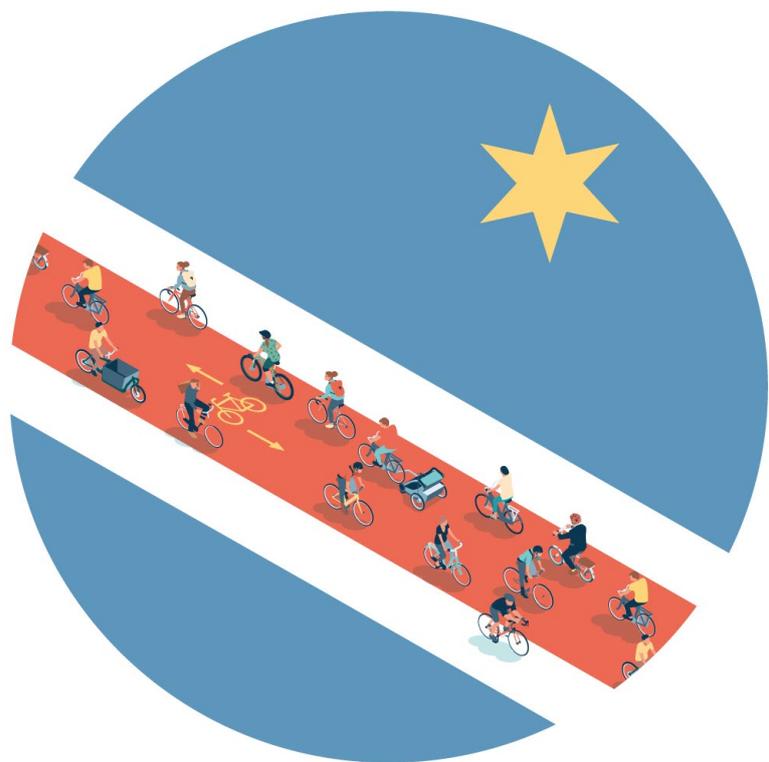


Zollikon – Kommunales Veloentwicklungskonzept

Schlussdokumentation

Gemeinde Zollikon

16. Juni 2025



Bearbeitung

Lisa di Lena

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Chiara Memper

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Nico Riwar

BSc FHO in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Projektteam

Peter Zimmermann

Gemeinde Zollikon, Sicherheit und Umwelt, Leiter Sicherheit / Polizeichef

Peter Stucki

Gemeinde Zollikon, Tiefbauamt, Leiter Kanalisation / Gewässer

Begleitgruppe

Sascha Ullmann

Gemeindepräsident Zollikon

André Müller

Gemeinderat Zollikon, Ressortvorsteher Sicherheit und Umwelt

Dorian Selz

Gemeinderat Zollikon, Ressortvorsteher Bau

Livio Peterer

Kanton Zürich Amt für Mobilität, Projektleiter Veloverkehr

Yvonne Ehrensberger

Pro Velo Kanton Zürich, Geschäftsführerin

Auftraggeberin

Gemeinde Zollikon

Bergstrasse 10

8702 Zollikon

Beilagen

- Übersichtsplan Schwachstellenanalyse Veloverkehr (Stand 23.05.2025)
- Datenblätter Schwachstellenanalyse Veloverkehr (Stand 23.05.2025)

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Projektorganisation und Prozess	7
1.3	Grundlagen	8
2	Situationsanalyse	9
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen und Rahmenbedingungen	9
2.2	Siedlung und Bevölkerung	10
2.3	Verkehr und Mobilität	12
2.4	Fazit	17
3	Ergebnisse Online-Umfrage	18
3.1	Teilnehmende und Velonutzung	18
3.2	Velowegnetz	19
3.3	Gefahrenstellen	22
3.4	Veloabstellplätze	24
3.5	Velomassnahmen	26
4	Zielsetzung	28
4.1	Zielgruppe	28
4.2	Zielsetzung und Stossrichtungen	29
5	Netzkategorien und Standards	30
5.1	Netzkategorien	30
5.2	Standards	31
6	Netzkonzeption	33
6.1	Grobkonzept	33
6.2	Netzplan	34
7	Schwachstellenanalyse	35
7.1	Erhobene Schwachstellen	35
7.2	Allgemeine Erkenntnisse	36
8	Massnahmen Veloförderung	40
8.1	Übersicht und Umsetzung	40
8.2	Massnahmen Infrastruktur	42
8.3	Massnahmen Velo- und Verkehrskultur	48
8.4	Massnahmen Veloplanung	52
8.5	Monitoring und Controlling	54
	Abkürzungen / Glossar	57
	Anhang	58
	Anhang 1: Netzplan Veloverkehr	58

