

Velos und Autos mischen oder trennen?**Velokonferenz 2012 und Masterplan Velo der Stadt Zürich**

Velo- und Autoverkehr trennen oder mischen? Diese schwierige Frage ist in aller Munde. Das wurde am 12. September bei der Tagung „Geschüttelt oder gerührt?“ der Velokonferenz Schweiz in Luzern bestätigt. Zwei Plädoyers haben die Diskussion eröffnet – eins für die Mischung und ein zweites für die Trennung. Mit dem Beispiel der Stadt Zwolle (NL) wurden fünf Grundsätze für eine gute Veloverkehrsinfrastruktur präsentiert: Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort für die Velofahrenden. In seinem Schlusswort betonte Christof Bähler, Präsident der Velokonferenz Schweiz, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse der Velo-Benutzergruppen stärker zu berücksichtigen sind. Genau dieses Prinzip liegt im Zentrum des im November 2012 verabschiedeten Masterplans Velo der Stadt Zürich. Dieser definiert ein Velowegenetz, das aus Haupt- und Komforttrouten besteht. Die Haupttrouten bieten direkte Verbindungen im Strassennetz für schnelle und geübte Alltagsradler, während das Komforttroutennetz aus getrennten Velowegen mit hohem Sicherheits- und Komfortstandard besteht. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Velokonferenz Schweiz

Masterplan Velo der Stadt Zürich

www.velokonferenz.ch

www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo

Mixité ou séparation entre vélos et voitures, que choisir?**Conférence vélo 2012 et Masterplan Velo de Zurich**

En matière de planification, le thème délicat de la cohabitation entre vélos et voitures est sur toutes les lèvres. C'est ce qu'a montré la conférence «Au shaker, pas à la cuillère», organisée par la Conférence Vélo Suisse le 12 septembre dernier à Lucerne. Deux plaidoyers ont ouvert le débat, l'un pour la mixité et l'autre pour la séparation. À travers l'exemple de la ville de Zwolle (NL), cinq principes pour une infrastructure vélo-compatible ont été présentés: celle-ci doit être cohérente, directe, sûre, confortable et garante de plaisir pour les usagers. En conclusion de la conférence, Christof Bähler, président de la Conférence Vélo Suisse, a rappelé l'importance de répondre de manière appropriée aux besoins des différents types de cyclistes. C'est justement ce principe qui figure au cœur du nouveau Masterplan Velo de la Ville de Zurich. Celui-ci prévoit un réseau cyclable constitué d'itinéraires principaux et d'itinéraires de confort. Les premiers offrent des liaisons directes par le réseau routier, alors que les seconds proposent aux usagers moins sûrs d'eux des itinéraires séparés du trafic motorisé. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Conférence Vélo Suisse

Masterplan Velo de la Ville de Zurich (en allemand)

www.velokonferenz.ch/fr

www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo

04.12.2012

ANMELDESCHLUSS: 3. SEPTEMBER 2012

Anmeldung nur per Internet: www.velokonferenz.ch

Die Platzzahl ist begrenzt. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens berücksichtigt. Nach dem 3. September erhalten Sie eine Bestätigung mit Rechnung.

DÉLAI D'INSCRIPTION: 3 SEPTEMBRE 2012

Inscription via Internet uniquement: www.conferencevelo.ch

Le nombre de places est limité. Les inscriptions seront prises en compte au fur et à mesure de leur arrivée. Les confirmations seront envoyées avec un bulletin de versement après le 3 septembre 2012.

Sprache / Langue Dt, F (mit Simultanübersetzung / avec traduction simultanée)

TAGUNGSBEITRAG / FRAIS D'INSCRIPTION

Mitglieder Velokonferenz Schweiz / Membres de la Conférence Vélo Suisse: CHF 130.-
Nichtmitglied / Non-membres: CHF 160.-

Anreise per Schiff ab Luzern Bahnhof SBB (Empfehlung)

Itinéraire depuis la gare CFF de Lucerne en bateau (Recommandation)

- Luzern Bahnhofquai ab/départ 9.12, Verkehrshaus-Lido an/arrivée 9.22

- Luzern Bahnhofquai ab/départ 9.40, Verkehrshaus-Lido an/arrivée 9.50

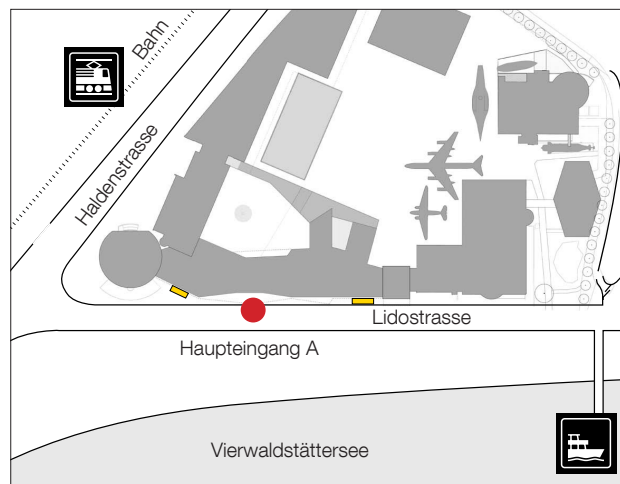
Rückreise per Schiff ab Luzern Verkehrshaus

Itinéraire de retour depuis le Musée des Transports en bateau

- Verkehrshaus-Lido ab/départ 16.35 (Dampfschiff), Luzern Bahnhofquai an/arrivée 16.47

Bahnfahrkarten (z.B. Zürich-Verkehrshaus) sind auf den Schiffen nicht gültig. Fahrkarten können auf dem Schiff gelöst werden. Tageskarten der SBB, Gemeindetageskarten und das GA sind auf dem Schiff gültig.

