhalb einer Laufzeit von zehn Jahren sicher stellen zu können, bedarf es der entsprechenden personellen Ressourcen für Projektleitung und -koordination.

Dies erfordert nicht nur die Bereitstellung von ausreichenden Stellenprozenten, sondern es bedarf auch der geeigneten Fachkompetenzen, um die Velomassnahmen und -aufgaben überzeugend ausführen, koordinieren und wahrnehmen zu können.

Velo mitdenken

Veloförderung ist eine Querschnittsaufgabe, die in allen Ämtern, die mit Mobilität zu tun haben (und nicht nur dort), Berücksichtigung finden bzw. „mitgedacht“ werden muss. Ziel ist es, die Veloverkehrspolitik als Daueraufgabe zu verankern und ihre Akzeptanz innerhalb der Kantonsverwaltung, bei Legislative und Exekutive und in der Bevölkerung zu steigern. Dies erfordert eine gute horizontale und vertikale Kommunikation, Koordination, Kooperation zwischen den entsprechenden Dienststellen, Behörden und öffentlichen und privaten Instanzen sowie gegenüber der Bevölkerung.

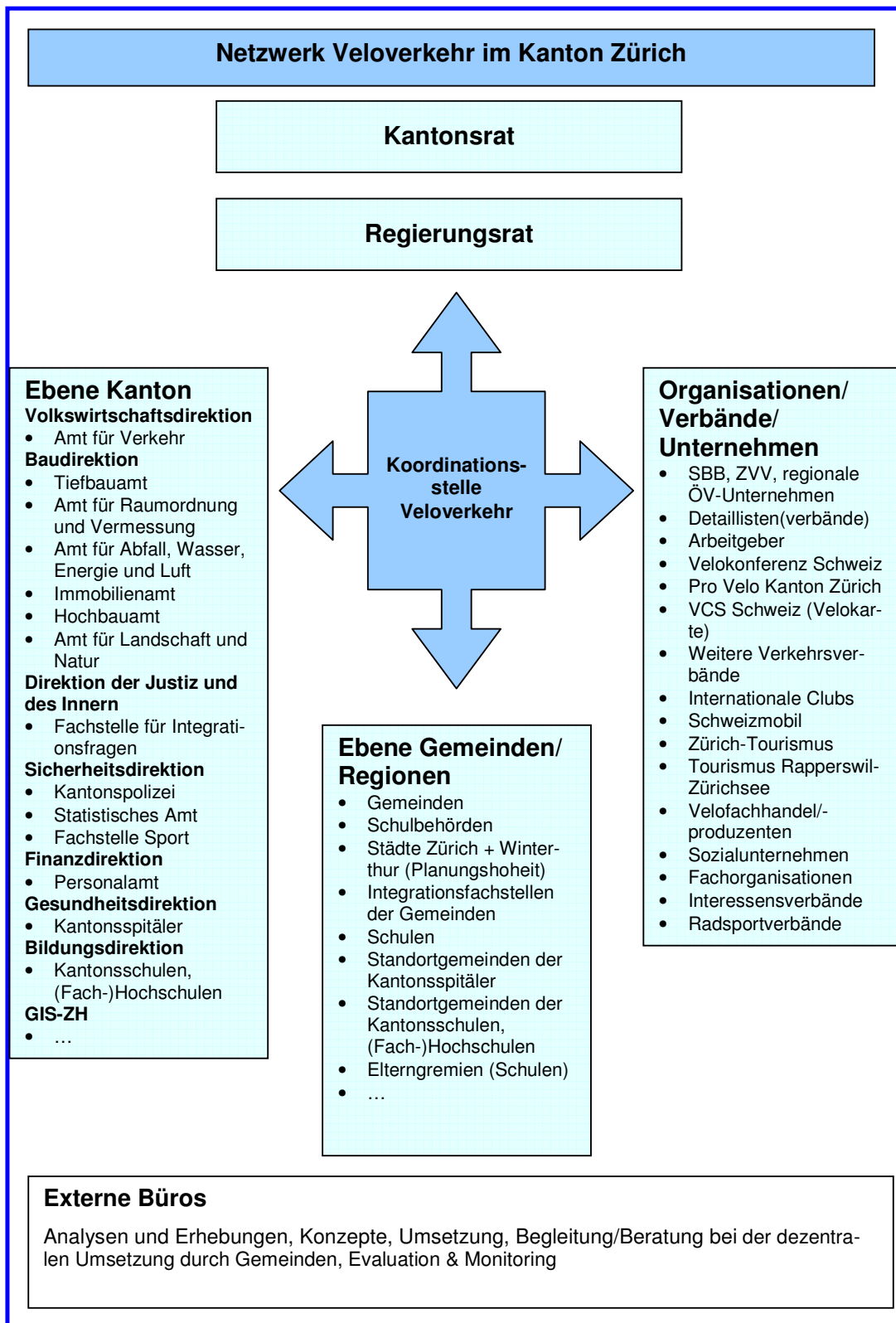


Abb. 4.1: Netzwerk Veloverkehr im Kanton Zürich

Institutionalisierung	Für die Umsetzung des Veloförderprogramms und die Wahrnehmung der ständigen Aufgaben bedarf es einer festen Instanz innerhalb der Kantonsverwaltung und damit einer Institutionalisierung der Veloförderung.
Anlaufstelle	Ausserdem wird eine feste Anlaufstelle für alle Fragen bzgl. des Veloverkehrs benötigt, und zwar für die Kantonsverwaltung selber, aber auch für Exekutiven und Legislativen von Kanton und Gemeinden, alle anderen (potenziellen) Akteure der Veloförderung sowie die Bevölkerung.
Expertise sicherstellen	Eine weitere Aufgabe einer solchen festen Instanz ist es, als Kompetenzstelle das erforderliche Fachwissen und die Bedürfnisse des Veloverkehrs zu bündeln, diese in die Aufgaben und Massnahmen einzubringen und gegenüber allen anderen Beteiligten zu kommunizieren. Dazu ist es erforderlich, einmal erarbeitete Expertise kontinuierlich weiter zu entwickeln, zu dokumentieren und zu verbreiten, um sicher zu stellen, dass sie durch Personalwechsel nicht wieder verloren geht.
Koordinationsstelle Veloverkehr	Aus diesem Grund wird die Einrichtung einer Koordinationsstelle Veloverkehr - kurz KoVe – empfohlen. Diese sollte zur Sicherstellung ihrer Handlungsfähigkeit über die folgenden Merkmale verfügen: • ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen, • qualifiziertes Fachpersonal, • kurze Kommunikations- und Entscheidungswege, • Nähe zu den Entscheidungsverantwortlichen. Diese Empfehlung stimmt überein mit den Resultaten des BYPAD-Prozesses. Dort war die Einrichtung einer kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr die Empfehlung mit der höchsten Priorität.

4.3 Tätigkeitsfelder und Aufgaben

Daueraufgabe	Veloförderung ist ein dynamischer und zyklischer Prozess, dessen Tätigkeitsfelder und Aufgaben sich teilweise zeitlich überlappen. Es ist eine Daueraufgabe, die nicht nach Abwicklung einer Reihe von Projekten abgeschlossen werden kann. Gleichzeitig ist es eine Querschnittsaufgabe, die viele verschiedene Disziplinen in sich vereint und deshalb die Zusammenarbeit und Koordination von Fachleuten aus verschiedenen Disziplinen erfordert.
Aufgabengebiete	Zum Aufgabengebiet der Koordinationsstelle Veloverkehr gehören: • Wahrnehmung der ständigen Aufgaben, für die im Rahmen dieses Projektes bzw. als Ergebnis des BYPAD-Prozesses Handlungsbedarf ausgewiesen wurde (siehe hierzu Abb. 3.4 für die Übersicht sowie das „Pflichtenheft der Koordinationsstelle Veloverkehr“ in Anhang 1). • Wahrnehmung der allgemeinen, ständigen Aufgaben (siehe Anhang 1). • Das Veloförderprogramm (2010-2019) mit den in Abb. 3.6 zusammengestellten Massnahmen zügig umzusetzen, d.h. seine Massnahmen zu initiieren und zeitlich miteinander zu koordinieren, Projekte zu koordinieren und zu leiten, die Arbeit interner und externer Akteure bzw. Partner zu koordinieren Nachfolgend werden die ständigen Aufgaben, für die Handlungsbedarf ausgewiesen wurde, skizziert:

4.3.1 Wissen + Vernetzung

S01 Austausch und Vergleich mit anderen Kantonen

Um das Rad nicht wieder neu zu erfinden, wird systematisch ein Austausch und Vergleich mit anderen Kantonen gesucht via Velokonferenz Schweiz und bilateral.

4.3.2 Kommunikation, Vermarktung + Erziehung

S02 Kommunikation der velopolitischen Ziele innerhalb der Kantonsverwaltung gegenüber Verwaltungsfachleuten und PolitikerInnen

- Ziele und Inhalte der Veloförderung
- Rolle des Velos
- Förderung und Akzeptanz in Politik und Verwaltung: „Velo mitdenken“

4.3.3 Analyse und Datenmanagement

S03 Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreibern, Planungsregionen etc.

S04 Datenbasis Veloverkehr

- Verkehrszählungen
- Haushaltsbefragungen zu Mobilität, Potenzialen, Einstellungen etc.

S05 Monitoring und Evaluation von Massnahmen

- Vorher-/Nachheruntersuchungen von Massnahmen
- Monitoring Velostrategie
- Monitoring Einzelmassnahmen
- Dokumentation und Publikation des Erreichten als Legitimation, Argumentarium

S06 Ideen- und Beschwerdemanagement

Der Kanton Zürich richtet eine zentrale Anlaufstelle ein, bei der Anliegen und Vorschläge zum Veloverkehr einfach und unbürokratisch eingebracht werden können. Er legt verbindliche Prozeduren zur Bearbeitung von Ideen und Beschwerden fest. Ziele sind Qualitätsverbesserung durch Beschleunigung bei Mängelbehebungen, Imageverbesserung des Kantons durch zuverlässige Behebung von Mängeln und Feedback gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und Förderung der Transparenz

4.3.4 Veloroutennetz

S07 Systematische Radverkehrsnetzplanung (mit allen Strassen und Wegen) auf kantonaler, regionaler, lokaler Ebene

Die Radwegstrategie soll auf Kompatibilität mit Zielen in rGVKs, GVK, AP, RP überprüft werden anhand des Handbuchs Planung von Velorouten. Einbezogen werden sollen vor allem auch kantonale Strassen, die heute nicht Teil des Radwegnetzes sind, auf denen jedoch Veloverkehr stattfindet.

Mit der kantonalen Radwegstrategie und der Festlegung im Richtplan ist die Netzplanung bereits weitgehend vorhanden. Es sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, dass der Kanton die ganze oder teilweise Finanzierung der Planung der kommunalen Routen übernimmt (aus Staatsgeldern, im Rahmen des Agglomerationsprogramms etc.).

- S08** Signalisation: kantonal, regional einrichten, aufeinander abstimmen
Die Verbindungsrouten des kantonalen Netzes sollen signalisiert und die bestehende Signalisation soll bereinigt werden.

4.3.5 Strategien + Konzepte

- S09** Entwicklung einer „Velopolitik als System“ mit messbaren Zielen für zehn Jahre
Voraussetzung für eine kantonale Velostrategie sind zunächst Definition und politischer Beschluss der anzustrebenden Ziele, wobei klar zwischen strategischen und operativen Zielen zu unterscheiden ist. Grundlage für die Velostrategie ist die Beantwortung der Frage, welche Rolle das Velo im Gesamtverkehrssystem übernehmen soll, welchen Anteil am Modal-Split der Veloverkehr übernehmen soll und welche Massnahmen dafür zu treffen sind.

4.3.6 Steuerung und Koordinierung

- S10** Koordinationsstelle Veloverkehr
S11 Kantonales Veloforum
Ein ständiges, kantonales beratendes Gremium, ein „Veloforum“, das sich regelmässig mit Fragen der Veloförderung im Kanton Zürich befasst. Dieses „Veloforum“ sollte breit, departementübergreifend zusammengesetzt sein und alle wichtigen Akteure der Veloförderung aus Politik, kantonaler Verwaltung, Gemeinden, Planungsregionen, ÖV-Unternehmen, Pro Velo Kanton Zürich etc. umfassen und fallweise weitere Partner hinzuziehen.

4.3.7 Qualitätssicherung

- S12** Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung
Der Kanton sorgt bei seiner eigenen Veloverkehrsinfrastruktur für die konsequente Einhaltung der Qualitätsstandards. Wo nötig, definiert er neue Qualitätsstandards oder passt bestehende Standards an neue Entwicklungen an. Durch positive Vorbilder bei seiner eigenen Infrastrukturanlagen versucht er auf die Gemeinden einzuwirken.

4.3.8 Konsequenter Gesetzesvollzug

- S13** Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ausweisen
Der Kanton Zürich wendet die bestehenden Instrumente zur Finanzierung an und prüft bei Bedarf eine Anpassung hinsichtlich nicht-infrastruktureller Massnahmen wie z.B.:
 - Kommunikation, Information, Werbung, Imageförderung;
 - Kampagnenentwicklung für Gemeinden;
 - Unterstützung der Gemeinden durch Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch;
 - ...
- S14** Schnittstelle ÖV – Velo klar definieren
Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind die Schnittstellen zwischen dem ÖV- und dem Veloverkehrssystem. Zur Sicherstellung der Intermodalität müssen diese Schnittstellen optimal ausgestattet sein. Dazu gehören nutzergerechte Veloabstellanlagen in ausreichender Zahl am richtigen Ort. Dies wird erreicht durch eine optimale Kooperation der Akteure (Kanton, Träger und Betreiber ÖV, Gemeinden).

Die Wahrnehmung der Rolle des Velos als Zu- und Wegbringer zum bzw. vom ÖV, wie dies in den strategischen Konzepten und im Richtplan festgeschrieben ist, erfordert Qualitätskriterien sowie eine klare Aufgabenverteilung.

Dazu bedarf es einer konsequenten Umsetzung der in § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) umschriebenen Möglichkeiten (Erstellung bzw. Mitfinanzierung durch den Kanton). Der Kanton regelt künftig bei Bedarf Erstellung, Finanzierung und Unterhalt von Veloabstellplätzen mit den Standortgemeinden und den Verkehrsunternehmen einzelfallspezifisch in Verträgen.

4.4 Fachliche Kompetenzen und personelle Ressourcen

Die Aufgaben einer Koordinationsstelle Veloverkehr sind vielfältig und aufwändig. Dies gilt vor allem für die Aufbauphase. Die Interessen des Veloverkehrs müssen gewahrt werden und es bedarf einer Anlaufstelle nach innen (Kantonsrat, Regierungsrat, Kantonsverwaltung) und nach aussen (Gemeinden, öffentliche und private Institutionen/ Organisationen/ Unternehmen, Verkehrsteilnehmende, Velofahrende)

Multidisziplinär

Zur Durchführung der in Abb. 3.6 zusammengestellten Aufgaben und Massnahmen werden ausreichende personelle Ressourcen und Fachleute unterschiedlicher Qualifikationen benötigt.

Benötigte fachliche Kompetenzen innerhalb der Koordinationsstelle Veloverkehr sind:

- Projektleitung,
- Koordination,
- Kontaktfreude und Überzeugungsfähigkeit, Fähigkeit zur Kommunikation auf allen Ebenen (Politik, Behörden, Externe),
- Verkehrsplanung,
- grosses Fachwissen und Fachkompetenz bzgl. Veloförderung und Veloverkehr (Normen, Möglichkeiten, (inter-)nationale Best Practice, operationelle Aspekte, Kenntnis der lokalen Situation etc.),
- Fachwissen in den Bereichen Datenerhebungen, GIS, Signalisation, Kommunikation etc.,
- ...