Zusammenfassung

Ausgangslage

Durch die Lage der Gemeinde Zollikon an der Stadtgrenze zu Zürich und im dichten Siedlungsgebiet bestehen ideale Voraussetzungen für die Bestreitung kurzer und mittlerer Distanzen mit dem Velo. Durch die steigende Nutzung des E-Bikes wird das Potenzial des Veloverkehrs in der Gemeinde Zollikon weiter erhöht. Die Gemeinde hat das Potenzial des Veloverkehrs erkannt und möchte ihn fördern. Der Grundstein bildet das vorliegende kommunale Veloentwicklungskonzept, welche die Entwicklung des kommunalen Velowegnetzes sowie eine Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung umfasst.

Situationsanalyse

Die Gemeinde Zollikon ist Wohngemeinde angrenzend zur Stadt Zürich. Geprägt durch die topografischen Gegebenheiten konzentriert sich das Siedlungsgebiet in den beiden Ortsteilen Zollikon und Zollikerberg sowie im naheliegenden Weiler Sennhof. Die bedeutendsten öffentlichen Nutzungen liegen zentral in den beiden Siedlungszentren. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zur Stadt Zürich, der Nachbargemeinde Küsnacht sowie innerhalb der Gemeinde (Binnenverkehr). Die Wohnquartiere sind flächendeckend verkehrsberuhigt. Das dichte Kantonsstrassennetz weist hohe Verkehrsbelastungen auf, wobei vor allem die Forchstrasse ein enormes Trennelement in der Siedlungsstruktur darstellt. Innerhalb von Zollikon besteht ein dichtes kantonales Velowegnetz. Auf zahlreichen der kantonalen Verbindungen bestehen Schwachstellen.

Ergebnisse online-Umfrage

Im Rahmen einer online-Umfrage hatten die Raumnutzenden von Zollikon die Möglichkeit, ihr lokales Wissen und ihre Anliegen rund um den Veloverkehr einzubringen. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass in Zollikon Velopotenzial besteht und dieses noch nicht ausgeschöpft ist. Folgende wichtigsten Erkenntnisse konnten gewonnen werden:

- Trotz Hanglage der Gemeinde sind zahlreiche Personen im Alltag regelmässig oder gar täglich mit dem Velo unterwegs
- Analog zu den eingetragenen Wunschlinien konzentrieren sich die Gefahrenstrecken entlang des übergeordneten Strassennetzes
- Die relevantesten bzw. am häufigsten eingegangenen Gefahrenstellen bestehen an Knoten und Kreuzungen des übergeordneten Strassennetzes
- Sowohl im Zentrum wie auch an den wichtigsten ÖV-Haltestellen fehlt es an öffentlichen Veloabstellplätzen bzw. sind diese mangelhaft ausgestaltet

Zielsetzung

Unter dem Leitspruch «Zollikon steigt aufs Velo» setzt sich die Gemeinde das Ziel, die aktive Veloplanung voranzutreiben. Ziel dabei ist der Anstieg des Stellenwerts des Velos, sodass die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden. Vor allem auf kurzen und mittleren Distanzen soll der Anteil des Velos am Modalsplit merklich erhöht werden. Im Sinne der Zielsetzung werden folgende vier Stossrichtungen formuliert:

- Sichere und durchgehende Veloinfrastruktur
- Zusammenhängendes, direktes und intuitives Velowegnetz
- Genügende und hochwertige Veloabstellplätze
- Sichtbare Velokultur

Netzkategorien und Standards

Als Ergänzung zum bestehenden kantonalen Velowegnetz werden kommunale Verbindungen festgesetzt. Diese dienen der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde und der

Anbindung von wichtigen Attraktoren wie öffentliche Nutzungen, ÖV-Haltestellen etc. Im Potenzial und folglich dem zugehörigen Bedürfnis des Ausgestaltungsstandards sind die kommunalen Verbindungen mit den kantonalen Nebenverbindungen gleichzusetzen. Die Standards entsprechen den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich.