Les billets de train achetés pour un trajet précis (par exemple Zurich-Lucerne) ne sont pas valables pour le bateau. Les billets valables pour la traversée s'achètent sur le bateau. En revanche, les cartes journalières CFF, les cartes journalières communes et l'abonnement général sont valables pour le trajet en bateau.



Conference Center,
Haupteingang A, 2. Stock,
Konferenzsaal Coronado

Conference Center,
Entrée principale A, 2e étage,
Salle de conférence Coronado

Velokonferenz Schweiz
c/o Planum Biel AG
Rechbergerstrasse 1
Postfach 938
2501 Biel/Bienne

Tel. +41 32 365 64 50
Fax +41 32 365 64 63

info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch



FACHTAGUNG / JOURNÉE TECHNIQUE

MITTWOCH / MERCREDI 12.09.2012

VERKEHRSHAUS LUZERN / MUSÉE DES TRANSPORTS, LUCERNE

GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT? AU SHAKER, PAS À LA CUILLÈRE?

sollen Velos und Autos gemischt oder getrennt geführt werden?
mixité ou séparation, les défis de la cohabitation voiture/vélo



Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?

SOLLEN VELOS UND AUTOS GEMISCHT ODER GETRENNT GEFÜHRT WERDEN?

Beim Auto- und Veloverkehr ist wie bei jedem guten Drink darauf zu achten: sollen die Zutaten gemischt werden? Wann und wie sollen sie gemischt werden? In der Schweiz wird der Veloverkehr üblicherweise auf der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr geführt, in der Regel unterstützt durch Radstreifen. Bevölkerung und Politik wünschen vermehrt baulich getrennte Lösungen, damit auch weniger geübte Personen sicher velofahren können und das Potenzial des Veloverkehrs ausgeschöpft wird. Fachleute sehen sich wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung mit der baulichen Trennung des Veloverkehrs konfrontiert. Die Tagung zeigt, auf was bei der Entscheidung «Mischen oder Trennen» zu achten ist und wie gute Lösungen aussehen. Damit man bei jeder Aufgabe zum fundierten Schluss kommt: «geschüttelt, nicht gerührt» - oder umgekehrt.

AU SHAKER, PAS À LA CUILLÈRE

MIXITÉ OU SÉPARATION, LES DÉFIS DE LA COHABITATION VOITURE/VÉLO

Mettre ensemble des autos et des vélos ne va pas sans ressembler à la préparation d'un bon cocktail: faut-il mélanger tous les ingrédients? Si oui à quel moment? Et par quelle méthode? En Suisse, la solution usuelle consiste à faire passer les vélos sur la même chaussée que le trafic motorisé, généralement au moyen de bandes cyclables. Or, la population et nos politiciens se prononcent toujours davantage en faveur d'une plus grande séparation, i.e. par des structures construites, afin que même des cyclistes peu chevronnés puissent circuler en toute sécurité, ce qui permettrait d'accroître sensiblement le potentiel du vélo. L'augmentation constante du trafic est un autre facteur qui confronte les professionnels à la nécessité de réfléchir à des séparations plus franches entre voitures et vélos. Cette journée technique se penche donc sur les éléments qui gravitent autour du thème «Ensemble ou séparés, les défis de la mixité», et s'efforcera de dégager quelques solutions satisfaisantes à ce problème délicat. L'objectif étant de parvenir à des décisions raisonnées: «au shaker, pas à la cuillère» – ou l'inverse!

ReferentInnen / Orateurs/trices:

Urs Walter	Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz, Tiefbauamt der Stadt Zürich (Moderation) <i>co-président de la Conférence Vélo Suisse, Tiefbauamt de la ville de Zurich (modérateur)</i>
Niklaus Schranz	Bundesamt für Strassen, Bereich Langsamverkehr / OFROU, <i>Mobilité douce</i>
Rupert Wimmer	Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Matthias Probst	Gemeinderat Grüne Stadt Zürich, Vorstand Pro Velo Kanton Zürich <i>membre du comité de Pro Velo canton de Zurich</i>
Dankmar Alrutz	Planungsgemeinschaft Verkehr PGV, D-Hannover <i>Planungsgemeinschaft Verkehr PGV, Hannover (Allemagne)</i>
Christof Bähler	Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz, Tiefbauamt des Kantons Bern <i>co-président de la Conférence Vélo Suisse, Tiefbauamt de la ville de Berne</i>
Ursula Stämmer-Horst	Stadträtin Luzern / <i>conseillère municipale, Lucerne</i>
Maja van der Voet	Ligtermoet & Partners, Büro für Verkehrsplanung, NL-Gouda <i>Ligtermoet & Partners, Büro für Verkehrsplanung, Gouda (Pays-Bas)</i>
Barbara Auer	Vorstand Velokonferenz Schweiz, Amt für Mobilität, Kanton Basel Stadt <i>membre du comité de la Conférence Vélo Suisse, Amt für Mobilité, canton de Bâle-ville</i>
Martin Urwyler	Vorstand Velokonferenz Schweiz, Tiefbauamt der Stadt Luzern <i>membre du comité de la Conférence Vélo Suisse, Tiefbauamt de la ville de Lucerne</i>

PROGRAMM / PROGRAMME

ab/dès 9.30	Kaffee und Gipfeli / <i>Café-croissants</i>	
10.15	Begrüssung / <i>Accueil</i>	Urs Walter
10.20	Begrüssung ASTRA / <i>Accueil de l'OFROU</i>	Niklaus Schranz
10.30	Plädoyer «Pro Mischen» / <i>Plaidoyer «Pour la mixité»</i>	Rupert Wimmer
10.40	Plädoyer «Pro Trennen» / <i>Plaidoyer «Pour la séparation»</i>	Matthias Probst
10.50	Trennen oder Mischen? Auf die Details kommt es an! <i>Ensemble ou séparés? Le diable est dans le détail!</i>	Dankmar Alrutz
11.50	Grenzen des Mischverkehrs <i>Limites de l'utilisation commune de l'espace routier</i>	Christof Bähler
12.15	Fragen, Diskussion / <i>Questions et discussion</i>	
16.15	Mittagessen, Stehlunch, Besichtigen Ausstellung, bilaterale Diskussionen <i>Repas de midi, cocktail dînatoire, visite de l'exposition, échanges informels</i>	
13.45	Begrüssung der Stadt Luzern <i>Accueil de la ville de Lucerne</i>	Ursula Stämmer-Horst
13.50	Mischen oder Trennen: Beispiele aus den Niederlanden <i>Ensemble ou séparés, les défis de la mixité: Quelques exemples venus des Pays-Bas</i>	Maja van der Voet
14.30	Fragen, Diskussion / <i>Questions et discussion</i>	
14.40	Beispiel 1, Basel / <i>Présentation de cas 1, Bâle</i>	Barbara Auer
	Einschätzung durch zwei Fachpersonen <i>Évaluation par deux experts</i>	Maja van der Voet Urs Walter
15.00	Beispiel 2, Zürich / <i>Présentation de cas 2, Zurich</i>	Urs Walter
	Einschätzung durch zwei Fachpersonen <i>Évaluation par deux experts</i>	Dankmar Alrutz Christof Bähler
15.20	Beispiel 3, Luzern / <i>Présentation de cas 3, Lucerne</i>	Martin Urwyler
	Einschätzung durch zwei Fachpersonen <i>Évaluation par deux experts</i>	Dankmar Alrutz Urs Walter
15.40	Fragen, Diskussion / <i>Questions et discussion</i>	
16.00	Zusammenfassung und wie weiter? <i>Synthèse et perspectives</i>	Christof Bähler
16.10	Schlusswort / <i>Mots de conclusion</i>	Urs Walter
16.15	Schluss der Veranstaltung / <i>Fin de la journée</i>	

Patronat: ASTRA

La journée est placée sous le patronage de l'OFROU

Zürich, 8. November 2012

Medienmitteilung

Masterplan Velo - Zürich lädt zum Velofahren ein

Die Zürcher Veloinfrastruktur wird deutlich ausgebaut.

Der Stadtrat will die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich bis 2025 verdoppeln. Er errichtet ein Komfortrouthenetz, auf dem sich auch ungeübte und bisherige Nicht-Velofahrende sicher und getrennt vom motorisierten Individualverkehr bewegen können. Für geübte Velofahrende wird es ein Netz aus schnellen und direkten Routen geben. Velostationen und Schulungen runden das künftige Zürcher Veloangebot ab.

Zwei von drei Zürcherinnen und Zürchern besitzen ein Velo, aber nur ein Drittel benützt es regelmässig. Um dieses ungenutzte Potenzial zu aktivieren, hat der Stadtrat den Masterplan Velo ins Leben gerufen. Er verfolgt drei Ziele:

- Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll markant gesteigert, die Zahl der Velofahrten bis 2025 verdoppelt werden. Kurze Strecken werden mit dem Velo statt mit dem Auto zurückgelegt.
- Velofahrerinnen und -fahrer fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere der Velofahrenden nimmt ab.
- Die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel steigt in allen Personengruppen. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich.