Stellenprozente

Das Handbuch *Veloinfrastruktur – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb*¹ gibt als Richtwert 200 Stellenprozente für die Fachstelle eines Kantons mit über 1'000'000 Einwohnern an. Diese Schätzung umfasst nur die „allgemeinen“ Aufgaben einer Koordinationsstelle Veloverkehr. Darin nicht enthalten sind die Aufbau- und Institutionalisierungsaufgaben (S01 – S14), für die besonderer Handlungsbedarf ausgewiesen wurde, genauso wenig wie die Umsetzung des Veloförderprogramms (A01 – A19). Beide sind – wenn auch zeitlich begrenzte – Zusatzaufgaben für eine Koordinationsstelle Veloverkehr.

Auch wenn im Kanton Zürich normalerweise ein Grossteil der Arbeiten extern vergeben werden, bleibt weiterhin zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Institutionalisierung der Veloförderung und der Umsetzung des Veloförderprogramms eine intensive Informations- und Überzeugungsarbeit gegenüber (potenziellen) Akteuren innerhalb und ausserhalb der Kantonsverwaltung geleistet werden muss. Diese Arbeit ist nicht delegierbar. Sie kann nur durch die Kantonsverwaltung selber geleistet werden.

¹ Handbuch Infrastruktur Veloverkehr - Empfehlungen zu Planung, Bau und Betrieb, Pilotprojekt, Abschnitt «Velofachstellen», derzeit in Bearbeitung durch die Velokonferenz Schweiz im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

Vor allem in der Aufbauphase sollten die erforderlichen personellen Ressourcen nicht unterschätzt werden. Neben der Aufbau- und Institutionalisierungsarbeit (S01 – S14) sollen in nur zehn Jahren 19 teils sehr aufwändige, komplexe und über mehrere Jahre laufende Massnahmen (A01 – A19) umgesetzt werden.

Die Erfahrungen mit Veloförderprogrammen aus anderen Ländern, Regionen oder Gemeinden zeigen, dass ausserdem der Aufwand für unvorhergesehene Arbeiten nicht zu unterschätzen ist.

Niederlande: Beim **Masterplan Fiets**, der niederländischen nationalen Velostrategie (1990-1997; 112 Projekte à durchschnittlich CHF 145'000) war die Begleitung der Projekte relativ personalintensiv, was zur Folge hatte, dass die für ursprünglich ca. vier Jahre Laufzeit geplante Strategie auf acht Jahre verlängert werden musste. Von den insgesamt knapp 40 Personenjahren wurden 60% von der Projektgruppe abgedeckt, 40% an externe Büros vergeben.

Frankreich: Die seit 2005 bestehende Koordinationsstelle Veloverkehr im **Département Alpes-Maritimes**, Frankreich, mit einem Sachkostenbudget von 5 Mio. Euro pro Jahr inklusive Infrastruktur, ist mit zwei Vollzeitstellen dotiert. Da viel Aufbauarbeit geleistet werden musste, zeigte sich allerdings, dass die Arbeit viel langsamer voranging als geplant.

Empfehlung

Aus den vorangegangenen Überlegungen ergibt sich, dass eine kantonale Koordinationsstelle Veloverkehr für einen Kanton der Grösse Zürichs allein für den laufenden Betrieb als unterstes Minimum 200 Stellenprozente benötigt. Die ständigen Aufgaben (S01 – S14) überlappen sich teilweise mit den allgemeinen Aufgaben. In der Aufbauphase sollten hierfür zusätzliche ca. 100 – 200 Stellenprozente kalkuliert werden. Ein Teil davon kann bis zur Erledigung der Aufbau- und Institutionalisierungsarbeiten zeitlich begrenzt werden.

Für die Koordination und Umsetzung des Veloförderprogramms selber werden 150 – 250 Stellenprozente geschätzt. Diese Personalressourcen werden temporär bis zur Abwicklung des Veloförderprogramms benötigt.

In der Aufbauphase bis zur Fertigstellung des Veloförderprogramms ergibt sich damit für die Veloförderung des Kantons Zürich ein totaler geschätzter Personalbedarf von ca. 450 - 650 Stellenprozenten.

Die internen Stellenprozente können abhängig von der Menge der extern vergebenen Aufgaben und von der Gleichzeitigkeit und Intensität der zu bearbeitenden Aufgaben und Massnahmen variieren.

Nach Umsetzung des Veloförderprogramms und der ständigen Aufgaben kann der Personalbedarf in der Konsolidierungsphase wieder heruntergefahren werden. Da aber ein Teil der ständigen Aufgaben als allgemeine Aufgaben der KoVe weitergeführt werden, ist von einem dauerhaften Personalbedarf von ca. 200-300 Stellenprozenten auszugehen.

Schätzung der erforderlichen Stellenprozente für die Koordinationsstelle Veloverkehr

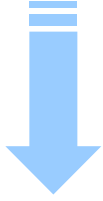
Zeitraum	Phase	Massnahmen und Aufgaben	Stellenprozente	Dauer
 2010 2019	AUFBAU	Allgemeine Aufgaben	200	Permanent
		Ständige Aufgaben (S01 – S14)	100 – 200	Temporär teilweise Überlappung mit allgemeinen Aufgaben
		Veloförderprogramm (A01 – A19)	150 – 250	Temporär
		Total	450 – 650	
 ab 2019	KONSOLIDIERUNG	Allgemeine Aufgaben	200 -300	Permanent

Abb. 4.2 Koordinationsstelle Veloverkehr: Schätzung erforderlicher Stellenprozente

4.5 Einbettung in die Organisation

Wie aus den obigen Ausführungen ersichtlich wird, agiert die Koordinationsstelle Veloverkehr an zahlreichen Schnittstellen innerhalb und ausserhalb der Verwaltung (vgl. Spalte "Beteiligte" in Anhang 2). Die Einbettung der Koordinationsstelle kann folglich immer nur für einen Teil der Aufgaben optimal sein.

Die frühzeitige Einbeziehung in den Projektablauf ist für das Funktionieren einer Koordinationsstelle Veloverkehr von wesentlicherer Bedeutung als die Frage, wo sie organisatorisch angesiedelt ist. Die Einbeziehung der Koordinationsstelle muss sichergestellt sein:

- von Anfang an (Ermittlung Nutzeranforderungen und Handlungsbedarf, Konzeption);
- bei jedem wesentlichen Arbeitsschritt/ Meilenstein;
- bei allen Verkehrsvorhaben.

Die Koordinationsstelle ist am besten dort angeordnet, wo sich am wenigsten Schnittstellen ergeben. Zum Beispiel in jenem Amt, welches für die meisten der im Pflichtenheft definierten Aufgaben die Federführung wahrnimmt.

Veloverkehrsthemen werden in regelmässigen Koordinationssitzungen mit den betroffenen Verwaltungsstellen diskutiert. Das entsprechende verwaltungsinterne Gremium wird neu geschaffen oder das Thema Veloverkehr wird in die Agenda eines bestehenden Gremiums aufgenommen. Informationen über laufende und geplante Vorhaben werden somit frühzeitig ausgetauscht. Zudem erfolgt eine Sensibilisierung der Verwaltung, und das Verständnis und Fachwissen rund um die Veloförderung wird verbreitet.

5 Zeitplan und Abhängigkeiten

Veloförderungsprogramm : Zeitplan			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Abhängig von
Wissen + Vernetzung	A01	Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln											
	A02	Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung											
	A03	Kantonale Velofachtagungen											
Kommunikation + Erziehung	A04	Vermarktung des Veloförderprogramms											
	A05	Ausdehnung Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen											
Analyse/ Datenmanagement	A06	GIS-Inventar Veloverkehr											
Intersektorale Kooperation	A07	Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung			Umsetzung: Projektpartner								
Veloroutennetz	A08	Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren											S08 A09 A06
		A08.1 Velokarte											
		A08.3: Webbasierte Velokarte											S08
		A08.4: Information über bestehendes Angebot											
	A09	Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen											S08
Veloparkierung	A10	Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien/ anderen kantonalen Standorten optimieren			Umsetzung mittel-/langfristig je nach Handlungsbedarf								Analyse 2010-2011 A14, A15
Velo + ÖV	A11	Entwicklung kantonales Bike&Ride-Konzept											S13 S14
	A12	Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept											S13 S14
	A13	Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren											
Mobilitätsmanagement	A14	Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung/ -spitälern											MM in Verwaltung / Spitälern
	A15	Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsschulen/ Hochschulen/ anderen kantonalen Bildungseinrichtungen											MM in Schulen/ Hochschulen
Tools für Gemeinden	A16	Imagewerbung für die Velonutzung			Umsetzung: Gemeinden								
	A17	Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten- und -krippe			Umsetzung: Gemeinden								
	A18	Veloförderung im Schulverkehr				Umsetzung: Gemeinden							
	A19	Förderung Einkauf mit dem Velo				Umsetzung: Gemeinden							
Veloförderungsprogramm : Zeitplan			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Abhängig von

6 Literatur und Quellen

-
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (2000): **Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung.**
- Bundesamt für Strassen (2003): **Velowegweisung in der Schweiz**
- Bundesamt für Strassen (2006): **Handbuch Veloland Schweiz**
- Bundesamt für Strassen (2007): **Handbuch Planung von Velorouten**
- Bundesamt für Strassen; Velokonferenz Schweiz (Ed.) (2008): **Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb.** Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7. Bern.
- Bundesamt für Strassen; Velokonferenz Schweiz (Ed.), (2008): **Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus de Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005.** Bearbeitet von Daniel Sauter, Urban Mobility Research-Handbuch. Materialien Langsamverkehr Nr. 115. Bern.
- Bundesamt für Strassen; Velokonferenz Schweiz: **Handbuch Infrastruktur Veloverkehr - Empfehlungen zu Planung, Bau und Betrieb, Pilotprojekt, Abschnitt «Velofachstellen»** (in Bearbeitung)
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr; Baudirektion, Tiefbauamt + Amt für Raumordnung und Vermessung, Baudepartement des Kantons Aargau/ Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr (2005): **Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal**, Schlussbericht, Mai 2005. www.afv.zh.ch/internet/vd/afv/de/stratlandv/agglov/agglovlim.html (Zugriff: 14.April 2008).
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr; Tiefbauamt der Stadt Zürich (2005): **Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich.** Arbeitsgrundlage für das kantonale Agglomerationsprogramm, Schlussbericht, April 2005. www.afv.zh.ch/internet/vd/afv/de/stratlandv/agglov/agglovstzh.html (Zugriff: 14.April 2008).
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (2005): **Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich, Synthesebericht der regionalen Gesamtverkehrskonzepte**, Zürich. www.afv.zh.ch/internet/vd/afv/de/stratlandv/agglov/stratagglov/berichtgvk.html, (Zugriff: 10.April 2008)
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (2005): **Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal.** Schlussbericht, Juli 2005. www.afv.zh.ch/internet/vd/afv/de/stratlandv/agglov/agglovgl.html (Zugriff: 14.April 2008).
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (2006): **Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich.** Beschluss des Regierungsrats des Kantons Zürich vom 13. September 2006 (RRB Nr. 1334/2006). www.afv.zh.ch/internet/vd/afv/de/gvk.html (Zugriff: 9. April 2008).
- Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Tiefbauamt (2009): **BYPAD- Audit der Velopolitik des Kantons Zürich.** Auditbericht und Qualitätsplan. Bearbeitet von Ursula Lehner-Lierz, velo:consult, Zürich 2009.
- Lehner-Lierz, Ursula (1995): **Radverkehr als System: Von der Entwicklung bloßer technischer Infrastruktur zum nutzer-spezifischen Rundum-Service fürs Fahrrad.** In: Gerecke, Max (Ed.): Proceedings of the 8th Velo-City Conference, Basel, 26 -30 Sept. 1995, p. 148-150.
- Lehner-Lierz, Ursula (1996): **Radverkehr als System. Ein Plädoyer für einen neuen Ansatz in der Radverkehrsförderung.** In: Stadt und Gemeinde, no. 8, 1996.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten, Projektgruppe Masterplan Fiets (Ed.) (1999): **Der niederländische Masterplan Fiets: Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext.** Deutsche Übersetzung: Ursula Lehner-Lierz.
- Stadt Zürich, Tiefbauamt, Geschäftsbereich Mobilität + Planung (2006): **BYPAD- Audit der Velopolitik der Stadt Zürich.** Audit-Bericht und Qualitätsplan. Bearbeitet von Ursula Lehner-Lierz, velo:consult, Zürich 2006.
- WHO (2008): **Methodological guidance on the economic appraisal of health effects related to walking and cycling: summary. Economic assessment of transport infrastructure and policies**
- ZVV (2008): **Strategie 2011 – 2014**
- Fach- und Koordinationsstellen**
- Kanton Zürich, Fachstelle Lärmschutz: www.laerm.zh.ch/
- Stadt Zürich, Mobilität: www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet.html
- Stadt Zürich: www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/mobil_in_zuerich/mobilitaetistkultur/velostadt_zuerich_2007/velostadt_zuerich2007.html
- Stadt Köln: www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/
- Wissen + Vernetzung**
- Schweiz: www.velokonferenz.ch
- Niederlande: Internetportale www.fietsberaad.nl, www.radverkehrsknowhow.org
- Deutschland: Internetportal www.nrvp.de, Fahrradakademie
- Nordrhein-Westfalen: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, www.fahrradfreundlich.nrw.de
- Kommunikation, Vermarktung**
- Zürich: www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetskultur
- Deutschland, Umweltbundesamt: www.kopf-an.de
- Deutschland: www.radlust.info
- Odense/DK: www.cykelby.dk/eng/hjulspin.asp
-

Analyse + Datenmanagement

Kopenhagen: Bicycle Account: http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/464_Cykelregnskab_UK.%202006.pdf

Velotraining

Kanton Zürich: www.pro-velo.ch/kurse/index_d.php

Kanton Basel-Stadt: www.pro-velo.ch/beidebasel/Aktivitäten/Velofahrkurse/velofahrkurse.html

Niederlande: www.steunpuntfiets.nl/English.html

Niederlande: media.fietssersbond.nl/fietsschool/folder_fietsschool.pdf

Regionale Veloförderung

Region Utrecht: www.regioutrecht.nl/Kerntaken_Verkeer_en_Vervoer/Fiets (Zugriff: 27.6.2009)

Region Haaglanden: www.haaglanden.nl

Region Amsterdam: www.stadsregioamsterdam.nl

Region Rotterdam: www.stadsregio.info/#pagina=2667

Veloroutennetz publizieren + kommunizieren

Schweizmobil: www.schweizmobil.ch

Kanton Aargau: AargauMobil, Karte mit Rad-, Skate-, Wander- und Kanurouten, 1:100 000, Aargauisches Departement Bildung, Kultur und Sport (Ed.), 2008

Nordrhein-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de/

Integration von Gesundheits- und Veloförderung

Kanton Zürich, Gesundheitsförderung: www.gesundheitsfoerderung-zh.ch

Schweiz: www.gesunde-schulen.ch

Mobilitätsmanagement

Kanton Zug: www.zug.ch/behoerden/baudirektion/amt-fur-raumplanung/aktuell/zuger-kantonsangestellte-vorbildlich-unterwegs