Netzkonzeption

Abgeleitet aus den Grundlagen und den daraus resultierenden Wunschlinien entsteht zuerst das Grobkonzept und nach der Verortung der Verbindungen das Velowegnetz. Das festgesetzte Velowegnetz weist folgende Merkmale auf:

- Das kantonale Velowegnetz bildet die Grundstruktur des Velowegnetzes in Zollikon. Das kantonale Velowegnetz wird durch kommunale Verbindungen ergänzt.
- Die kantonale Velobahn und Hauptverbindung umfassen die zentralen übergeordneten Verbindungen für den Durchgangsverkehr zwischen Stadt Zürich und rechtem Zürichseeufer sowie Stadt Zürich und Pfannenstiel-Anhöhe. Die kantonalen Nebenverbindungen vernetzen die übergeordneten Verbindungen und ergänzen die Anbindungen an die Nachbargemeinden.
- Die kommunalen Verbindungen verdichten das kantonale Velowegnetz, einerseits im Sinne von Horizontalverbindungen entlang der Höhenstufen, um unnötige Höhenmeter zu vermeiden und andererseits als Verbindungen abseits der stark belasteten Strassen als Alternativen zu den Hauptverkehrsachsen.

Schwachstellenanalyse

Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse wurden die kommunalen Verbindungen untersucht. Dabei wurden zahlreiche Schwachstellen und Netzlücken ermittelt. Auf den kommunalen Verbindungen durch die Quartiere ist die Sicherheit grundsätzlich gegeben. Es bestehen einzelne punktuelle Schwachstellen. Auf den übergeordneten Strassen fehlen Veloinfrastrukturen. Zahlreiche Knoten zwischen kommunalen und kantonalen Verbindungen weisen Sicherheitsdefizite auf, die Veloinfrastruktur fehlt oder Abbiegebeziehungen sind nicht gegeben. Die bestehenden öffentlichen Veloabstellplätze sind mehrheitlich mangelhaft.

Massnahmen Veloförderung

Zur Zielerreichung werden verschiedene Massnahmen definiert, welche die Veloförderung vorantreiben und den Veloverkehr in Zollikon stärken sollen. Neben Infrastrukturmassnahmen, welche primär die Behebung der aufgenommenen Schwachstellen umfassen, gilt es, Massnahmen in den Bereichen Velo- und Verkehrskultur und Veloplanung umzusetzen. Gleichzeitig ist ein Monitoring und Controlling der Massnahmen unerlässlich, um die laufende Veloförderung aufrechtzuerhalten. Durch eine vollumfängliche Förderung in den verschiedenen Bereichen soll die Präsenz des Velos in Zollikon gesteigert und die Situation für Velofahrende verbessert werden.

Die definierten Massnahmen reichen von der laufenden Umsetzung des Velowegnetzes sowie der Erstellung und Bewirtschaftung öffentlicher Veloabstellplätze über Sicherheitskampagnen und Förderaktionen bis hin zur Aktualisierung des Velowegnetzes im kommunalen Richtplan Verkehr und zur Anpassung der Richtlinien privater Veloabstellplätze. Eine zentrale Massnahme bildet das Umsetzungsmonitoring und Controlling der aufgestellten Massnahmen sowie die Kommunikation dieser bzw. der Veloförderung im Allgemeinen.