Handlungsfelder

Für die Umsetzung des Masterplans stehen folgende drei Handlungsfelder im Zentrum:

1. **Infrastruktur:** Grundvoraussetzung, damit mehr Personen Velo fahren, ist eine objektiv und subjektiv sichere Infrastruktur. Für geübte Velofahrende wird ein Veloroutennetz aus schnellen, durchgängigen und hindernisarmen Hauptrouten erstellt. Für ungeübte und weniger sichere Velofahrende werden Komfortrouthen angelegt, die weitgehend vom Autoverkehr getrennt sind.

2. **Verkehrsklima:** Das Verkehrsklima und das Verhalten im Verkehr sollen durch die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden sowie vermehrte Kontrollen im Allgemeinen und der Velofahrenden im Speziellen verbessert werden.
3. **Zielgruppen:** Alle Alters- und sozialen Gruppen sollen motiviert werden, das Velo zu benutzen. Dies geschieht mit Schulungen sowie durch Mobilitätsmanagement bei Studierenden, Arbeitnehmenden oder Besuchenden von Grossanlässen.

Weitere Handlungsfelder im Masterplan Velo sind eine gute Verankerung in der Verwaltung, ein aktives Marketing der Dienstleistungen sowie eine laufende Wirkungskontrolle.

Schwierige Platzgewinnung

Der Bau der neuen Routen benötigt Platz. Da der Strassenraum bereits heute intensiv genutzt ist, müssen die konkreten Lösungen im Einzelfall erarbeitet werden. Dies kann über Umgestaltungen im bestehenden Strassenraum (Fahrstreifen, Parkfelder, Grün- und Fussverkehrsflächen) und wo möglich auch mit Landerwerb erfolgen. Durch die Umsetzung der geplanten Routen sind bis ins Jahr 2025 rund 1 000 der insgesamt 67 000 öffentlich zugänglichen weissen und blauen Parkfelder betroffen. Es wird im Einzelfall zu klären sein, wie und ob für die betroffenen Verkehrs-, Park-, Grün- und Fussverkehrsflächen eine Kompensation möglich ist. Im Grundsatz wird nach Möglichkeit auf dem gesamten Stadtgebiet eine Kompensation angestrebt. Der «historische Kompromiss» wird eingehalten. Innerhalb seines Perimeters (City und der citynahe Gebiete) werden zu diesem Zweck voraussichtlich je rund 50 Parkplätze zu kompensieren sein. Für die Umsetzung des Masterplans Velo wird es bis 2025 zu voraussichtlichen Kosten von rund 55 Millionen Franken für Infrastruktur kommen, also im Schnitt 4 bis 5 Millionen Franken im Jahr. Mit 12 Millionen Franken oder knapp einer Million Franken pro Jahr ist für die übrigen Handlungsfelder zu rechnen. Für die Projektierung und Realisierung der Routen und Massnahmen werden im Tiefbauamt nach Bedarf bis maximal drei zusätzliche Stellen geschaffen werden. Die Ausgaben werden mit separaten Kreditvorlagen beschlossen. Da die meisten Velorouten regional klassiert sind, wird die Stadt beim Kanton jeweils Mitfinanzierungen beantragen. Der Stadtrat rechnet damit, dass mehr als die Hälfte der Ausgaben über kantonale Mittel gedeckt werden.

Einbettung in «Stadtverkehr 2025»

Der Masterplan Velo ist ein zentrales Element des Programms Stadtverkehr 2025 und dient auf verschiedenen Ebenen dessen Zielen: Ein höherer Veloanteil senkt den Energieverbrauch, den Schadstoffausstoss und den Lärm im Gesamtverkehr. Ausserdem sind Velos platzsparender als

3/3

der motorisierte Individualverkehr (MIV). Gemäss Übergangsbestimmung des Artikels 2^{quinquies} der Gemeindeordnung muss der Anteil des MIV am Gesamtverkehr bis in zehn Jahren um 10 Prozentpunkte gesenkt werden. «Die Massnahmen des Masterplans bringen dem Veloverkehr den Platz, der ihm gebührt», sagte Stadtpräsidentin Corine Mauch bei der Präsentation, «und sie helfen mit, dass die Mobilität trotz mehr Menschen auf gleich bleibendem Raum gewährleistet bleibt».

Hinweis an die Redaktionen:

Die Unterlagen der heutigen Medienkonferenz können Sie (hier) herunterladen; Informationen über Stadtverkehr 2025 finden Sie auch unter: www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025.