Kanton Aargau: www.ag.ch/verkehr/de/pub/mobilitaet_plus.php

www.aargaumobil.ch/documents/KSB_Web.pdf

Kantonsspital Baden: www.pro-velo.ch/velofoerderung/_pdf/KSBaden_Velofoerderung.pdf

Stadt Zürich: www.stadt-zuerich.com/content/ted/de/index/mobil_in_zuerich/in_unternehmen.html

EPFL, Lausanne: developpement-durable.epfl.ch/page72557-en.html

Niederlande:

www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=De+groei+kan+echt+schrikbarend+zijn

Niederlande : www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000029.pdf

Technische Universität, Eindhoven: Niedeweb.tue.nl/cursor/internet/jaargang50/cursor01/nieuws/index.php?page=n2

EU: www.schoolway.net/index.phtml?id=1073&ID1=1073&sprache=de

Velo + ÖV

www.vbg.ch/index.php?option=com_content&task=view&id=94&Itemid=66

SBB Präsentation „Ihr Zweiradplatz am Bahnhof“: www.goffredo.ch/ciclabili/Zweiradplatz_am_Bahnhof.pdf

SBB, die neuen Regionalbahnhöfe, Facts: mct.sbb.ch/mct/infra-innovationen/infra-innovation_bahnzugang/infra-bahnzugang_regionalbahnhoeefe/infra-regionalbahnhoeefe_facts.htm

Vortrag Markus Dössegger, Leiter Markt Schweiz, SBB Regionalverkehr, Velo 2.0, 25.3.2009, Brig: www.mobilityacademy.ch/Files/SBB_D%C3%B6ssegger.pdf

Park&Ride Kanton Zürich: www.rzu.ch/prot/pur_zuerich.pdf

ZVV (2008): „Reisen mit beeinträchtigter Beweglichkeit“ (Kundenbroschüre)

Veloparkierung (Kennzahlen)

Amsterdam: www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/verkeer_vervoer/rvvp?ActItnIdt=76910

Amsterdam: [www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/5-7-2006%20Geactualiseerde%20beleidsregel%20stedelijke%20fietsenstallingen%20stadsregio%20Amsterdam%20\(korte%20versie\).pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/5-7-2006%20Geactualiseerde%20beleidsregel%20stedelijke%20fietsenstallingen%20stadsregio%20Amsterdam%20(korte%20versie).pdf)

Einkauf mit dem Velo

Bern-Westside: www.westside.ch/Services/Heimlieferservice-Post.aspx

ZH-Sihl-City: www.sihlcity.ch/Ueberuns/Lieferdienst.html

Burgdorf: www.wir-bringens.ch/hauslieferdienst/index.htm

Belgien: www.belgerinkel.be

Niederlande: www.belgerinkel.nl

IKEA: www.ikea.com/ms/de_CH/customer_service/ikea_services/ikea_services.html

ANHANG 1 KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (KOVE): PFLICHTENHEFT

PFLICHTENHEFT KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (KoVe)

Allgemeine Aufgaben	Ausgewiesener Handlungsbedarf	Federführung und Beteiligte
Wissen + Vernetzung		KoVe
- Weiterbildungsveranstaltungen für beruflich am Planungsprozess Beteiligte - Eigene Weiterbildung, Erfahrungsaustausch	S01 Austausch mit anderen Kantonen	Amt für Verkehr, Tiefbauamt
Kommunikation, Vermarktung + Erziehung		KoVe
- Projektbezogene Information und Kommunikation - Sensibilisierung und allgemeine Veloförderung	S02 Kommunikation der velopolitischen Ziele und Inhalte innerhalb der Kantonsverwaltung	Amt für Verkehr, Tiefbauamt, politische Entscheidungsträger
Analysen + Datenmanagement		KoVe
- Organisation und Auswertung von Erhebungen/ Bedarfsanalysen - Aufbereitung und Verwaltung der Daten - Evaluation/ Controlling von Strategien/ Programmen/ Massnahmen	S03 Ermittlung der Anforderungen von Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreibern, Planungsregionen etc. S04 Datenbasis Veloverkehr S05 Monitoring und Evaluation von Massnahmen S06 Ideen- und Beschwerdemanagement	Amt für Verkehr, Tiefbauamt, statistische Ämter, Polizei
Veloroutennetz		KoVe
Planung, Projektierung und Umsetzung velospezifischer Massnahmen (Strasseninfrastruktur und Parkierung)	S07 Systematische Radverkehrsnetzplanung (mit allen Strassen und Wegen) auf kantonaler, regionaler, lokaler Ebene an Hand des Handbuchs Planung von Velorouten; Radwegstrategie auf Kompatibilität mit Zielen in rGVKs, GVK, AP, RP überprüfen	Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Amt für Raumordnung und Vermessung, ZVV, Gemeinden
Signalisation		Tiefbauamt
Konzeption, Planung und Nachführung von Strassensignalisation, Markierung und Wegweisung bei Routen und Massnahmen Veloverkehr	S08 Signalisation: kantonale, regional einrichten, aufeinander abstimmen	Amt für Verkehr, KoVe, Gemeinden, Polizei, Privatpersonen

PFLICHTENHEFT KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (KoVe)

Allgemeine Aufgaben	Ausgewiesener Handlungsbedarf	Federführung und Beteiligte
Veloparkierung		KoVe
Bewirtschaftung Velostationen und öffentliche Veloabstellplätze		Polizei, Velostationsbetreiber, Amt für Raumordnung und Vermessung, Amt für Verkehr, Tiefbauamt
Unterhalt		Tiefbauamt
- Integration von Velomassnahmen kleineren Umfangs in die Unterhaltsprogramme - Definition von Qualitätsstandards/ Anforderungen an Unterhaltsprogramme bzgl. Veloverkehr		KoVe
Strassen-/ Mobilitätsprojekte		Amt für Verkehr, Tiefbauamt, ZVV
- Mitarbeit bei der Planung - Begleitung Projektierung - Stellungnahme im Bewilligungsverfahren		KoVe, Gemeinden, Anstösser/ Gewerbe, Bevölkerung, Organisationen, Polizei
Projekte Dritter		Amt für Verkehr
Prüfung Baugesuche/ Voranfragen vom Kanton und Dritter bzw. Gemeinden bezüglich Erschliessung und Velparkierung		KoVe, Tiefbauamt, Gemeinden, Private
Beratung		KoVe
Beratung von Gemeinden, öffentlichen und privaten Akteuren der Veloförderung		Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Fachstelle Sport, Gemeinden, Private, Fachorganisationen
Dokumentation		KoVe
- Erarbeiten und Nachführen praxisorientierter Arbeitshilfen - Dokumentation durchgeführter Strategien/ Programme/ Massnahmen		Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Polizei, Fachorganisationen
Strategien + Konzepte		KoVe
Erarbeiten/ Nachführen einer Richt-/ Sachplanung zum Veloverkehr (Alltag und Freizeit)	S09 Entwicklung einer Strategie „Velopolitik als System“ mit messbaren Zielen für zehn Jahre	Amt für Verkehr, Amt für Raumordnung und Vermessung, Fachstelle Sport, Naturschutz-, Tourismusbehörden

PFLICHTENHEFT KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR (KoVe)

Allgemeine Aufgaben	Ausgewiesener Handlungsbedarf	Federführung und Beteiligte
Richt- und Nutzungsplanungen		Amt für Raumplanung und Vermessung
- Mitarbeit an übergeordneten Richt- /Sachplanungen (Raumplanung, Mobilitätsstrategie, ...) - Stellungnahmen zu Veloverkehrsaspekten in Orts- und Regionalplanungen		KoVe, Amt für Verkehr, Naturschutz-, Tourismusbehörden
Steuerung + Koordinierung		KoVe
- Projektkoordination, Projektleitung - Teilnehmen und/oder Leiten von Fachgruppen / Kommissionen /	S11 Kantonales Veloforum	Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Amt für Raumordnung und Vermessung, Polizei, Gremien zum Thema Veloverkehr/ Mobilität, Schirmherrschaft durch politische Entscheidungsträger
Qualitätssicherung		Tiefbauamt
- Prüfung von Auswirkungen von Normen auf den Veloverkehr - Stellungnahmen zu/ Mitarbeit bei Normen	S12 Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bzgl. Infrastruktur, Signalisation, Parkierung	KoVe, Polizei, Amt für Verkehr
Umgang mit politischen Gremien		KoVe
- Information der politischen Gremien - Beantwortung von politischen Vorstössen und Anfragen - Verfassen von Anträgen		Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Polizei
Konsequenter Gesetzesvollzug		Amt für Verkehr, Tiefbauamt, Polizei
- Prüfung von Auswirkungen rechtlicher Vorschriften auf Veloverkehr - Stellungnahmen und Mitarbeit Rechtssetzung	S13 Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ausweisen S14 Schnittstelle ÖV – Velo klar definieren	KoVe
Finanzen		KoVe
- Finanzplanung Fachbereich Veloverkehr - Budgetkontrolle (z.B. Spezialfinanzierung und –kredite) - Verfassen von Kreditanträgen		Amt für Verkehr, Tiefbauamt

ANHANG 2 VELOFÖRDERPROGRAMM

Massnahmen des Veloförderprogramms

I. Wissen + Vernetzung

- | | |
|-----|--|
| A01 | Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln |
| A02 | Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung |
| A03 | Kantonale Velofachtagungen |

II. Kommunikation, Vermarktung + Erziehung

- | | |
|-----|---|
| A04 | Marketing des Veloförderprogramms |
| A05 | Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen |

III. Analyse + Datenmanagement

- | | |
|-----|--------------------------|
| A06 | GIS-Inventar Veloverkehr |
|-----|--------------------------|

IV. Intersektorale Kooperation

- | | |
|-----|--|
| A07 | Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung |
|-----|--|

V. Veloroutennetz

- | | |
|-----|--|
| A08 | Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren |
| A09 | Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen |

VI. Veloparkierung

- | | |
|-----|--|
| A10 | Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien und anderen kantonalen Standorten optimieren |
|-----|--|

VII. Velo + ÖV

- | | |
|-----|---|
| A11 | Entwicklung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts |
| A12 | Umsetzung des kantonalen Bike&Ride-Konzepts |
| A13 | Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren |

VIII. Mobilitätsmanagement

- | | |
|-----|---|
| A14 | Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern (Arbeits- und Besuchsverkehr) |
| A15 | Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und –Hochschulen / anderen kantonalen Bildungseinrichtungen (Ausbildungsverkehr der Sekundar- und Tertiärstufe) |

IX. Tools für Gemeinden

- | | |
|-----|---|
| A16 | Imagewerbung für die Velonutzung |
| A17 | Förderung des Velo Fahrens auf dem Weg zu Kindergarten- und -krippe |
| A18 | Förderung des Velo Fahrens im Schulverkehr |
| A19 | Förderung des Einkaufens mit dem Velo |

Am Veloförderprogramm vorgesehene beteiligte Instanzen

	A 0 1	A 0 2	A 0 3	A 0 4	A 0 5	A 0 6	A 0 7	A 0 8	A 0 9	A 1 0	A 1 1	A 1 2	A 1 3	A 1 4	A 1 5	A 1 6	A 1 7	A 1 8	A 1 9
Koordinationsstelle Veloverkehr	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Amt für Verkehr		X	X			X	X		X	X				X	X			X	
Tiefbauamt		X	X			X	X	X	X	X		X		X				X	
Amt für Raumordnung und Vermessung										X									
Kantonspolizei			X			X													
Fachstelle Mobilität in Unternehmen														X					
Statistisches Amt						X													
Personalamt										X				X					
Immobilienamt										X									
Hochbauamt										X				X	X				
GIS-ZH						X													
Gesundheitsdirektion	X	X	X				X											X	
Bildungsdirektion	X	X	X				X								X			X	
AWEL	X	X					X												
Fachstelle Sport	X	X	X				X												
Kantonsschulen, (Fach-)Hochschulen	X				X										X				
Integrationsfachstelle					X														
Institut für Sozial- + Präventivmedizin UniZH							X												
Kantonsspitäler														X					
Kommunikationsbeauftragter				X				X	X							X			X
Gemeinden	X		X						X		X	X				X		X	X
Schulbehörden																		X	
Zürich + Winterthur (Planungshoheit)								X											
Planungsregionen	X		X								X	X							
Integrationsfachstellen der Gemeinden					X														
Schulen	X																	X	
Standortgemeinden der Kantonsspitäler														X					
Standortgemeinden der Kantonsschulen, (Fach-)Hochschulen															X				
Elterngremien (Schulen)																		X	
SBB, ZVV, regionale ÖV-Unternehmen	X		X								X	X	X						
Detaillisten(verbände)	X																		X
Arbeitgeber	X				X														
Schweizmobil	X		X					X					X						
Velokonferenz Schweiz	X		X																
Pro Velo Kanton Zürich	X		X		X														
VCS (Velokarte)								X											
Internationale Clubs					X														
Zürich-Tourismus													X						
Tourismus Rapperswil-Zürichsee													X						
Velofachhandel/-produzenten																	X		X
Sozialunternehmen																	X		
Migrantenorganisationen					X														
Externe(s) Büro(s)	X		X	X		X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Vorgesehene Beteiligte	A 0 1	A 0 2	A 0 3	A 0 4	A 0 5	A 0 6	A 0 7	A 0 8	A 0 9	A 1 0	A 1 1	A 1 2	A 1 3	A 1 4	A 1 5	A 1 6	A 1 7	A 1 8	A 1 9

I. Wissen + Vernetzung

Es geht darum, die (potenziellen) Akteure der Veloförderung in der Kantonsverwaltung, bei den Gemeinden und anderen öffentlichen und privaten Instanzen für diese Aufgabe fit zu machen, diese und insbesondere die Gemeinden miteinander zu vernetzen und den Austausch anzukurbeln, d.h. die horizontale und vertikale Kommunikation sicher zu stellen.

- A01 Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln
- A02 Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung
- A03 Kantonale Velofachtagungen

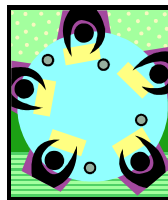
Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln

Beschreibung	Der Kanton entwickelt und unterstützt ein Programm zur Vernetzung von Gemeinden, Planungsregionen und kantonalen Dienststellen und zu deren fachlicher Unterstützung und Fortbildung mit Elementen wie: • Kommunikation der Koordinationsstelle Veloverkehr² (KoVe) als den zentralen kantonalen Ansprechpartner für Gemeinden; • e-Newsletter mit Fachinformationen, Hinweisen auf interessante Projekte, Ergebnisse von Forschung/ Studien/ Erhebungen, Publikationen, Normen, Gesetzen, Veranstaltungshinweisen etc.; • Website der KoVe; • Unterstützung bei Vernehmlassungen; • Regelmässige Treffen der Velofachleute plus Vortrag; • Themenworkshops und -seminare; • (Mini-)Exkursionen; • Website mit guten Beispielen; • Erweiterung des kantonalen Adressverteilers.
Ziel	• Beschleunigung, Steigerung von Qualität, Wirksamkeit und Effizienz von Massnahmen der Veloförderung bei Kanton und Gemeinden durch Wissenstransfer und Ankurbelung des Erfahrungsaustauschs. • Steigerung der Akzeptanz für die Veloförderung bei Politik, Verwaltung. • Kennenlernen der aktuellen Fragen/ Probleme.
Zielgruppe	Gemeinden und Planungsregionen: für Velobelange zuständige Mitarbeitende und Politikerinnen.
Wirkungsweise	• Akzeptanz und Sachverstand für Veloförderung verbessern sich: Akteure lernen sich gegenseitig und ihre jeweiligen Projekte und Probleme kennen; • Gemeinden beschleunigen die Veloförderung, indem sie voneinander lernen statt das Rad immer wieder neu zu erfinden; • Die Qualität von Einzelmassnahmen verbessert sich: Akteure erzielen Konsens über das zu erreichende Qualitätsniveau; • Die Qualität des Gesamtsystems verbessert sich: Akteure koordinieren ihre Aktivitäten, Lücken werden gezielt festgestellt und aufeinander abgestimmt behoben.
Beispiele	• Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen AGFS, www.fahrradfreundlich.nrw.de, wirkt seit über 15 Jahren als Koordinations- und Austauschstelle sowie als Forschungs- und Experimentierlabor für Veloverkehr und -politik. In AGFS-Mitgliedsstädten erprobte neue Infrastrukturelemente sind mittlerweile in die Strassenverkehrsordnung und die nationalen Planungsrichtlinien aufgenommen worden, die Zusammenarbeit der Gemeinden hat die Veloförderung qualitativ verbessert, beschleunigt und die allgemeine Akzeptanz verbessert. Der velopolitische Ansatz hat sich stetig verbreitert; NRW ist bzgl. Veloverkehrs Bundesland Nummer Eins in Deutschland.