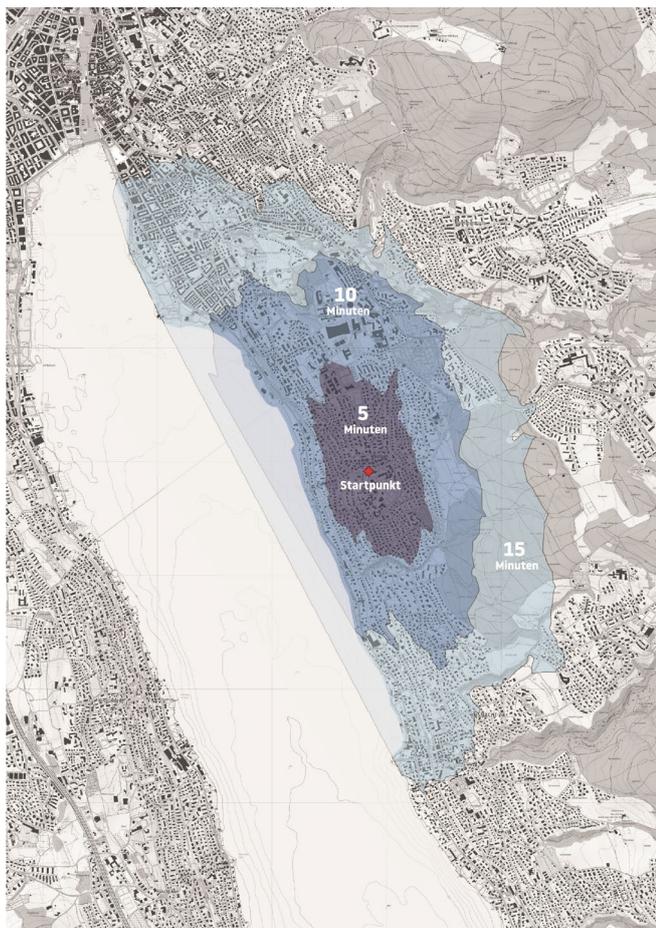
1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Während die Mobilitätsbedürfnisse steigen, ist der vorhandene Raum beschränkt. Folglich sind zweckmässige, effiziente und nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, um die Lebensqualität auch künftig hochzuhalten. Zweckmässig bedeutet, je nach Distanz (und physischer Möglichkeiten) das am besten geeignete Verkehrsmittel zu wählen. Gerade für kürzere Distanzen ist dies der Fuss- und Veloverkehr, wobei das Velo auch für Strecken bis zu 15 km ein durchaus attraktives Verkehrsmittel ist und das Potenzial durch die steigende E-Bike-Nutzung weiter erhöht wird.

Durch die Lage der Gemeinde Zollikon an der Stadtgrenze zu Zürich und im dichten Siedlungsgebiet bestehen ideale Voraussetzungen für die Bestreitung kurzer und mittlerer Distanzen mit dem Velo. Vor allem vom Ortsteil Zollikon können innerhalb 15 Minuten mit dem Standardvelo (bis zum Stadelhofen bzw. Zentrum Küsnacht) und insbesondere mit dem E-Bike (bis zum Paradeplatz bzw. Zentrum Erlenbach) zahlreiche Zielorte erreicht werden. Weiter bekommt auch die Verbindung zwischen Zollikon und Zollikerberg, die aufgrund der topografischen Gegebenheiten für den Veloverkehr nicht ideal ist, durch den steigenden Nutzen von E-Bike eine höhere Bedeutung. In Abbildung 1 sind die Reichweiten ab Gemeindehaus Zollikon innerhalb 5, 10 und 15 Minuten für ein Standardvelo sowie ein E-Bike (25 km/h) ausgewiesen.