Masterplan Velo

Medienkonferenz

8. November 2012, Stadthaus, Konferenzraum

Referierende:

Stadtpräsidentin Corine Mauch

Stadträtin Ruth Genner

Stadtrat Daniel Leupi



Stadt Zürich

Stadtverkehr

2025 Zürich

macht vorwärts

Mehr Velofahrende

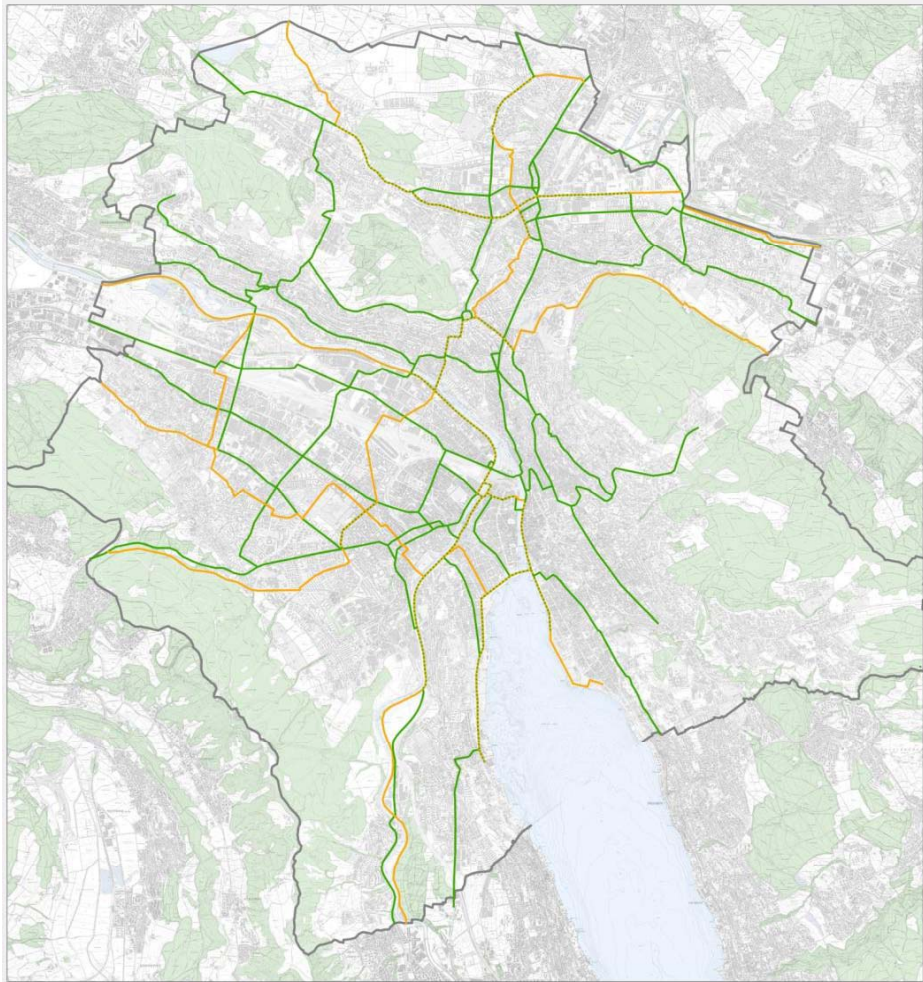
1. Fahrtypen und Bedürfnisse
2. Routennetz 2025
3. Velorouten brauchen Platz
4. Veloparkierung und Signalisierung
5. Ressourcenplanung Tiefbauamt

Fahrtypen und Bedürfnisse



Routennetz 2025

- Hauptrouuten
97 km
- Komfortrouuten
55 km

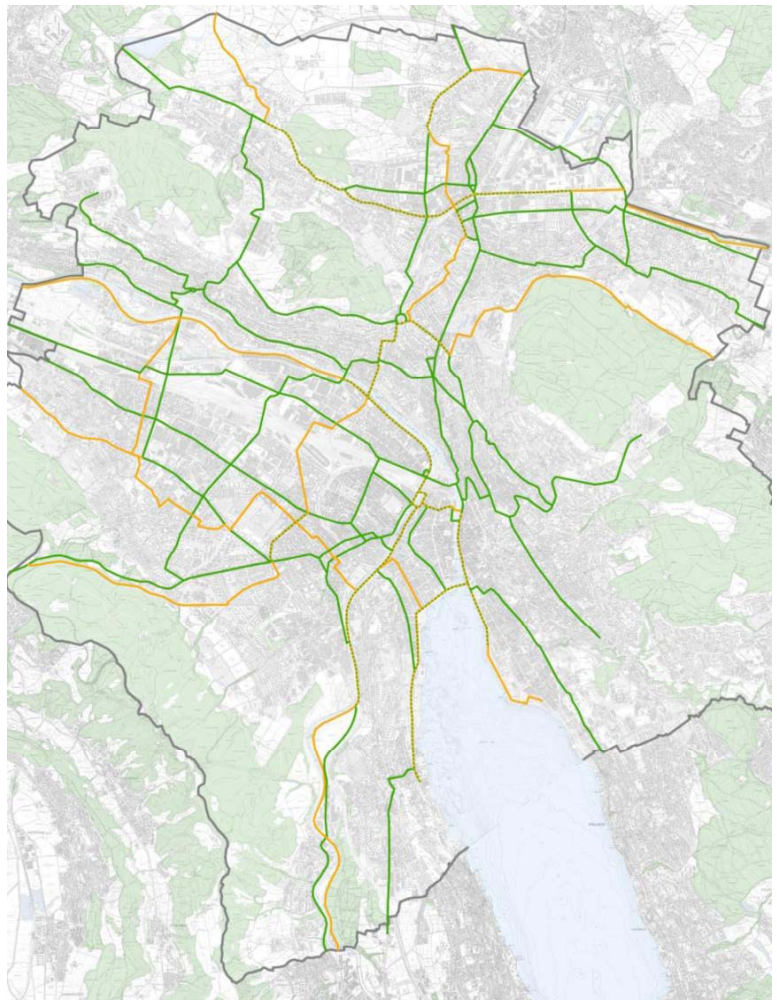


Komfortrouuten



- stadtquerende «Veloteppiche»
- sicher für alle
- familientauglich, lückenlos
- weitgehend getrennt vom MIV
- rund 55 km bis 2025 in diesem Standard