² Für eine detaillierte Beschreibung siehe Kapitel 4 „Koordinationsstelle Veloverkehr“ und ihr Pflichtenheft in Anhang 1

Gemeinden unterstützen/ vernetzen/ Austausch ankurbeln

Abhängigkeiten	• Mit dem Aufbau des kantonalen Adressverteilers sollte begonnen werden. • Etappierter Auf- und Ausbau möglich.								
Rechtssetzungsbedarf	Nein								
Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Weitere mit Fragen des Velo Fahrens befasste Direktionen und Dienststellen wie Gesundheitsdirektion, Bildungsdirektion, AWEL, Fachstelle Sport. • Gemeinden • Planungsregionen • Je nach Themenschwerpunkt aktive Einbeziehung weiterer Dienststellen und sonstiger Beteiligter wie SBB, ZVV, Vertreter von Detaillisten, Arbeitgebern, Schulen, Schweizmobil, Velokonferenz Schweiz, Pro Velo Kanton Zürich.								
Zeithorizont	2011-2019								
Priorität (1-3)	1								
Aufbaukosten	Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen. Für externe Aufträge: <table> <tr> <td>2010:</td><td>CHF 50'000</td></tr> <tr> <td>2011-2019:</td><td>je CHF 30'000</td></tr> <tr> <td>Monitoring & Evaluation:</td><td>CHF 30'000</td></tr> <tr> <td>Total:</td><td>CHF 350'000</td></tr> </table> Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm	2010:	CHF 50'000	2011-2019:	je CHF 30'000	Monitoring & Evaluation:	CHF 30'000	Total:	CHF 350'000
2010:	CHF 50'000								
2011-2019:	je CHF 30'000								
Monitoring & Evaluation:	CHF 30'000								
Total:	CHF 350'000								
Laufende Kosten	Nach Ablauf des Veloförderprogramms: CHF 30'000/a Finanzierungsmodell: allgemeine Staatsmittel. Die Massnahme sollte über die Dauer des Veloförderprogramms hinaus als Daueraufgabe mit ggf. reduziertem Budget beibehalten werden.								
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja								
Offene Fragen	Der bestehende kantonale Adressverteiler mit den Adressen aller Gemeinden, Planungsregionen und sonstigen Körperschaften sollte sukzessive um die Koordinaten von Veloverantwortlichen erweitert werden, um eine spezifischere Erreichung der Zielgruppe sicher zu stellen.								
Literatur / andere Quellen	• Schweiz: www.velokonferenz.ch, Vernetzung der Velofachleute in der Schweiz, Fachpublikationen, Konferenzen, Studienreisen, Info-Bulletin • Niederlande: Internetportal www.fietsberaad.nl, www.radverkeersknowhow.org, mehrsprachig, Workshops, Exkursionen, Forschung, Fachzeitschrift Fietsverkeer, Fachpublikationen • Deutschland: Internetportal www.nrvp.de, Fahrradakademie, Fahrradkommunikationskonferenz, e-Newsletter • Nordrhein-Westfalen: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, Website www.fahrradfreundlich.nrw.de, Fachzeitschrift, Konferenzen, Arbeitskreise, Auftritte auf Messen, Fachpublikationen, gemeinsame Kampagnen, gemeinsame Printmedien								

Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung

Beschreibung	• Der Kanton Zürich entwickelt eine Fortbildungskomponente Veloverkehr und -politik als integraler Bestandteil des internen Fortbildungsprogramms Mobilität/ Tiefbau mit Bausteinen wie: • Kommunikation der KoVe als den zentralen kantonalen Ansprechpartner für alle Dienststellen; • Interner e-Newsletter mit direktionsübergreifenden Fachinformationen, Hinweisen auf interessante Projekte, Ergebnisse von Forschung/ Studien/ Erhebungen, Publikationen, Normen, Gesetzen, Veranstaltungshinweisen etc.; • Website der KoVe; • Regelmässige, direktionsübergreifende Treffen der mit Velofragen befassten Verwaltungsfachleute; • Themenworkshops & Seminare (→ Massnahme A01); • (Mini-)Exkursionen (→ Massnahme A01); • Website mit guten Beispielen (→ Massnahme A01); • Budget für regelmässige Teilnahme an regionalen/ (inter)nationalen Fachveranstaltungen; • Expertengespräche mit anderen Kantonen, Städten, potenziellen Akteuren.
Ziel	• Kennenlernen der aktuellen Fragen/ Probleme/ Lösungen. • Struktureller Aufbau, Sicherstellung und ständiger Weiterentwicklung von Veloverkehrsexpertise innerhalb der Kantonsverwaltung. • Zügige Einarbeitung neuer Mitarbeitender. • Beschleunigung, Steigerung von Qualität, Wirksamkeit und Effizienz Massnahmen der Veloförderung bei Kanton und Gemeinden durch Wissenstransfer und Ankurbelung des Erfahrungsaustauschs.
Zielgruppe	• Mitarbeitende aus Dienststellen der Kantonsverwaltung, die mit Veloverkehrsfragen befasst sind, auch direktionsübergreifend
Wirkungsweise	• Akzeptanz und Sachverstand für Veloförderung verbessern sich bei PolitikerInnen und Verwaltungsfachleuten der beteiligten Direktionen: Akteure lernen sich gegenseitig und ihre jeweiligen Projekte und Probleme kennen. • Der Kanton beschleunigt die Entwicklung und Umsetzung seiner Velopolitik und verbessert sie qualitativ, indem die Akteure voneinander lernen und Konsens über das zu erreichende Qualitätsniveau erzielen. • Die Qualität des Gesamtsystems verbessert sich: Akteure koordinieren ihre Aktivitäten besser, durch intersektorale Kooperation können positive Synergien genutzt und in allen betroffenen Bereiche bessere und wirksamere Massnahmen getroffen werden.
Abhängigkeiten	Nein
Rechtsetzungsbedarf	Nein

Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung

Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Weitere mit Fragen des Velo Fahrens befasste Direktionen und Dienststellen wie Gesundheitsdirektion, Bildungsdirektion, AWEL, Fachstelle Sport.
Zeithorizont	2010 – 2019
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	• Personalressourcen innerhalb der betroffenen Dienststellen • Z.T. Kostenteilung mit A04 2010-2019: je CHF 10'000 Monitoring & Evaluation: CHF 20'000 Total: CHF 120'000 Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Personalressourcen innerhalb der betroffenen Dienststellen Finanzierungsmodell: allg. staatliche Mittel
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Nein
Literatur / andere Quellen	

Kantonale Velofachtagungen



Beschreibung	Der Kanton Zürich veranstaltet während des Veloförderprogramms Velofachtagungen zu unterschiedlichen Themenbereichen der Veloförderung. • Zweijahresrhythmus • Eintägig oder halbtägig mit Besichtigungsprogramm • Ca. 100 Teilnehmende
Ziel	• Positionierung des Kantons Zürich als Kanton, der den Veloverkehr fördert. • Bekanntmachung der velopolitischen Ziele/ Aktivitäten des Kantons. • Stärkung der Akzeptanz der kantonalen Veloförderung. • Verbreitung von Fachwissen. • Horizontale und vertikale Vernetzung der Akteure. • Gewinnung neuer öffentlicher und privater Akteure auch aus anderen Bereichen sowie deren Vernetzung.
Zielgruppen	Akteure der Veloförderung beim Kanton, bei Gemeinden und Planungsregionen sowie anderen öffentlichen und privaten Organisationen und Institutionen.
Wirkungsweise	Siehe Ziele
Abhängigkeiten	Nein
Rechtsetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Kantonspolizei • Je nach Themenschwerpunkt SBB, ZVV, Gemeinden, Planungsregionen, Gesundheits-, Bildungs-, Sicherheitsdirektion (Sport), Schweizmobil, Velokonferenz Schweiz, Pro Velo Kanton Zürich und andere.
Zeithorizont	Alle 2 Jahre während der VFP-Laufzeit, beginnend 2010 2010: Eröffnungskonferenz 2012: Bike & Ride 2014: Mit dem Velo zur Ausbildung 2016: Velo & Gesundheit 2018: Velo-city in Zürich 2019: Abschlusskonferenz: Bilanz Veloförderprogramm – Aufbruch zu neuen Zielen
Priorität (1-3)	1

Kantonale Velofachtagungen

Aufbaukosten	• Je Veranstaltung CHF 90'000 (externe Vergabe, auf 2 Jahre verteilt) zzgl. ca. 30'000 Sachkosten (Druck und Versand Einladung, Honorare, Tagungsunterlagen, Essen, Raummieten, Präsentationstechnik etc.) pro Veranstaltung, für Velo-city 2018 CHF 500'000, total CHF 1'100'000. • Niedrigere Kosten bei interner Organisation und mit wachsender Erfahrung des OK. Darüber hinausgehende Kosten werden durch Teilnahmegebühren bzw. Kofinanzierung durch PartnerInnen kompensiert.
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Keine
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Offene Fragen	Z.B. ähnlicher Rahmen wie jährliche Präventionstage der Gesundheitsdirektion ZH, jedoch Kommunikationszeiten wichtig für horizontale und vertikale Vernetzung, deshalb gemeinsame Mahlzeiten (Stehbuffet) und ausreichende Kaffeepausen, interaktive Elemente integrieren, um Austausch/Kennenlernen zu fördern und ausschliessliche Frontalpräsentation zu vermeiden.
Literatur / andere Quellen	• Schweiz: www.velokonferenz.ch, Vernetzung der Velofachleute in der Schweiz, Fachpublikationen, Konferenzen, Studienreisen, Info-Bulletin • Niederlande: Internetportal www.fietsberaad.nl, mehrsprachig, Workshops, Exkursionen, Forschung, Fachzeitschrift Fietsverkeer, Fachpublikationen • Deutschland: Internetportal www.nrvp.de, Fahrradakademie, Fahrradkommunikalkonferenz, e-Newsletter • Nordrhein-Westfalen: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, Website www.fahrradfreundlich.nrw.de, Fachzeitschrift, Konferenzen, Arbeitskreise, Auftritte auf Messen, Fachpublikationen, gemeinsame Kampagnen, gemeinsame Printmedien

II. Kommunikation, Vermarktung + Erziehung

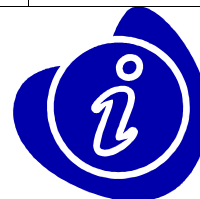
Es geht darum, durch intensive Kommunikation die velopolitischen Ziele innerhalb der Kantonsverwaltung und bei den Politikerinnen und Politikern zu verankern und das Veloförderprogramm als Ganzes zu vermarkten.

Im Sinne der Förderung lebenslangen Velo Fahrens soll das bestehende Angebot an Velofahrkursen auf weitere Zielgruppen ausgeweitet werden.

A04 Marketing des Veloförderprogramms

A05 Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen

Marketing des Veloförderprogramms



Beschreibung	Der Kanton Zürich vermarktet das Veloförderprogramm mit einer projektbegleitenden Image- und Informationskampagne. Er setzt dazu für die verschiedenen Zielgruppen massgeschneiderte Kommunikations- und Werbemittel ein, wie z.B.: • Logo; • Website; • Flyer an alle Haushalte; • Kinowerbung; • Erhebungen zur Erfolgskontrolle inkl. Publikation; • Jahresbericht.
Ziel	• Ziele und Inhalte des kantonalen Veloförderprogramms sind der Bevölkerung bis 2015 bekannt. • Strategie, Massnahmen, Sachstand, Wirkungen sind der Bevölkerung bekannt. Direkte Förderung der Velonutzung durch • Präsenz des Themas Veloverkehr; • Wechselwirkungen zwischen Fördermassnahmen, Information und Werbung. Indirekte Förderung der Velonutzung durch • Verbesserung der Akzeptanz der Veloförderung bei PolitikerInnen, Verwaltung, Bürgerschaft; • Verbesserung der Akzeptanz bei sonstigen EntscheidungsträgerInnen und MeinungsbildnerInnen; • Gewinnung zusätzlicher Akteure, die die Ziele der kantonalen Velopolitik unterstützen.
Zielgruppen	• Velofahrende (verschiedene Nutzergruppen wie Pendler, Einkäufer, Senioren, Jugendliche) • EntscheidungsträgerInnen und MeinungsbildnerInnen im Kanton Zürich • Potenzielle Velofahrende in der Zürcher Bevölkerung (z.B. Neuzuzüger, AusländerInnen)
Wirkungsweise	Siehe Ziel
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Kommunikationsbeauftragter
Zeithorizont	2009 – 2019
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	Jährlich 10% des VFP-Budgets: CHF 200'000, total CHF 2'000'000, für Materialkosten und externe Aufträge Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm

Marketing des Veloförderprogramms

Laufende Kosten	
	Finanzierungsmodell:
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• Velostadt Zürich: www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/mobil_in_zuerich/mobilitaetistkultur/velostadt_zuerich_2007/velostadt_zuerich2007.html • Nordrhein-Westfalen: AGFS, www.fahrradfreundlich.nrw.de • Deutschland, Umweltbundesamt: www.kopf-an.de • Kopenhagen: Bicycle Account: http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/464_Cykelregnskab_UK.%202006.pdf

Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen

	 
Beschreibung	Der Kanton Zürich erweitert sein Angebot an Velofahrkursen (ergänzend zur Verkehrsinstruktion für Schulen) im Sinne lebenslangen Velo Fahrens quantitativ und qualitativ, indem er • Kurskonzepte für Zielgruppen wie Kinder, Migrantinnen und Migranten, ältere Menschen, Personen, die nach langer Zeit erstmals wieder Velo fahren möchten, Expats und ihre Kinder etc. entwickelt; • Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren schult; • Die Gemeinden bei der Umsetzung unterstützt; • Kriterien für die Subventionierung festlegt.
Ziel	• Förderung lebenslangen Velo Fahrens. • Ermutigung zum Velo Fahren durch Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. zum „Wiederaufstieg“ nach langer Nutzungspause. • Erlernen der sicheren Fahrzeugbeherrschung und des sicheren Verhaltens im Strassenverkehr mit dem Velo. • Förderung der Velonutzung bei sozio-demographischen Gruppen ohne Affinität zum Velo.
Zielgruppe	• Kinder • Im Kanton Zürich lebende Personen mit Migrationshintergrund (Erwachsene und Kinder). • Ältere • Ausländische Kader und ihre Familien, die für begrenzte Zeit, jedoch mehrere Jahre im Kanton Zürich leben. • Personen, die lange nicht mehr Velo gefahren sind oder sicheres Verhalten im Verkehr erlernen möchten (z.B. nach einem Unfall).
Wirkungsweise	• Mit einem massgeschneiderten Velotrainingangebot für verschiedenste Zielgruppen werden Personen erreicht, die Velo Fahren bisher noch nicht als Option für sich entdeckt haben. • Personen, die durch das Velo Fahren eigenständige Mobilität erlangt haben, geben diese Erfahrungen an ihre Kinder weiter.
Beispiele	• In den Niederlanden werden seit Mitte der 1990er Jahr Velotraining für in den Niederlanden lebende ausländische Frauen angeboten. Die in Tilburg entwickelten Kurskonzepte konnten sich in kurzer Zeit landesweit verbreiten. Velotraining für Migrantinnen sind heute integraler Bestandteil der Integrationspolitik. Heute führt u. a. die niederländische Velonutzerorganisation fietzersbond Velofahrtrainings mit staatlicher Teilfinanzierung durch. • Im Kanton Basel-Stadt werden Kurse für Migrantinnen und Migranten angeboten. • In Zürich liegen Anfragen von International Schools vor.
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Pro Velo Kanton Zürich • Kantonale und kommunale Integrationsfachstellen • (internationale) Schulen, Migrantenorganisationen, (internationale) Arbeitgeber, International Clubs, ...
Zeithorizont	2010 – 2019

Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen

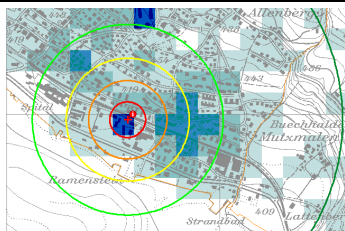
Priorität (1-3)	1 / 2
Aufbaukosten	Externes Büro für Entwicklung Kursmodule à ca. CHF 25'000 Schulung InstruktorInnen à ca. CHF 8'000 Durchführung Velofahrtraining: à ca. CHF 1'300 Allenfalls Übernahme (eines Teils) der Kursgebühren Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• In 2008 wurden im Kanton Zürich 1154 Personen ausgebildet: www.pro-velo.ch/kurse/index_d.php • www.pro-velo.ch/beidebasel/Aktivitäten/Velofahrkurse/velofahrkurse.html • www.steunpuntfiets.nl/English.html • media.fietzersbond.nl/fietsschool/folder_fietsschool.pdf

III. Analyse + Datenmanagement

Es geht um den Auf- und Ausbau eines umfassenden GIS-Inventars mit velorelevanten Informationen als Arbeitsinstrument für die kantonalen Dienststellen, Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr, regelmässiges Monitoring sowie die Evaluation von Strategien, Programmen, Einzelmassnahmen und Aufgaben.

A06 GIS-Inventar Veloverkehr

GIS-Inventar Veloverkehr



Erreichbarkeitsindex - zu Fuss und per Velo (0 bis 100)		
Walkability 1: Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen zu Fuss		64
Walkability 2: Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuss		82
Walkability gesamt		71
Cyclability 1: Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen per Velo		90
Cyclability 2: Erreichbarkeit der OeV-Haltestellen per Velo (bike and ride)		100
Cyclability gesamt		94

Beschreibung	Als Arbeitsinstrument für die kantonalen Dienststellen, u. a. zum Monitoring des Agglomerationsprogramms, baut der Kanton ein umfassendes GIS-Inventar auf, und zwar mit Informationen bezüglich Veloinfrastruktur wie z.B.: • bestehende und geplante Routen (kantonale, regionale, nationale, internationale und kommunale) inkl. Routentypologie (Pendler-/ Schul-/ Freizeit- route etc.); • Art der Infrastruktur (Radweg, -streifen, Flurweg, Art der Führung in Knoten, Querungsstellen, ...); • Qualitätsstufen; • Netzlücken; • Signalisation; • Unfallschwerpunkte; • Parkierung (z.B. Bike&Ride, Betriebsliegenschaften); • Unterhaltszustand, -intervalle, -prioritäten; • Daten von Veloverkehrszählstellen sowie weiteren geo-referenzierbaren, velorelevanten Informationen. Er hält Gemeinden bzw. Planungsregionen dazu an, lokale und regionale Routen in ihre GIS aufzunehmen. Der Kanton führt eine intensive interne Kommunikation über GIS-Inhalte und –Möglichkeiten, insbesondere auch fachübergreifender Analysen (z.B. Umgebungsanalyse)
Ziel	• Erleichterung des Überblicks über geplante, vorhandene, fehlende Veloinfrastruktur. • Ermöglichung bzw. Erleichterung einfacher, effizienter und nachvollziehbarer Prioritätensetzung. • Erleichterung von Planung und Unterhalt. • Datenbasis für erleichterte Informationen über fachübergreifende Zusammenhänge. • Datenbasis für erleichterte Kommunikation des Erreichten bzw. der Planungen. • Datenbasis für erleichterte Evaluation und Monitoring von Massnahmen
Zielgruppe	Kantonale Dienststellen
Wirkungsweise	Siehe Ziel
Beispiele	• Stadsregio Haaglanden • Stadsregio Amsterdam • Stadsregio Rotterdam
Abhängigkeiten	Kann ggf. als Grundlage für die Publikation des kantonalen Routennetzes verwendet werden (→ Massnahme A08).
Rechtsetzungsbedarf	Nein

GIS-Inventar Veloverkehr

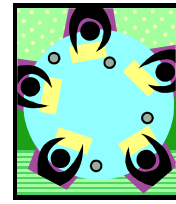
Beteiligte	• KoVe • Kantonales GIS Zentrum • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Kantonspolizei • Statistisches Amt
Zeithorizont	Aufbau 2010 – 2013
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	• Eine Schätzung der Kosten ist erst nach Definition der Ziele und Bestandsanalyse möglich. • Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen • Externe Auftragsvergabe für Erhebungen
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen Finanzierungsmodell: allg. Staatsmittel
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: (Ja)
Offene Fragen	Zur Ermittlung des Handlungsbedarfs sind zunächst eine Bestandsermittlung sowie eine klare Festlegung der angestrebten Ziele erforderlich.
Literatur / andere Quellen	• www.haaglanden.nl • www.stadsregioamsterdam.nl • www.stadsregio.info/#pagina=2667

IV. Intersektorale Kooperation

Es geht darum, die Zusammenarbeit mit den Programmverantwortlichen der kantonalen Gesundheitsförderung zu suchen, um durch Verankerung des Velos in bereits bestehenden Programmen der betrieblichen und schulischen Gesundheitsförderung diese noch effektiver zu machen und positive Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Gesundheit und Bildung zu nutzen.

A07 Integration kantonalen Veloförderung und kantonalen Gesundheitsförderung

Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung



Beschreibung	Für den Bereich der Veloförderung stellt der Kanton Zürich die intersektorale Zusammenarbeit der Bereiche Verkehr und Gesundheitsförderung sicher, indem er - den strukturierten Austausch von Erkenntnissen, Informationen, Argumenten und Erfahrungen zwischen beiden Bereichen organisiert (→ u. a. Massnahmen A02, A03); - Gesundheitsaspekte bei der Konzeption von Velofördermassnahmen berücksichtigt; - die Zusammenarbeit mit der kantonalen Gesundheitsförderung anstrebt, insbesondere in den Bereichen betriebliche und schulische Gesundheitsförderung (→ Massnahmen A14, A15, A17, A18), Gesundheitsförderung von Personen mit Migrationshintergrund; - gemeinsame Projekte zwischen Veloförderung, Gesundheitsförderung und nach Möglichkeit Umwelt, Bildung, Sport initiiert und umsetzt; - in Zusammenarbeit mit Gesundheitsexperten ein umfassendes Paket an Informationsmaterialien entwickelt, das zielgruppenspezifisch (für Laien und Beschäftigte/Akteure in den jeweiligen Sektoren) für die Kommunikation der Gesundheitseffekte in der Veloförderung bzw. des Velo Fahrens in der Gesundheitsförderung eingesetzt werden kann; - bei der Bewertung der wirtschaftlichen Effekte der Veloförderung die Gesundheitsaspekte einbezieht (Einsatz des von der Weltgesundheitsorganisation, WHO, unter Beteiligung des Bundesamts für Sport, BASPO, entwickelten HEAT-Bewertungsverfahrens (Health economic assessment tool for cycling (HEAT for cycling))).
Ziel	- Nutzung positiver Synergien durch intersektorale Zusammenarbeit zwischen dem Gesundheits- und dem Verkehrsbereich sowie strategische Partnerschaften mit Partnern aus dem Gesundheitsbereich. - Qualitative Verbesserung von Massnahmen in beiden Bereichen durch gegenseitigen Input sowie Verstärkung von deren Wirksamkeit. - Wesentliche Vergrösserung der erreichbaren Zielgruppen und damit signifikante Verbesserung der Wirksamkeit von Massnahmen der Veloförderung.
Zielgruppe	- Kantonale Gesundheitsförderung (insbesondere betriebliche und schulische) - Bildungsdirektion
Wirkungsweise	Siehe Ziel
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein

Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung

Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Gesundheitsdirektion • Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Zürich (ISPMZ) • Bildungsdirektion • Sicherheitsdirektion (Fachstelle Sport) • AWEL (Luftqualität)
Zeithorizont	2010 – 2011
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	• Kosten können erst geschätzt werden, wenn über Art und Umfang der Kooperation beider Bereiche entschieden ist. • Infopaket: ISPMZ oder externes Büro • Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen (Koordination externer Aufträge)
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm/ Gesundheitsdirektion
Laufende Kosten	
	Finanzierungsmodell:
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Offene Fragen	Die Integration der kantonalen Veloförderung und der kantonalen Sportförderung wird überprüft.
Literatur / andere Quellen	• WHO (2008): Methodological guidance on the economic appraisal of health effects related to walking and cycling: summary. Economic assessment of transport infrastructure and policies • www.gesundheitsfoerderung-zh.ch

V. Veloroutennetz

Über die kontinuierliche Fertigstellung und Verbesserung des kantonalen Veloroutennetzes hinaus geht es darum, das bestehende Routenangebot im Kantonsgebiet bekannt, sichtbar und damit nutzbar zu machen (Signalisation, Karte, Routenplaner etc.).

Mit einer systematischen Radverkehrsnetzplanung soll überprüft werden, ob die kantonale Radwegstrategie kompatibel zur Rolle des Veloverkehrs ist, wie sie in den strategischen Konzepten und im Richtplan festgelegt worden ist.

A08 Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren

A09 Signalisation: Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation und Abstimmung auf kantonale/ regionale Signalisation unterstützen

Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren



Beschreibung	Der Kanton Zürich publiziert und kommuniziert sein kantonales Radroutennetz, und zwar durch: 1. eine gedruckte Velokarte; 2. Signalisation des kantonalen Verbindungsnetzes und der lokalen Routen (→ Aufgabe S08, Massnahme A09); 3. eine webbasierte Velokarte; 4. wiederholte, begleitende Kommunikation über das bestehende Angebot über verschiedene Kanäle und Medien. Der Kanton Zürich integriert sein Veloangebot in bestehende Produkte, nämlich: zu 1.: Integration in die bestehende VCS-Velokarte, Blatt 6: Zürich, 1:60'000, Hallwag Kümmery+Frey: • In dieser Karte Ersatz der empfohlenen grünen VCS-Routen durch die grünen Verbindungsrouten des Kantons ZH und die lokalen Routen. • Herausgabe als Mappe mit vier Blättern, die jeweils grosszügig die Stadt Zürich umfassen und die Velothematik über die Kantonsgrenze hinaus bis zum Kartenrand weiterführen. • Kauf einer Teilaufgabe der Einzelblätter zur Weitergabe an die Gemeinden zwecks Verteilung an Neuzuzüger (→ Schätzung der Zahl der Mutationen). zu 3: Integration der grünen Verbindungsrouten des Kantons ZH und der lokalen Routen in die webbasierte interaktive Karte von SchweizMobil.
Ziel	• Inwertsetzung des bisher nicht erkennbaren, bestehenden Angebots für Velofahrende durch Sichtbarmachen der Routen in der Landschaft • Erleichterung der Orientierung im Netz und des Auffindens der optimalen Verbindungen. • Permanente Werbung für die Velonutzung durch Signalisation. • Werbung für die Velonutzung durch Verkauf der Velokarte bzw. Verteilung an Neuzuzüger. • Zeigen, dass der Kanton eine pro-aktive Veloförderung betreibt.
Zielgruppe	• Velofahrende (Pendel-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Freizeitverkehr, Velotourismus) • Ortsunkundige (Neuzuzüger aus anderen Teilen des Kantons Zürich, anderen Kantonen, Ländern) • Nicht Velofahrende
Wirkungsweise	Siehe Ziel

Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren

Abhängigkeiten	• Signalisation: kantonale, regional einrichten, aufeinander abstimmen (→ Aufgabe S08) • Signalisation: Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation und Abstimmung auf kantonale/ regionale Signalisation unterstützen (→ Massnahme A09) • Abstimmung mit GIS-Inventar Veloinfrastruktur (→ Massnahme A06)
Rechtsetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Tiefbauamt (Radwegnetz) • Kommunikationsbeauftragter • VCS, Hallwag Kümmerly + Frey (Verhandlungen über Kooperation, Konditionen, Karteninhalte etc.) • Stiftung SchweizMobil (Ermittlung Konditionen und Preise) • Stadt Zürich, Stadt Winterthur (Gemeinden innerhalb des Kantons Zürich mit Planungshoheit)
Zeithorizont	Zu 1: 2010-2011 Zu 3: Beginn nach Fertigstellung S08 und A09 Zu 4: 2010 – 2019
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	Kosten können erst nach Klärung der offenen Fragen (Gespräche mit VCS und SchweizMobil) und der sich daraus ergebenden Aufgabenbeschreibung geschätzt werden. Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Offene Fragen	Wegen der Komplexität der Aufgabe ist eine etappenweise Umsetzung der einzelnen Komponenten sinnvoll. Zu 1: Pro Velo Kanton Zürich plant für 2010 die Herausgabe einer Velokarte für die Glattalregion. Es sollte geprüft werden, inwieweit hierbei eine Kooperation möglich ist. Zu 3: Integration der grünen Verbindungsrouten des Kantons ZH und der lokalen Routen in die webbasierte interaktive Karte von SchweizMobil. • Voraussetzung: Umsetzung der Signalisation im Kanton Zürich (Verbindungsrouten, lokale Routen; S08, A09, da SchweizMobil nur signalisierte Routen aufnimmt. • Die interaktive SchweizMobil-Karte ist vorwiegend touristisch-freizeit-routenorientiert (Route xy). Der Kanton Zürich benötigt zur Bedienung des Alltagsverkehrs eine quelle-ziel-orientierte Benutzeroberfläche (Routensuche von Adresse zu Adresse). Es muss deshalb geklärt werden, ob die Realisierung einer quelle-ziel-orientierten Benutzeroberfläche geplant ist.
Literatur / andere Quellen	• Schweizmobil: www.schweizmobil.ch • Nordrhein-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de/ • Kanton Aargau: AargauMobil, Karte mit Rad-, Skate-, Wander- und Kanurouten, 1:100 000, Aargauisches Departement Bildung, Kultur und Sport (Ed.), 2008