Reichweite Standardvelo, ab Gemeindehaus



Reichweite E-Bike 25 km/h, ab Gemeindehaus

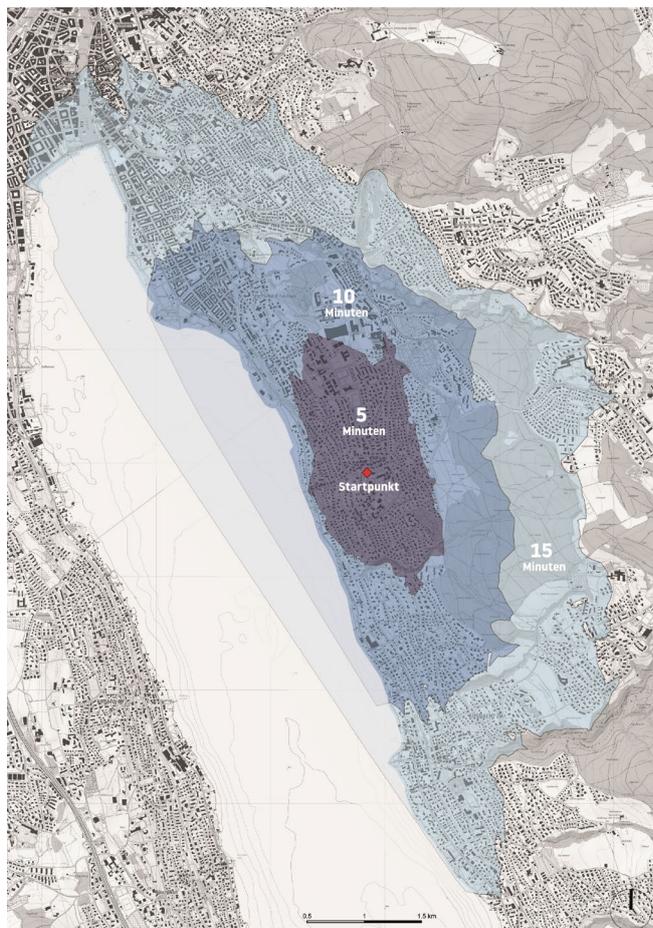


Abbildung 1: Reichweite mit Standardvelo und E-Bike ab Zollikon

Die Gemeinde hat das Potenzial des Veloverkehrs erkannt und möchte ihn fördern. Dies primär unter dem Aspekt der gesteigerten Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Damit sichere Veloverbindungen realisiert werden können, soll im Rahmen eines kommunalen Veloentwicklungskonzepts eine Netzentwicklung sowie eine Schwachstellen- und Massnahmenanalyse durchgeführt werden. Dies unter Einbezug des im Richtplan eingetragenen kantonalen Velowegnetzes sowie weiteren übergeordneten regionalen Veloverbindungen. Das Konzept dient als Grundlage für weitere Planungen und Förderung des Veloverkehrs in der Gemeinde Zollikon.

Das Konzept umfasst primär den Alltagsverkehr. Der Freizeitverkehr (Velowandern und Mountainbiken) wird nicht explizit abgehandelt bzw. ist nur in beschränktem Mass Bestandteil des Konzepts.

1.2 Projektorganisation und Prozess

Das kommunale Veloentwicklungskonzept wurde gemeinsam mit einem gemeindeinternen Projektteam erarbeitet und die Zwischenergebnisse im Rahmen mehrerer Begleitgruppensitzungen reflektiert. Die Begleitgruppe bestand einerseits aus Fachpersonen im Bereich Veloverkehr (kantonale Fachstelle und ProVelo Zürich) sowie aus politischen Vertretern der Gemeinde (Mitglieder Gemeinderat Zollikon).

Die Erarbeitung des Konzepts fand in mehreren Arbeitsschritten statt. Die Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsschritte sind analog in den gleichnamigen Kapiteln nachfolgend aufgeführt.

Ergänzend zur Situationsanalyse fand im Rahmen einer online-Umfrage eine Befragung der Bevölkerung zum Thema Veloverkehr in Zollikon statt. Die Ergebnisse der Umfrage fanden Einbezug sowohl bei der Netzkonzeption als auch bei der Massnahmenplanung.

1.3 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung genutzt (Liste nicht abschliessend):