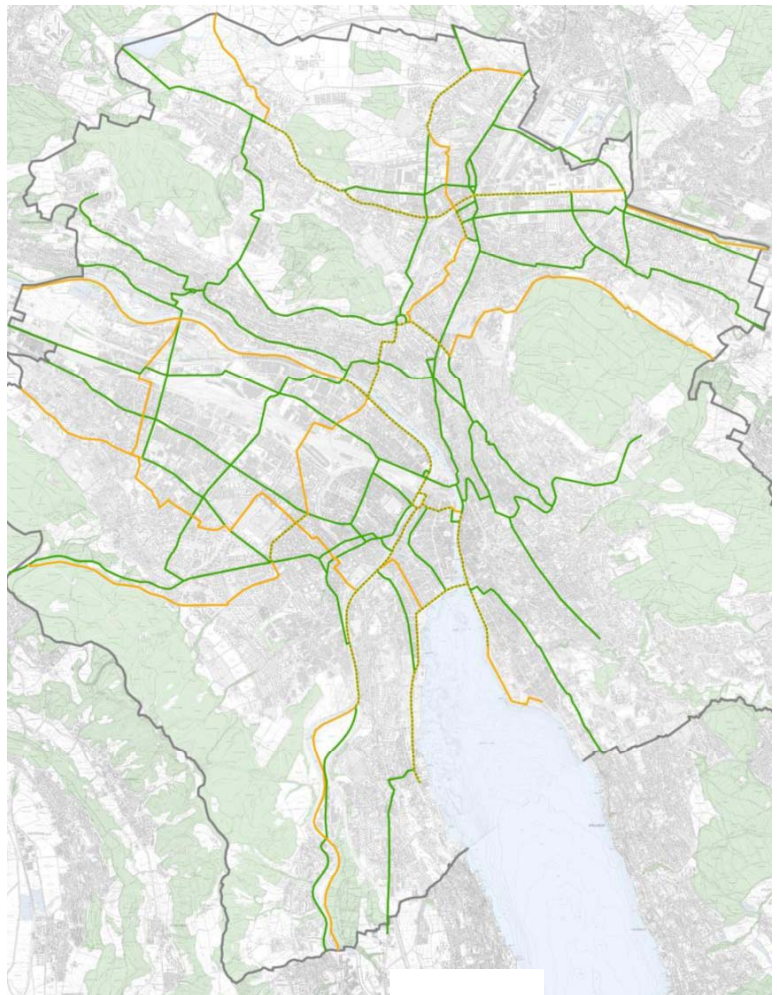
01.01.2012 11:24:23
8. November 2012, Seite 5



Hauptrouuten



- schnell und hindernisarm
- Radstreifen und Radwege
- 1.8 Meter breit
- rund 97 km bis 2025 in diesem Standard



Velorouten brauchen Platz

Parkplätze: umplatzieren, abbauen

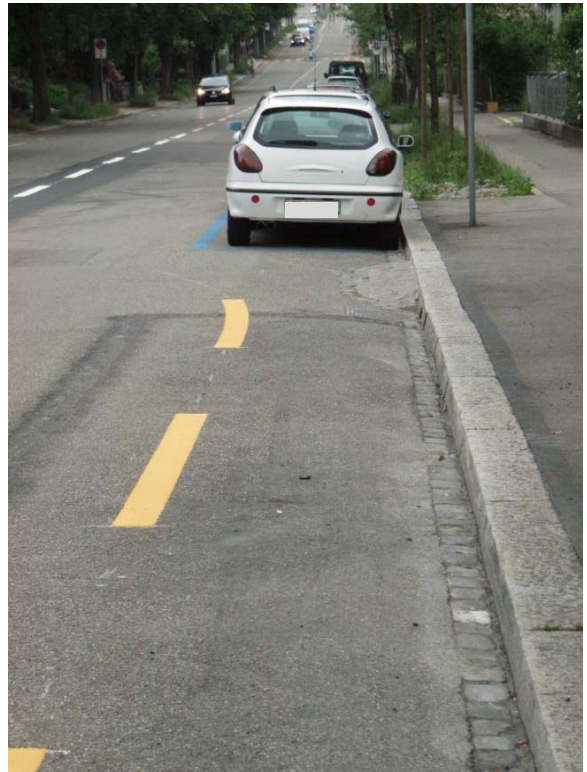
Alleen: versetzen, nicht setzen, Bäume fällen

Trottoirs: auf Minimalbreite verkleinern

Fahrstreifen: Überbreiten verschmälern, evtl.