Gemeinden bei der Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen



Beschreibung	Der Kanton Zürich unterstützt und berät die Zürcher Gemeinden bei Planung und Umsetzung der lokalen Signalisation. Er stellt die Qualität der Signalisation sicher, indem er • ein Signalisationskonzept für die kantonalen Verbindungsrouten erarbeitet, in dem der Integration in das (inter-)nationale und regionale Routennetz Rechnung getragen wird; • die Umsetzung des Signalisationskonzepts exemplarisch in Pilotstädten und –gemeinden begleitet, in denen lokale Routen eine Rolle spielen; • Gemeinden bei der Abstimmung der lokalen auf die übergeordnete Signalisation berät, einschliesslich der Abstimmung der Schnittstellen mit den Städten Winterthur und Zürich; • Kriterien für die Subventionierung sowie deren Höhe festlegt und die Einhaltung der Subventionierungskriterien kontrolliert.
Ziel	• Förderung der Velonutzung durch Erleichterung der Orientierung im Kantonsgebiet. • Sichtbarmachung des kantonalen Radwegnetzes für alle Leute. • Ergänzung der Wegweisung der nationalen und regionalen Routen mit lokalen Routen.
Zielgruppe	Gemeinden
Wirkungsweise	• Velofahrende können sich einfach im Netz orientieren und bewegen. Die einheitliche und feinmaschige Signalisation ermöglicht ein Fahren ohne Karte, was einen erheblichen Qualitätssprung und damit eine Attraktivitätssteigerung bedeutet. • Die vollständige Signalisation bildet den roten Faden, der die einzelnen Velomassnahmen zu Routen und diese zu einem kohärenten Netz zusammenfügt. • Noch nicht Velofahrende werden zum Umstieg aufs Velo motiviert, weil die allgegenwärtige Signalisation wie eine ständige Werbung für den Veloverkehr wirkt, auch wenn gerade keine Velofahrenden da sind.
Abhängigkeiten	→ S08: Signalisation: kantonal, regional einrichten, aufeinander abstimmen
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Kantonspolizei • Gemeinden • Kommunikationsbeauftragter
Zeithorizont	2010 – 2019
Priorität (1-3)	2

Gemeinden bei der Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen

Aufbaukosten	• Externes Büro für Pilotprojekt und Planung für den ganzen Kanton • Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen für Projektkoordination • Signalblätter, Herstellung, Montage: ca. CHF 700 (ländlicher Bereich) bis ca. CHF 1'700 (städtischer Bereich) pro Kilometer
	Finanzierungsmodell: Strassenfonds
Laufende Kosten	Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen
	Finanzierungsmodell: Strassenfonds
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• Handbuch Veloland Schweiz • Handbuch Planung von Velorouten • Velowegweisung in der Schweiz

VI. Veloparkierung

Es geht um die Ausstattung aller kantonalen Betriebsimmobilien und sonstigen Einrichtungen in kantonalen Verantwortung mit bedarfsgerechten Veloparkierungsanlagen inkl. Duschen, Umkleidemöglichkeiten, Spinden. Ziele sind Erreichung der im GVK angestrebten Ziele durch Förderung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr, Kosteneinsparungen beim Kanton durch Einsparung von Autostellplätzen und Senkung krankheitsbedingter Arbeitsausfälle sowie die Sammlung von Erfahrungen im Hinblick auf allgemeine betriebliche Mobilitätsberatung durch den Kanton.

- A10 Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien und anderen kantonalen Standorten optimieren

Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien/ kantonalen Standorten optimieren

Beschreibung	Der Kanton Zürich optimiert die Veloparkierung an allen Standorten seiner Betriebsimmobilien und sonstiger Einrichtungen in kantonalen Verantwortung (d.h. Verwaltungsgebäude, Schulen, (Fach-)Hochschulen, Polizeigebäude, Gerichte, Strassenverkehrsämter, Spitäler, Psychiatriebauten, Sportanlagen, Strafanstalten, ...). Dazu - definiert er Standards für die Quantität und Qualität der Veloparkierung und bedarfsgerechten Ausstattung für Velofahrende (Einbau Duschen/ Sanierung Sanitäranlagen, Umkleieräume, Schliessfächer etc.); - ermittelt er den Bedarf.
Ziel	Beitrag zur Erreichung im GVK angestrebten Veloverkehrsanteile im Pendlerverkehr durch: - Schaffung von Anreizen zur Velonutzung für Beschäftigte, Schüler, Studierende im Alltags- Ausbildungsverkehr; - Schaffung von Anreizen zur Velonutzung für Kunden und Besucher kantonalen Einrichtungen; - Kosteneinsparungen beim Kanton durch Einsparung von Autostellplätzen, Senkung krankheitsbedingter Arbeitsausfälle etc.; - Positive Vorbildwirkung für andere Arbeitgeber und gegenüber der Öffentlichkeit („Kanton in Bewegung“); - Sammlung von Erfahrungen im Hinblick auf allgemeine betriebliche Mobilitätsberatung durch den Kanton.
Zielgruppe	- Kanton als Bauherr - Mitarbeitende der Kantonsverwaltung - Auszubildende an öffentlichen Bildungseinrichtungen - Besucher kantonalen Einrichtungen, die bereits Velo fahren oder das Velo benutzen möchten.
Wirkungsweise	- Direkt für Angestellte, Lernende und Besucher/Kunden. - Indirekt als positives Beispiel und zur Imagepflege. - Indirekt durch Sammlung eigener Erfahrungen, die künftig auf andere Bauherren/ Unternehmen/ Institutionen übertragen werden können.
Beispiele	- Spital Baden: durch integriertes Mobilitätsmanagement konnte innerhalb von zwei Jahren fast eine Verdoppelung des Anteils der Umweltverbundnutzer erreicht werden (von 20 auf 39%). - Niederlande: mit verbesserter Veloparkierung hat man bis zu 10% mehr Velokilometer erreicht. An mehreren Schulen in Den Haag war der Erfolg noch viel grösser; innerhalb von zwei Jahren musste die Kapazität nochmals erweitert werden. Am Johan de Witt-College (420 Schüler) ist die Zahl der Velofahrenden von 20 auf 200 gestiegen.

Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien/ kantonalen Standorten optimieren

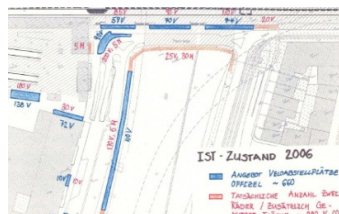
Abhängigkeiten	→ A14: Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern (Arbeits- und Besuchsverkehr) → A15: Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und –Hochschulen / anderen kantonalen Bildungseinrichtungen (Ausbildungsverkehr der Sekundar- und Tertiärstufe)
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Personalamt (Beschäftigtenzahlen) • Immobilienamt (Standorte, Ist-Situation Veloparkierung, Unterhalt) • Tiefbauamt (Umsetzung) • Hochbauamt (Umsetzung) • Ggf. externes Büro für Analysen, Konzeption und Planung
Zeithorizont	Initiiert bis: kurzfristig; 2010 Realisiert bis: mittel- bis langfristig, je nach Handlungsbedarf
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	• Externes Büro für Pilotprojekt (Bestands- und Bedarfsermittlung, Planung für alle Liegenschaften, Monitoring und Evaluation. Bei einer Zielgruppe von insgesamt über 100'000 (Kantons-)SchülerInnen, Studierenden und Mitarbeitenden im Kanton geht es um ein Projektvolumen in Millionenhöhe. • Pro Stellplatz: ca. CHF 2'000 für überdachte, wartungsarme Veloständer (pulverbeschichtet oder verzinkt), inkl. Aufstellung/Bau, zzgl. Grunderwerb • Kleiderständer • Schliessfächer/Spinde • Pro Dusche (inkl. Einbau): abhängig von Gebäudezustand • Sanierung alter Sanitäranlagen: abhängig von Gebäudezustand Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Pro Jahr: nach Handlungsbedarf Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm, teilweise Baudirektion
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Offene Fragen	Bedarfsermittlung: ggf. in Anlehnung an die Bedarfsermittlung für die Haltestellen der Glattalbahn
Literatur / andere Quellen	• ASTRA; Velokonferenz Schweiz (Ed.), 2008: Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7. Bern. • www.pro-velo.ch/velofoerderung/_pdf/KSBaden_Velofoerderung.pdf • www.vbg.ch/index.php?option=com_content&task=view&id=94&Itemid=66 • www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&section=Kennisbank&mode=detail&repository=De+groei+kan+echt+schrikbarend+zijn • Amsterdam: Kennzahlen http://www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/verkeer_vervoer/rvvp?ActItdt=76910 www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/5-7-2006%20Geactualiseerde%20beleidsregel%20stedelijke%20fietsenstallingen%20stadsregio%20Amsterdam%20(korte%20versie).pdf

VII. Velo + ÖV

Es geht um Erstellung und Umsetzung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts sowie die verbesserte Kommunikation der Velomitnahmemöglichkeiten. Ziele sind die Erreichung der Ziele des GVK bzgl. ÖV und Veloverkehr durch Optimierung der Schnittstelle ÖV –Velo.

- A11 Entwicklung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts
- A12 Umsetzung des kantonalen Bike&Ride-Konzepts
- A13 Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren

Entwicklung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts



Beschreibung	Der Kanton Zürich entwickelt für das Gebiet des ZVV ein B&R-Konzept mit den Komponenten: • Bestandsaufnahme • Potenzialanalyse • Bedarfsanalyse • Definition von Qualitätsstandards (→ Aufgabe S12) • Typologie von Bahnhöfen und Haltestellen (wie Grösse, Nutzungsprofil, B&R-Relevanz) • Auswahl und Festlegung von typabhängigen Standardlösungen • Monitoring- und Evaluationskonzept • Unterhaltskonzept • Konzept für eine einheitliche, rechtlich abgestützte Parkraumbewirtschaftung („Veloordnung“) • Konzept für Datenmanagement und GIS-Applikation (→ Massnahme A06) • Handlungsprogramm für sieben Jahre (2013 – 2019) mit Prioritäten-setzung • Finanzierungsplan • Kriterienkatalog für die Subventionierung sowie deren Höhe bei Umsetzung durch Dritte VertreterInnen von Gemeinden bzw. Planungsregionen, ZVV, SBB und regionalen Transportunternehmen werden in den Entwicklungsprozess involviert.
Ziel	• Schaffung von Grundlagen zur zügigen Realisierung der in GVK, rGVK, RP, AP festgelegten Ziele bzgl. ÖV und Veloverkehr. • Verbesserung und Vereinheitlichung von Qualität und Bedienungsstandard an den Schnittstellen von ÖV und Veloverkehr. • Entlastung der Strassenkapazitäten durch Verlagerung von MIV-Fahrten auf intermodale Transportketten aus Velo und ÖV. • Schaffung der Grundlagen für eine zügige Anpassung der Kapazitäten der Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen an die mit der erwarteten Steigerung der ÖV-Nachfrage verbundenen Zunahme der Velofahrenden (bis 2014: +20%; Referenzjahr: 2006).
Zielgruppe	• Gemeinden und Planungsregionen (=Akteure) • SBB, ZVV, regionale Transportunternehmen (=Akteure)
Wirkungsweise	• Durch konzeptionelle Vorleistung und Kofinanzierung schafft der Kanton Zürich Anreize zur Eigeninitiative bei der Errichtung von Bike&Ride-Anlagen bei Gemeinden, ZVV, SBB und regionalen Transportunternehmen. • Zusammen mit der Festlegung von Qualitätsstandards, Zuständigkeiten und Prozessen (→ Aufgabe S12) sowie der Überprüfung der Anwendung der Finanzierungsinstrumente (→ Aufgabe S13) führt dies zu einer Beschleunigung bei der Umsetzung und zu einem Qualitätssprung beim Angebot.
Abhängigkeiten	• Definition der Schnittstelle ÖV – Velo (→ Aufgabe S14). • Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ermitteln (→ Aufgabe S13).

Entwicklung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts

Rechtssetzungsbedarf	Nein (notwendiger Rechtssetzungsbedarf wird in den unter „Abhängigkeiten“ angegebenen ständigen Aufgaben ermittelt)
Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Amt für Raumordnung und Vermessung • ZVV, SBB, Regionale Transportunternehmen • Gemeinden, Planungsregionen
Zeithorizont	2010 – 2012
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	Externes Büro für Analysen & Konzepterstellung: CHF 150'000 Monitoring & Evaluation: CHF 50'000 Total: CHF 200'000 Personalressourcen der beteiligten Dienststellen Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Turnusmässige Fortschreibung des Handlungsprogramms, Prioritäten, Budget auf Basis der Evaluationsberichte der Umsetzung (→ Massnahme A12)
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja • Gegenüber Regierungsrat und Kantonsrat Extern: Ja • Intensiv gegenüber den Akteuren
Offene Fragen	• Sachstand SBB: Geplante bzw. umgesetzte Massnahmen im Rahmen der SBB-Programme „Ihr Zweiradplatz am Bahnhof“ an 60 Fernverkehrsbahnhöfen und „Facelifting Stationen“ an 620 Regionalbahnhöfen. • Sachstand Gemeinden/ Planungsregionen: Geplante bzw. umgesetzte Massnahmen von Gemeinden.
Literatur / andere Quellen	• ZVV Strategie 2011 – 2014 • Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA 2008 • SBB Präsentation „Ihr Zweiradplatz am Bahnhof“: http://www.goffredo.ch/ciclabili/Zweiradplatz_am_Bahnhof.pdf • SBB, die neuen Regionalbahnhöfe, Facts: http://mct.sbb.ch/mct/infra-innovationen/infra-innovation_bahnzugang/infra-bahnzugang_regionalbahnhoeefe/infra-regionalbahnhoeefe_facts.htm • Vortrag Markus Dössegger, Leiter Markt Schweiz, SBB Regionalverkehr, Velo 2.0, 25.3.2009, Brig: http://www.mobilityacademy.ch/Files/SBB_D%C3%B6ssegger.pdf • Park&Ride Kanton Zürich: http://www.rzu.ch/prot/pur_zuerich.pdf

Umsetzung des kantonalen Bike&Ride-Konzepts



Beschreibung	Der Kanton Zürich setzt sein Bike&Ride-Konzept um, indem er • die Akteure über das kantonale Bike&Ride-Konzept informiert und • sie zur Antragstellung auf Subventionierung entsprechend Kriterienkatalog einlädt, • sie bei der Planung der lokalen Projekte berät und die Umsetzung begleitet, • die Einhaltung der Kriterien für die Subventionierung kontrolliert.
Ziel	• Ausstattung aller S-Bahnhöfe und –Haltepunkte sowie aller Bike&Ride-relevanten Tram- und Bushaltestellen mit funktionalen Velo-abstellanlagen in ausreichender Anzahl und einheitlicher Qualität in einem Zeitraum von sieben Jahren.
Zielgruppe	• Heutige und potenzielle Benutzer des öffentlichen Verkehrs • Pendlerverkehr • Schulverkehr • Einkaufsverkehr
Wirkungsweise	• B&R-Anlagen als Bestandteil der nutzergerechten Ausgestaltung der Schnittstelle von Velo und ÖV ermöglichen die Kombination von Velo und ÖV für mittlere und lange Distanzen und damit die Substitution von Autofahrten und Entlastung des Strassennetzes. • Im Vergleich zum Fussgänger erweitert das Velo den Einzugsbereich von Haltestellen und Bahnhöfen um das Sechs- bis Achtfache. Damit werden dem ÖV mehr Kundinnen und Kunden zugeführt. • Der Anteil an Bahnreisenden, die in der Schweiz das Velo für die Fahrt zum bzw. vom Bahnhof nutzen (10% bzw. 1%), kann gehalten oder erhöht werden. • Eine geordnete Veloparkierung bietet ein positives Erscheinungsbild, beugt Beschädigung der Velos, Vandalismus und Diebstahl vor und erhöht die Parkierkapazität.
Abhängigkeiten	• Definition der Schnittstelle ÖV – Velo (→ Massnahme A14). • Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ermitteln (→ Aufgabe S13). • Entwicklung eines kantonalen Bike&Ride-Konzepts (→ Massnahme A11).
Rechtsetzungsbedarf	Nein (Der notwendige Rechtsetzungsbedarf wird in den unter „Abhängigkeiten“ angegebenen ständigen Aufgaben ermittelt.)
Beteiligte	• KoVe • Tiefbauamt • ZVV, SBB, Regionale Transportunternehmen • Gemeinden, Planungsregionen
Zeithorizont	2013 – 2019
Priorität (1-3)	1