- [1] Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesverfassung vom 18.04.2024
- [2] Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom 18.03.2022
- [3] Kanton Zürich: Kantonaler Richtplan vom 11.03.2024
- [4] Kanton Zürich: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich vom 09.01.2018
- [5] Kanton Zürich: Regionaler Richtplan Pfannenstiel vom 15.03.2023
- [6] Kanton Zürich: Regionales Gesamtverkehrskonzept Pfannenstiel vom 22.06.2023
- [7] Kanton Zürich: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich vom Mai 2024
- [8] Bundesamt für Statistik: Pendlermobilität Gemeindematrix 2020 vom 21.09.2023
- [9] Kanton Zürich: Strassenverkehrszählungen 2024
- [10] Geoportal des Bundes (geo.admin.ch) diverse Layer, Bezug 2024/2025
- [11] Geoportal Kanton Zürich (geo.zh.ch) diverse Layer, Bezug 2024/2025
- [12] Gemeinde Zollikon: Kommunaler Gesamtplan vom 01.06.1983
- [13] Gemeinde Zollikon: Bau- und Zonenordnung vom 26.06.1996
- [14] Kanton Zürich: Standards Veloverkehr vom Februar 2023
- [15] Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz: Veloverkehr in Kreuzungen Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17 (2021)
- [16] Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz: Veloparkierung Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7 (2008)
- [17] Kanton Zürich: Veloparkierung für Schulen Merkblatt (Oktober 2012)
- [18] Kanton Zürich: Veloparkierung im öffentlichen Raum (Oktober 2012)
- [19] Stadt Zürich: Kommunaler Verkehrsplan Veloverkehr (13.06.2022)
- [20] Gemeinde Küsnacht: Kommunaler Richtplan Verkehr (07.09.2020)
- [21] Gemeinde Maur: Kommunaler Richtplan Verkehr (24.09.2021)
- [22] Gemeinde Zumikon: Kommunaler Richtplan (06.03.2018)

Ergänzend zu den aufgeführten Grundlagen wurden verschiedene Projektunterlagen durch die Gemeinde Zollikon zur Verfügung gestellt (u.a. Projektpläne Dufourplatz und Forchstrasse). Weiter wurden verschiedene aktuelle VSS-Normen und verschiedene Handbücher und Merkblätter zur Veloplanung genutzt.

2 Situationsanalyse

2.1 Übergeordnete Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

In zahlreichen übergeordneten Grundlagen auf Stufe des Bundes, des Kantons, der Region sowie der Gemeinde Zollikon wird die Förderung des Veloverkehrs behördenverbindlich festgesetzt. Nachfolgend ist eine Auswahl der wichtigsten übergeordneten Rahmenbedingungen und Ziele aufgeführt.

Bund

Im Jahr 2018 wurde der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom Stimmvolk und den Ständen mit 73.6 % angenommen. Darauf wurde einerseits der entsprechende Verfassungsartikel (Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege) ergänzt sowie das zugehörige Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom Parlament verabschiedet. Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz (VWG) in Kraft. Darin sind u.a. Planungsgrundsätze und Zuständigkeiten formuliert. Kantone sind dazu verpflichtet, innert fünf Jahren (bis Ende 2027) die Velowegnetze für den Alltag- und den Freizeitverkehr behördenverbindlich festzulegen und bis Ende 2042 diese baulich umzusetzen. Die Kantone können dabei die Planung der kommunalen Netze an ihre Gemeinden delegieren. Kommunale Velowegnetze sind gemäss Veloweggesetz ebenfalls Teil der Velowegnetze.

Kanton Zürich

Im Raumordnungskonzept (ROK) des Kantons Zürich wird Zollikon als urbane Wohnlandschaft eingeteilt. Dabei handelt es sich um Raumstrukturen, die einen hohen Grad an Urbanität besitzen, deren Entwicklung der lokalen Arbeitsplatzgebiete jedoch nicht mit jener der Stadtlandschaften vergleichbar ist, wodurch die Zahl der wegpandelnden Beschäftigten überwiegt. Die Entwicklung im Bereich Wohnen steht auch künftig im Vordergrund. Handlungsbedarf besteht u.a. in der Entwicklung nach innen unter Wahrung der hohen Wohnqualität, der Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen und die Verminderung der unerwünschten Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete.

Im Rahmen der Gesamtstrategie Verkehr des Kantonalen Richtplans wird u.a. die Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs als Ziele festgesetzt. Vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten ist der Fuss- und Veloverkehr zu fördern, jedoch auch als Bestandteil von längeren Wegketten in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr mitzudenken. Der Fokus des Veloverkehrs liegt bei Distanzen unter 15 Kilometer.