Spuren abbauen

Landerwerb: möglichst wenig (Finanzen)



Veloparkierung

Velostationen am Hauptbahnhof
(Nord, Süd, Stadttunnel) und am
Bahnhof Stadelhofen

Flächendeckendes Konzept für
Veloparkierung an zentralen
Örtlichkeiten

Bewirtschaftung der Abstellplätze

Förderung privater Abstellplätze



Sichtbarmachen von Velorouten



Stadtverkehr 2025
8. November 2012, Seite 9

Ampelmaske Lichtsignalanlage



Stadtverkehr 2025
8. November 2012, Seite 10

Veloampel



Stadtverkehr 2025
8. November 2012, Seite 11

Ressourcenplanung Tiefbauamt (TAZ)

Projektierung und Realisierung

- Drei zusätzliche Stellen im TAZ, die erste ab Sommer 2013

Kostenschätzung bis 2025

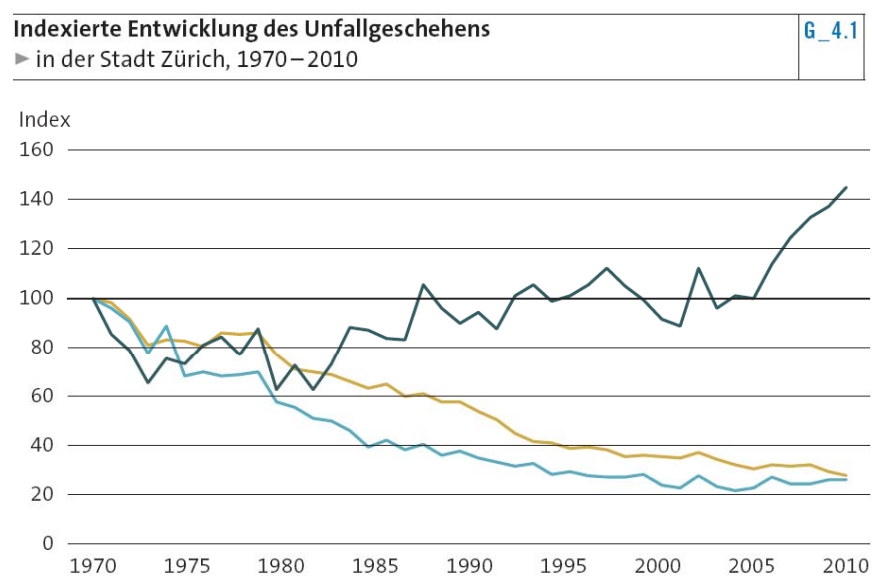
- Zusätzliche 55 Mio. Franken für Infrastruktur
- 12 Mio. für übrige Handlungsfelder (Prävention, Schulungen, Fahrkurse, Kommunikation, Grossanlässe u. a.)

Stadtverkehr 2025
8. November 2012, Seite 12

Sicherer im Stadtverkehr

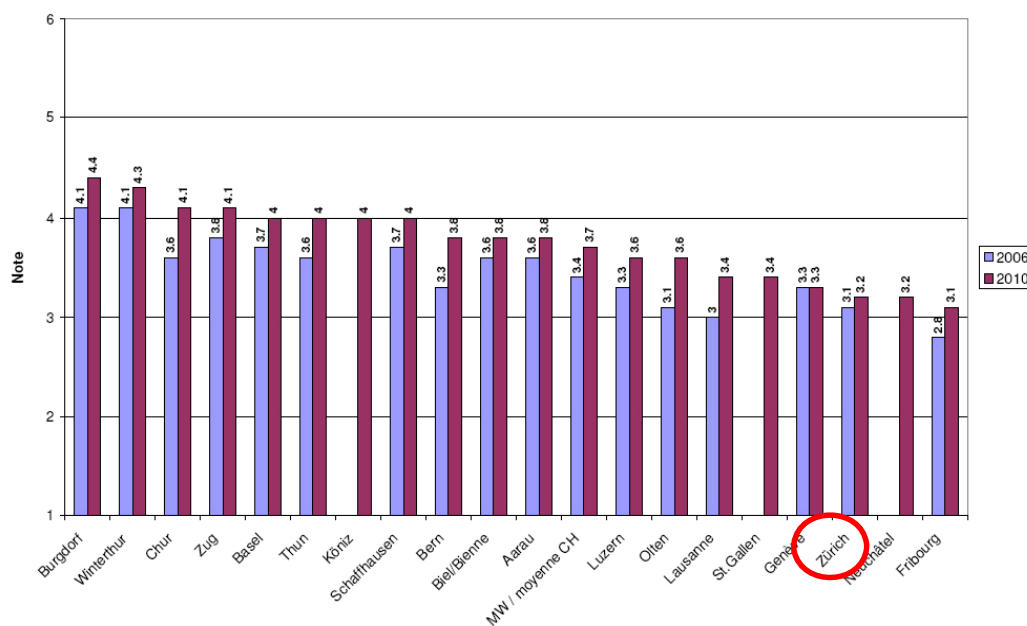
1. Unfallzahlen und Verkehrsklima
2. Dachkampagne «Fairness im Strassenverkehr» und Kontrollen
3. Verkehrsschulung