Umsetzung des kantonalen Bike&Ride-Konzepts

Aufbaukosten	• Bei mehr als 200 b&r-relevanten Haltestellen ist von einem Projektvolumen von mehreren Millionen Franken auszugehen. Davon übernimmt der Kanton Zürich einen Anteil als Anschubfinanzierung an die Aufgabe der Gemeinden. • Kosten pro Stellplatz: ca. CHF 2'000 für überdachte, wartungsarme Veloständer (pulverbeschichtet oder verzinkt), inkl. Aufstellung/Bau, zzgl. Grunderwerb • Planungsberatung pro Standort durch externes Büro • Personalressourcen der beteiligten Dienststellen
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	• Investition pro Jahr: nach Handlungsbedarf • Unterhalt durch Eigentümer, d.h. i. d. R. Gemeinde oder SBB
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja • Gegenüber Beschäftigten kantonalen Einrichtungen (in Zusammenhang mit Massnahme A10) • Gegenüber Regierungsrat und Kantonsrat Extern: Ja • Intensiv gegenüber den Akteuren • Gegenüber der Öffentlichkeit • Gegenüber den Velofahrenden • Gegenüber Pendlern • Gegenüber Schülerinnen, Schülern und Studierenden kantonalen Bildungseinrichtungen (in Zusammenhang mit Massnahme A10)
Literatur / andere Quellen	• Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA 2008

Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren

Beschreibung	Der Kanton Zürich stellt eine klare, leicht zugängliche Information über die Konditionen der Velomitnahme innerhalb des ZVV und der zugehörigen Partnerunternehmungen sicher. In Kooperation mit dem ZVV kommuniziert er die Velomitnahmemöglichkeiten (insbesondere die Ausschlüsse) u. a. über • Fahrpläne (gedruckt, Aushang-, Online-); • die Websites des ZVV und seiner Partnerunternehmungen.
Ziel	• Optimierung der Transportkette Velo – ÖV – Velo • Erleichterung – vor allem ungeplanter – Velo-ÖV-Verknüpfungen
Zielgruppe	• Velofahrende im Bereich des ZVV, vor allem Gelegenheitsfahrer.
Wirkungsweise	• Siehe Ziel
Abhängigkeiten	Nein
Rechtsetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • ZVV • Partnerunternehmungen des ZVV • SBB
Zeithorizont	• 2010: Übernahme der Velomitnahmeausschlüsse in die ZVV-Broschüre „Reisen mit beeinträchtigter Beweglichkeit“
Priorität (1-3)	1
Aufbaukosten	Finanzierungsmodell: ZVV, Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Finanzierungsmodell: Finanzierung durch beteiligte Partner
Kommunikation der Massnahme	Intern: (Ja) Extern: Ja
Offene Fragen	Die ZVV-Broschüre „Reisen mit beeinträchtigter Beweglichkeit“ (erstmalig im Dezember 2008 herausgegeben) ist inhaltlich gut und deckt die meisten Fragen ab. Für alle angesprochenen Zielgruppen bedeutet die ÖV-Nutzung eine erhebliche Beschleunigung und Erweiterung des Aktionsradius. Statt der Betonung der Beeinträchtigung wird vorgeschlagen, mit dem Titel die besonderen Anforderungen hervorzuheben, z.B. „Reisende mit speziellen Anforderungen“.
Literatur / andere Quellen	

VIII. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der darauf abzielt, mit Massnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Organisation und Koordination, also überwiegend nicht-infrastrukturellen Massnahmen, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und eine situationsgerechte Verkehrsmittelwahl zu fördern. Mobilitätsmanagement setzt bei den Verkehrsteilnehmenden an und entwickelt massgeschneiderte Konzepte für Verkehr erzeugende Einrichtungen wie Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen etc.

Neben professioneller Information und Kommunikation wird im Mobilitätsmanagement auch darauf hingearbeitet, Transportdienstleistungen für die Verkehrsteilnehmenden gut organisiert und aufeinander abgestimmt bereitzustellen. Somit ist Mobilitätsmanagement durch die intensive Zusammenarbeit verschiedener öffentlicher und privater Partner gekennzeichnet.

Beim Mobilitätsmanagement handelt es sich um einen noch relativ jungen Ansatz in der Stadt- und Verkehrsplanung, dessen Massnahmen kurzfristig und zu relativ geringen Kosten realisiert werden können. Verschiedenste in- und ausländische Beispiele zeigen, dass in diesem verkehrspolitischen Handlungsfeld ein beträchtliches Optimierungspotenzial liegt.

- A14 Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern (Arbeits- und Besuchsverkehr)
- A15 Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und –Hochschulen / anderen kantonalen Bildungseinrichtungen (Ausbildungsverkehr der Sekundar- und Tertiärstufe)

Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern (Arbeits- und Besuchsverkehr)


Beschreibung	Im Rahmen des Programms "Mobilität in Unternehmen" (MIU) führt der Kanton Zürich selber Mobilitätsmanagement für die Standorte der Kantonsverwaltung und die Spitäler ein, in dem das Velo eine zentrale Rolle spielt. Dieses umfasst Komponenten wie • Analyse von Bestand, Bedarf, Nutzeranforderungen; • Infrastruktur: Einrichtung von Veloabstellanlagen in ausreichender Quantität und guter Qualität inkl. Duschen, Umkleieräumen, Kleiderspinden etc.; • Kommunikation /Service: Incentives für Velofahrende (Aktion „Velo gegen Parkplatz“, Velo-Jackpot, Service-Points für Velos etc.).
Ziel	Für den Kanton: • Beitrag zur Erreichung der in GVK, rGVKs, RP, AP angestrebten Veloverkehrsanteile im Pendlerverkehr durch Schaffung von Anreizen zur Velonutzung (Beschäftigte, Besuchende, Lernende); • bessere Erreichbarkeit der Standorte; • Senkung der Mobilitätskosten des Kantons; • Senkung der Kosten durch krankheitsbedingte Abwesenheit; • Steigerung der Ökologiefizienz; • Stärkung der Velokompetenz der Fachstelle MIU; • Vorbildfunktion für im Kanton ansässige Unternehmen/ Institutionen; • Imageverbesserung. Für das Individuum: • Senkung der individuellen Mobilitätskosten; • bessere Erreichbarkeit der Standorte und Zeitersparnis; • Steigerung der Zufriedenheit und Verbesserung von Gesundheit und Fitness.
Zielgruppe	• Kanton als Arbeitgeber und als Bauherr • Beschäftigte des Kantons • Personal, Besuchende, ambulante Patientinnen und Patienten, Studierende der Kantonsspitäler
Wirkungsweise	Mit der Analyse der Mobilitätsmuster und -bedürfnisse der Einzelstandorte ermittelt die Fachstelle „Mobilität in Unternehmen“ das durch Mobilitätsmanagement erzielbare spezifische Nutzenpotenzial und erarbeitet Massnahmenempfehlungen. Die Einbeziehung der KoVe ab der Analysephase stellt die Berücksichtigung des Veloverkehrs und seiner Potenziale sicher.

Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonserwaltung und -spitälern (Arbeits- und Besuchsverkehr)

Beispiele	- Im Kanton Zug will die Kantonsverwaltung als gutes Beispiel für die privaten Unternehmen und Institutionen vorangehen und hat deshalb im Januar 2009 verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement eingeführt. - Im Kanton Aargau hat die Kantonsverwaltung Mobilitätsmanagement eingeführt. - Durch Einführung von Mobilitätsmanagement konnte im Kantonsspital Baden der Anteil von ÖV und Velo von zusammen 17% auf 47% aller Wege gesteigert werden. Speziell aufs Velo bezogene Massnahmen: bauliche Massnahmen (Bereitstellung gedeckter Abstellplätze, Velopumpstation); organisatorische Massnahmen (jährlicher Veloreparaturtag); Kommunikationsmassnahmen (Gesundheitswoche, Teilnahme an „bike to work“). - Im Erasmus Medisch Centrum, Rotterdam, hat die Einführung „individueller Reisebudgets“ zu einer Senkung des MIV-Anteils im Pendlerverkehr der Beschäftigten von 45% auf 25% geführt.
Abhängigkeiten	Einführung eines Mobilitätsmanagements für die Kantonsverwaltung und für die Kantonsspitäler.
Rechtsetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	- Fachstelle Mobilität in Unternehmen (MIU) - KoVe - Amt für Verkehr - Tiefbauamt - Hochbauamt (Liegenschaftsverwaltung) - Personalamt - Kantonsspitäler, Standortgemeinden der Kantonsspitäler - Externes Büro
Zeithorizont	2011 – 2013
Priorität (1-3)	2
Aufbaukosten	Externes Büro für Analysen, Konzeptentwicklung CHF 105'000 Monitoring & Evaluation CHF 50'000 Total CHF 155'000 Personalressourcen innerhalb der beteiligten kantonalen Dienststellen, Spitäler. Finanzierungsmodell: MIU, Veloförderprogramm, Kantonsspitäler
Laufende Kosten	Personalressourcen innerhalb der beteiligten kantonalen Dienststellen, Spitäler. Finanzierungsmodell: allgemeine Staatsmittel, Kantonsspitäler
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich - Kanton Zug: www.zug.ch/behoerden/audirektion/amt-fur-raumplanung/aktuell/zuger-kantonsangestellte-vorbildlich-unterwegs - Kanton Aargau: www.ag.ch/verkehr/de/pub/mobilitaet_plus.php www.aargaumobil.ch/documents/KSB_Web.pdf - Stadt Zürich: www.stadt-zuerich.com/content/ted/de/index/mobil_in_zuerich/in_unternehmen.html

**Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen/ anderen kantonalen Bildungseinrichtungen
(Ausbildungsverkehr der Sekundar- und Tertiärstufe)**

A15



Beschreibung	Als Bestandteil eines künftigen Mobilitätsmanagements kantonalen Ausbildungsstätten der Sekundar- und Tertiärstufe fördert der Kanton Zürich die Velonutzung von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Personal aller kantonalen Bildungseinrichtungen wie Kantonsschulen sowie höheren Berufs- und Fachschulen, Fachhochschulen und der Universität Zürich mit Komponenten wie Allgemein: • Analyse von Mobilitätsverhalten, Bestand, Bedarf, Nutzeranforderungen, Entwicklung einfacher Methoden zur Erhebung der Verkehrsmittelwahl, • Infrastruktur: Einrichtung von Veloabstellanlagen in ausreichender Quantität und guter Qualität inkl. Duschen, Umkleieräumen, Kleiderspinden etc.; Kantonsschulen: • Durchführung altersstufenspezifischer Mitmachaktionen; Hochschulen: • Finanzielle Unterstützung beim Kauf des „Zürcher Studierendenvelos“ für Erstsemester, die an den Hochschulort zügeln, • Auf spezifisches studentisches Nutzungsprofil/ Budget zugeschnittenes Dienstleistungsangebot (wie Langzeitvelovermietung/ gesicherte Langzeitparkierung während Semesterferien, Selbsthilfewerkstatt etc.).
Ziel	• Beitrag zur Erreichung der im GVK angestrebten Veloverkehrsanteile im Ausbildungs- und Pendlerverkehr durch Schaffung von Anreizen zur Velonutzung für Schülerinnen, Lehrpersonal, Studierende und Hochschulbeschäftigte. • Imageverbesserung für die Kantonsschulen, Hochschulen, Hochschulstandorte und den Kanton Zürich. • Ermöglichung der Verbesserung der Mobilitätskompetenz bei den Schülerinnen und Schülern. • Verbesserung der Verkehrssicherheit in der direkten und weiteren Schulumgebung. • Prägung von nachhaltigen Verhaltensmustern bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen. • Optimierte Mobilitätskosten (für Kanton, Lernende, Beschäftigte). • Steigerung der Zufriedenheit und Verbesserung von Gesundheit und Fitness bei Lernenden und Beschäftigten. • Bessere Erreichbarkeit der Standorte für Lernende, Beschäftigte und Besuchende. • Steigerung der Ökologiekفاءة.
Zielgruppe	• Kanton als Arbeitgeber und als Bauherr. • Schülerinnen und Schüler der Kantonsschulen, Studierende und Personal der Hochschulen im Kanton Zürich.
Wirkungsweise	Siehe Ziel

**Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen/ anderen kantonalen Bildungseinrichtungen
(Ausbildungsverkehr der Sekundar- und Tertiärstufe)**

Beispiele	- Die Mobilitätszentrale der EPFL berät zu allen Fragen der Mobilität; verfügt über die regelmässig erhobenen Daten zur Mobilität der EPFL-Community, einen Erreichbarkeitsplan mit Velorouten und Standorten von Veloparkierung, Duschen etc. sowie über einen Service-Point für Reparatur und Pflege des Velos. - An der Technischen Universität Eindhoven/Niederlande haben Erstsemester die Möglichkeit, zu stark reduziertem Preis ein hochwertiges Studentenvelo in einheitlichem Design mit TU- und Stadt-Eindhoven-Logos zu kaufen, wenn sie nach Eindhoven zügeln. Ziel der Massnahme ist es, Pendlerverkehr zu vermeiden, die Stadt zu beleben, den Wissenschaftsstandort im Stadtbild sichtbar zu machen, die Gesundheit der Studierenden zu fördern.
Abhängigkeiten	Aufbau eines Mobilitätsmanagements für die Bildungseinrichtungen der Sekundar- und Tertiärstufe im Kanton.
Rechtsetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	- KoVe - Amt für Verkehr - Hochbauamt - Bildungsdirektion - Kantonsschulen, (Fach-)Hochschulen - Standortgemeinden von Kantonsschulen und (Fach-)Hochschulen
Zeithorizont	2011 – 2013
Priorität (1-3)	2
Aufbaukosten	Externes Büro für Analysen, Konzeptentwicklung CHF 105'000 Monitoring & Evaluation CHF 50'000 Total CHF 155'000 Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen für Projektkoordination Finanzierungsmodell: - Veloförderprogramm - Sekundäre und tertiäre Bildungseinrichtungen - Standortgemeinden der Kantonsschulen, Hochschulgemeinden
Laufende Kosten	- Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen Finanzierungsmodell: - Sekundäre und tertiäre Bildungseinrichtungen - Standortgemeinden der Kantonsschulen, Hochschulgemeinden
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich - Odense/DK: www.cykelby.dk/eng/hjulspin.asp web.tue.nl/cursor/internet/jaargang50/cursor01/nieuws/index.php?page=n2 developpement-durable.epfl.ch/page72557-en.html

IX. Tools für Gemeinden

Der Kanton Zürich entwickelt einen Baukasten aus Massnahmen, die von den Gemeinden in Eigenregie oder mit Unterstützung ausgeführt werden können.

Ziel ist die Unterstützung der Gemeinden in ihrer Selbstständigkeit, das Lernen voneinander, die schnelle, effiziente, flächenhafte Verbreitung wirksamer Massnahmen und dadurch Erreichung eines einheitlich hohen Qualitätsstandards.

- A16 Imagewerbung für die Velonutzung
- A17 Förderung des Velo Fahrens auf dem Weg zu Kindergarten- und -krippe
- A18 Förderung des Velo Fahrens im Schulverkehr
- A19 Förderung des Einkaufens mit dem Velo

Imagewerbung für die Velonutzung

Beschreibung	Der Kanton Zürich entwickelt und unterstützt einen Baukasten für lustbetonte Imagewerbung und Kampagnen für die Velonutzung, die von den Gemeinden in Eigenregie ausgeführt werden können.
Ziel	• Mehr Gemeinden machen mehr Werbung für die Velonutzung • Mehr Leute fahren mehr Velo • Mehr Leute haben Lust auf Velo Fahren
Zielgruppe	Gemeinden
Wirkungsweise	Durch massgeschneiderte, emotionale Imagewerbung werden Bürgerinnen und Bürger, Politikerinnen und Politiker, andere Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, Meinungsbildnerinnen und Meinungsbildner fürs Velo Fahren begeistert.
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Kommunikationsbeauftragter • Gemeinden • Externes Büro
Zeithorizont	Projektentwicklung: 2010 Umsetzung durch die Gemeinden ab 2011
Priorität (1-3)	2
Aufbaukosten	Externe Agentur für Konzeptentwicklung CHF 50'000 Konzept, Werbe- und Kommunikationsmittel CHF 150'000 Monitoring & Evaluation CHF 50'000 Total CHF 250'000 Personalressourcen der beteiligten Dienststellen Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• www.radlust.info • www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetskultur • www.kopf-an.de/

Förderung des Velo Fahrens auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe

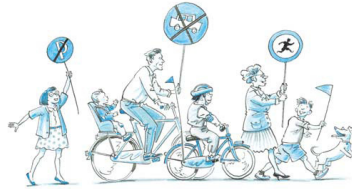


Beschreibung	Der Kanton Zürich entwickelt und unterstützt einen Baukasten zur Förderung des Velo Fahrens zu Kindergarten und -krippe in Zürcher Gemeinden, indem er - Kindergärten und -krippen in Zürcher Gemeinden auf Antrag für einen begrenzten Zeitraum (ca. 1 – 2 Monate) einen Satz Trailerbikes, Kinder-veloanhänger, Cargobikes oder Eltern-Kind-Tandems zur Verfügung stellt, damit Eltern diese kostenlos ausprobieren können (ca. 1-2 Wochen); - Gemeinden, Kindergärten und -krippen bei der Organisation, Durchführung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt; - einen Projektkoordinator für die Durchführung vor Ort sowie eine Anleitung mit Informationen zu Inhalten und Zielen der Aktion zur Verfügung stellt. Wegen der grossen Zahl an Gemeinden im Kanton Zürich werden mehrere Fahrzeugsätze zur Verfügung gestellt, damit diese gleichzeitig in mehreren Gemeinden ausprobiert werden können, z.B. je 1 Fahrzeugsatz pro Bezirk = 11 Fahrzeugsätze. Nach Beendigung der Aktionen werden die Fahrzeuge verkauft bzw. versteigert.
Ziel	- Ersatz von Begleitfahrten mit dem Auto durch (begleitete) Wege zu Fuss oder mit dem Velo - Frühe Gewöhnung von Kindern an Verkehr und Erlangung von Mobilitätskompetenz. - Frühe Sozialisation mit dem Velo und Prägung bewegungsaktiver Einstellungen von klein auf. - Förderung von Gesundheit und Bewegung bei den Eltern und Erleben der Eltern als Vorbild. - Ermöglichung frühzeitiger, positiver Erfahrungen mit dem Velo in jungen Lebensjahren. - Verbesserung der Verkehrssicherheit durch mehr Veloverkehr und durch Vermeidung von Begleitverkehr mit dem Auto zu Krippe und Kindergarten. - Vorbereitung für eigenständige kindliche Mobilität. - Vorbereitung für frühe, sichere Teilnahme am Verkehr.
Zielgruppe	- Leitungen von Kinderkrippen und Kindergärten in Zürcher Gemeinden bzw. zuständige Behörden. - Eltern von Kindern in Zürcher Gemeinden, die Kinderbetreuungseinrichtungen oder Kindergärten besuchen.
Wirkungsweise	- Durch die zentrale Konzeption, Organisation und Finanzierung wird die Hemmschwelle zur aktiven Förderung des Velo Fahrens im Kindergarten- und -krippenverkehr bei Gemeinden und Leitungen dieser Einrichtungen deutlich gesenkt. - Die Möglichkeit, mit den relativ teuren, nur für kurze Zeiten nutzbaren Spezialfahrzeugen kostenlos Erfahrungen sammeln zu können, senkt die Hemmschwelle zum Kauf dieser Fahrzeuge bei den Eltern deutlich.

Förderung des Velo Fahrens auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe

Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Partner im Velohandel für Lieferung der Trailerbikes, Kinderveloanhänger, Cargobikes. • Partner im Velohandel oder aus Sozialunternehmen für Terminkoordination mit Gemeinden/Kindergärten/-krippen, Wartung und Reparatur, Transport der Fahrzeuge zwischen den Einrichtungen.
Zeithorizont	Projektentwicklung: 2011 Projektumsetzung durch Gemeinden: ab 2012
Priorität (1-3)	2
Aufbaukosten	Externes Büro für Konzeptentwicklung CHF 35'000 Monitoring & Evaluation CHF 30'000 Fahrzeuge (s.u.) CHF 335'000 Total CHF 400'000 Fahrzeuge pro Zürcher Bezirk (11): 10 Kinderveloanhänger für Krippen 6 Trailerbikes und 2 Cargobikes für Kindergärten • Projektkoordinierung durch Velohandel oder Sozialfirma • Unterstützung bei der Kommunikation und mit Werbemitteln • Einnahmen aus Verkauf/Versteigerung der Fahrzeuge nach Aktionsende Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• Bundesamt für Strassen; Velokonferenz Schweiz (Ed.), (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus de Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bearbeitet von Daniel Sauter, Urban Mobility Research. Materialien Langsamverkehr Nr. 115. Bern. • http://www.cykelby.dk/eng/hjulspin.asp

Förderung des Velo Fahrens im Schulverkehr

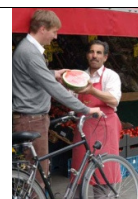


Beschreibung	Der Kanton Zürich entwickelt und unterstützt einen Baukasten zur Förderung der Nutzung des Velos im Schulverkehr in Zürcher Gemeinden, indem er • eine Methode zur systematischen Ermittlung von Hemmnissen/ Gefahrenstellen entwickelt (zu Hause, unterwegs, im Schulumfeld oder innerhalb des Schulgeländes) sowie zur turnusmässigen Erhebung der Verkehrsmittelwahl im Schulverkehr durch die Schülerinnen selbst; • aufbauend auf internationalen Erfahrungen und angepasst für Zürcher Verhältnisse für verschiedene Alterstufen massgeschneiderte Projekte und Kampagnen entwickelt, die vor Ort in aktiver Zusammenarbeit von Lehrpersonal, SchülerInnen, GemeindepolitikerInnen, VerkehrsplanerInnen, Polizei etc. durchgeführt werden können; • eine Anleitung mit Informationen zu Zielen und Inhalten der Aktion erarbeitet; • bei Bedarf Schulen bei Organisation, Durchführung und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort berät; • seine Aktivitäten nach Möglichkeit in bestehende Netzwerke integriert sowie die Vernetzung der Schulen und deren Erfahrungs- und Informationsaustausch aktiv unterstützt; • die Aktion „bike2school“ (Pro Velo Schweiz) ideell und finanziell unterstützt. Der Kanton Zürich • entwickelt Richtlinien für die sichere Einrichtung der Schulumgebung; • erarbeitet Kriterien für die Subventionierung der Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen, Projekten und Kampagnen; • überprüft die Einhaltung dieser Kriterien.
Ziel	• Beitrag zur Erreichung der im GVK angestrebten Veloverkehrsanteile im Ausbildungs- und Pendlerverkehr durch Schaffung von Anreizen zur Velonutzung für Schülerinnen, Lehrpersonal und andere Beschäftigte. • Frühe Gewöhnung von Kindern an Verkehr und Erlangung von Mobilitätskompetenz. • Kindern frühzeitige, positive Erfahrungen mit Velo Fahren ermöglichen. • Prägung nachhaltigen, gesunden Mobilitätsverhaltens bereits in der Kindheit und dadurch Vorbeugung vor Adipositas • Verbesserung der Verkehrssicherheit durch mehr Veloverkehr und durch Vermeidung von Begleitverkehr mit dem Auto zu Krippe und Kindergarten. • Förderung eigenständiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen.
Zielgruppe	• Schülerinnen und Schüler an Schulen in Zürcher Gemeinden; • Schulleitungen und Lehrpersonal in Zürcher Gemeinden bzw. zuständige Behörden; • Eltern von Kindern in Zürcher Gemeinden, die Schulen besuchen.
Wirkungsweise	• Durch die zentrale Konzeption, Organisation und Finanzierung wird die Hemmschwelle zur aktiven Förderung des Velo Fahrens im Schulverkehr bei Gemeinden und Schulleitungen deutlich gesenkt. • Die aktive Einbeziehung der Schülerinnen und Schüler stellt die Entwicklung zielgruppengerechter Lösungen sicher.
	Am Europäischen Netzwerk Gesundheitsfördernder Schulen (ENHPS), einem Programm von WHO, EU und Europarat, ist die Schweiz seit 1993 mit

Förderung des Velo Fahrens im Schulverkehr

	beteiligt. Schweizweit gehören ihm derzeit 839 Schulen an, davon 133 im Kanton ZH. Siehe www.gesunde-schulen.ch
	Am EU-Projekt www.schoolway.net sind ca. 16'000 SchülerInnen von 76 Schulen in neun EU-Ländern beteiligt. Im Mittelpunkt steht das Verkehrsschlängenspiel, mit dem Schulklassen aktiv und auf spielerische Weise ihr Mobilitätsverhalten während der Kampagnenwoche erheben können. In den beteiligten Klassen stieg der Anteil des Umweltverbunds erheblich und anhaltend.
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Amt für Verkehr • Tiefbauamt • Kantonspolizei • Bildungsdirektion • Gesundheitsdirektion • Gemeinden, Schulbehörden, Elterngremien • Externes Büro für Konzeptentwicklung und Schulberatung bzw. Projektkoordination
Zeithorizont	Projektentwicklung: 2012 Projektumsetzung durch Gemeinden: ab 2013
Priorität (1-3)	2
Aufbaukosten	Externes Büro für Konzeptentwicklung CHF 75'000 Monitoring & Evaluation CHF 40'000 Total CHF 115'000 Finanzierung bike2school-Teilnahme (CHF 10'000/a) CHF 100'000 Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen Dezentrale Umsetzung: • Projektkoordinierung: (Schul-)Gemeinden bzw. externes Büro • Externes Büro für Schulberatung (100 Schulen à 0.5 T.) CHF 65'000 • Kommunikation/ Werbemittel Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm
Laufende Kosten	Finanzierungsmodell: allg. Staatsmittel und/ oder Gemeinden
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja Extern: Ja
Literatur / andere Quellen	• www.gesunde-schulen.ch • www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000029.pdf • www.schoolway.net/index.phtml?id=1073&ID1=1073&sprache=de • Bundesamt für Strassen; Velokonferenz Schweiz (Ed.), (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bearbeitet von Daniel Sauter, Urban Mobility Research. Materialien Langsamverkehr Nr. 115. Bern. • WHO (2008): Methodological guidance on the economic appraisal of health effects related to walking and cycling: summary. Economic assessment of transport infrastructure and policies

Einkaufen mit dem Velo



Beschreibung	Der Kanton Zürich entwickelt und unterstützt einen Baukasten für Gemeinden zur Förderung des Einkaufens mit dem Velo mit Komponenten wie für KundInnen: • Mitmachkampagne, bei der Velo fahrende KundInnen bei jedem Einkauf Punkte sammeln können, um bei Erreichung einer bestimmten Punktzahl einen Bonus zu erhalten oder an einer Verlosung teilzunehmen; • Kommunikations- und Werbemittel; für Detaillisten: • Informationen, Workshops, Vorträge zum Thema für Detaillisten; • Beratung beim Aufbau eines Hauslieferservice; • Beratung über geeignete Veloparkieranlagen; für Gemeinden: • Unterstützung in der Kommunikation/ Werbemittel; • Anleitung zur Erhebung der Umsätze durch Velo fahrende Kunden; • Unterstützung beim Kauf von Veloanhängern inkl. Subventionierungsrichtlinien.
Ziel	• Beitrag zur zügigen Realisierung der in GVK, rGVKs, AP und RP festgelegten Ziele bzgl. des Veloverkehrs. • Vermeidung von Kurzstreckenautoverkehr. • Erhaltung von Quartiersläden und Belebung von Quartierszentren.
Zielgruppe	• Detaillisten in den Gemeinden • Detaillistenvereinigungen • Einkaufende Bevölkerung (per Velo oder noch nicht)
Wirkungsweise	• Detaillisten erhalten durch Punkteaktion Transparenz und eine realistischere Einschätzung über die wirtschaftliche Bedeutung der KundInnen, die mit dem Velo einkaufen. • Einkaufen per Velo wird real (volle Veloständer, Veloanhänger etc., Hauslieferservice) und durch positive Medienpräsenz ins Bild gerückt. • Punkte und Boni sowie Hauslieferservices animieren zum Einkauf ohne Auto.
Abhängigkeiten	Nein
Rechtssetzungsbedarf	Nein
Beteiligte	• KoVe • Kommunikationsbeauftragter • Gemeinden • Detaillisten, Detaillistenvereinigungen, Shoppingcenters • Velofachhandel • Externes Büro
Zeithorizont	Projektentwicklung: 2013 Projektumsetzung durch die Gemeinden ab 2014
Priorität (1-3)	2

Einkaufen mit dem Velo

Aufbaukosten	Externes Büro für	
	Konzeptentwicklung/ Anpassung bestehender Kampagnen	CHF 70'000
	Monitoring & Evaluation	CHF 30'000
	Total	CHF 100'000
	Zusätzlich:	
	• Beratungsmodul Veloparkierung • Beratungsmodul Einkaufen mit dem Velo • Beratungsmodul Hauslieferservice	
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm	
Laufende Kosten	Personalressourcen innerhalb der beteiligten Dienststellen	
	Finanzierungsmodell: Veloförderprogramm	
Kommunikation der Massnahme	Intern: Ja	
	Extern: Ja	
Literatur / andere Quellen	Mitmachaktionen	
	• Belgien: www.belgerinkel.be • Niederlande: www.belgerinkel.nl • Vorarlberg: Radpoint Bezau	
	Hauslieferdienste:	
	• www.ikea.com/ms/de_CH/customer_service/ikea_services/ikea_services.html • Bern-Westside: www.westside.ch/Services/Heimlieferservice-Post.aspx • ZH-Sihl-City: www.sihlcity.ch/Ueberuns/Lieferdienst.html • Burgdorf: www.wir-bringens.ch/hauslieferdienst/index.htm	



Kanton Zürich