Entwicklung der Unfallzahlen



Veloklima 2010

Gesamtnote (Mittelwert aller Kategorien): Vergleich 2006-2010



Studie Vancouver 2012

- Ein separater Veloweg ist 9 mal sicherer als die streifenlose Führung auf einer MIV-Spur
- Ein Velostreifen ist doppelt so sicher wie die streifenlose Führung auf einer MIV-Spur
- Parkierung am Strassenrand halbiert die Sicherheit für Velofahrende

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/23078480>

Erkenntnisse

Fazit

- Velofahrende fühlen sich unsicher
- Velofahrende haben eine überdurchschnittliche Unfallexposition
- Velofahrende sind vermehrt an Unfällen beteiligt

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Veloinfrastruktur ist zwingend notwendig
- Sensibilisierung und Ausbildung ist eine Daueraufgabe

Ziel

- Durchgehende und sichere Velorouten
- Besseres Verkehrsklima und sich sicherer führende Velofahrende
- Mehr Velofahrende = mehr Sicherheit

Dachkampagne «Fairness im Strassenverkehr»

Problem

- Mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsregelmisssachtungen
- Gegenseitige Schuldzuweisungen

Zweck

- Sensibilisierung auf diverse Problempunkte
- Förderung von Akzeptanz und Fairness im Strassenverkehr
- Vorteile einer Verhaltensänderung aufzeigen

Ziel

- Die Velofahrenden sind vollwertige Verkehrsteilnehmende
- Verbesserung des Verkehrsklimas
- Die Sicherheit wird verbessert

Grundsätze

Das Verhalten jeder Verkehrsgruppe hat Auswirkungen auf die anderen Gruppen: **Der jeweilige Zielgruppe muss deshalb aufgezeigt werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden von einem bestimmten Verhalten profitieren**

Niemand ist unfehlbar, zudem ist bei jeder Verkehrsgruppe ein Prozentsatz mit «Unverbesserlichen» vorhanden: **Dies macht es nötig, nach Möglichkeit Verkehrssicherheitskampagnen mit repressiven Massnahmen zu kombinieren**

Das Verhalten jeder einzelnen Person bestimmt den Grad ihrer Verkehrssicherheit mit: **Sicherheit ist immer verbunden mit persönlicher Einschränkung – deshalb sollte ein adäquates Verhalten auf Freiwilligkeit basieren.**

Massnahmen

Kampagne	Zielgruppe	Nutzen
Velogasse	Pw, sekundär Velo	Velo / Fsg. / Pw
Velo / Fussverkehr	Velo und Fussgänger	Fsg. / Velo
*Trottoir – was ist erlaubt, was nicht	Velo und Fussgänger	Fsg. / Pw / Velo
*Rotlichtmissachtungen	Velo	Velo / Pw / Fsg.
**Sichtbarkeit – Vorsicht Vortrittsmissachtungen!	Velo und Pw	Velo / Pw
*Alkohol und Drogen	Velo	Velo / Pw / Fsg.
**Kurzfristige Aktionen (nach Aktualität)	nach Bedarf	

* kombiniert mit repressiven Massnahmen

** evtl. kombiniert mit repressiven Massnahmen

Informationsvermittlung

- TV-Spot
- Plakat E-Board
- Factsheet
- Erfrischungstuch
- Kundenkontakt
- Fahrschulen usw



Aktion Velogasse

Appell an Autofahrende auf der rechten Seite circa 1 Meter Platz für Velofahrerinnen und Velofahrer freizuhalten.

Primäre Zielgruppe



Den Pw-Lenkenden wird die Botschaft vermittelt.

Sekundäre Zielgruppe



Die Velofahrenden werden auf die Kampagne aufmerksam gemacht und zur Mithilfe aufgefordert, indem sie ihren Platz auf der Strasse beibehalten und nicht auf das Trottoir ausweichen.

Kontrollen



Fahrzeugkontrolle



Test Alkohol und Drogen



Überprüfung der Ausweise



Zweiradkontrolle (wozu auch die Velos gehören)

Verkehrsschulung Kinder

- **Grundlagenschulung**
Verkehrsregeln, Fahrzeugbeherrschung
- **Übungsphase**
Verkehrsschulungsanlage, Quartier, Veloprüfstrecken
- **Vertiefung / Festigung**
Veloprüfung, Mobilitätbildung und Dienstleistungen für Volksschulen
- **Infrastruktur**
Veloparcours auf Pausenplätzen,
Veloflicknachmittage, Elternveranstaltungen

Beispiele Verkehrsschulung



Veloparcours



Veloschulung in
Verkehrsschulungs-
anlage

Schulung Toter
Winkel



Velofahren für alle

Schnell, flexibel, umweltschonend, effizient.

Velofahren für alle