Als einer der Leitsätze des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) des Kantons Zürich wird die Weiterentwicklung des Verkehrssystems anhand der Erreichbarkeitsvorgaben des ROK definiert. Für Stadtlandschaften und urbane Wohnlandschaften bedeutet dies die Verbesserung der Erschliessung mit ÖV und Veloverkehr.

Unter dem Ziel der Steuerung der Verkehrsnachfrage wird die Erhöhung des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen festgesetzt. Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen soll sich kontinuierlich erhöhen und im Jahr 2030 8 % aller Wegetappen umfassen. Weiter ist unter dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit die subjektive Verkehrssicherheit zu steigern. Alle Verkehrsteilnehmenden (u.a. Velofahrende) sollen sich bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher fühlen. Dafür stellt der Kanton ein bedarfsgerechtes, sicheres und gut signalisiertes kantonales Velowegnetz bereit.

Region Pfannenstiel

Im Regionalen Richtplan wird neben der Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung die Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr als wichtigster verkehrsplanerischen Lösungsansatz festgehalten. Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs sowie Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr gilt es zu erhöhen. Dies soll im Rahmen einer Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs stattfinden, was u.a. die Optimierung der Wegnetze, die sichere und attraktive Gestaltung der Verbindungen und die Bereitstellung von Veloabstellplätzen umfasst. Dabei ist insbesondere der Zugang der ÖV-Haltestellen im Rahmen der Multimodalität zu berücksichtigen. Für die Gemeinden gilt, das kommunale Velowegnetz zu überprüfen und dies überkommunal abzustimmen.

Im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) wird als Ziel die Verbesserung der Verbindung und Feinerschliessung aller Gemeinden für den Fuss- und Veloverkehr festgesetzt. Als Handlungsbedarf wird dabei u.a. die Priorisierung von Veloverbindungen und die Behebung ermittelten Schwachstellen genannt. Ein weiteres Ziel besteht darin, den Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen kontinuierlich zu erhöhen, wobei im Jahr 2040 der Veloverkehrsanteil am Modalsplit (ohne Berücksichtigung des Fussverkehrs) mindestens 8 % betragen soll. Im Rahmen der objektiven Verkehrssicherheit ist das Ziel, die Zahl und Schwere von Unfällen zu senken und der subjektiven Verkehrssicherheit, dass sich alle Verkehrsteilnehmende bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher fühlen. Die Strategie zur Förderung des Veloverkehrs umfasst:

- Die Bereitstellung eines sicheren, lückenlosen Alltags- und Freizeitnetz
- Der frühe Einbezug des Veloverkehrs bei Massnahmen im Strassenraum
- Die Berücksichtigung der künftigen Potenziale des Veloverkehrs (mehr Velofahrende, grössere Distanzen etc.) bei der Erstellung von Veloinfrastrukturen
- Die Bereitstellung von genügend gut zugänglichen, sicheren und an künftigen Nutzungsbedürfnissen ausgerichtete Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten
- Die Koordination der Velonetzplanung mit den Nachbarregionen

Kommunal

Im Rahmen der aktuellen Legislatur (2022–2026) hat der Zolliker Gemeinderat verschiedene Ziele zur Erhaltung bzw. Steigerung der Lebensqualität in Zollikon festgesetzt. Im Bereich Verkehr wird unter anderen das Ziel sicherer Veloverbindungen durch Zollikon definiert. Der Gemeinderat setzt sich für sichere Velorouten durch Zollikon ein.

2.2 Siedlung und Bevölkerung

Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Zollikon erstreckt sich vom rechten Zürichseeufer bis zur Zürichberg-Pfannenstielkette und grenzt im Norden an die Stadt Zürich. Die Gemeinde besteht aus zwei Ortsteilen, Zollikon (Dorf) und Zollikerberg (Berg), sowie dem Weiler Sennhof, welcher circa 1 km südöstlich von Zollikerberg liegt. Das Gemeindegebiet ist stark durch die Topografie geprägt – einerseits durch die Hanglage, wobei vor allem der Ortsteil Zollikon stark betroffen ist, und andererseits durch die zahlreichen Tobel, die u.a. zwischen Zollikon Dorf und Küsnacht, Zollikerberg und Witikon sowie zwischen Zollikerberg und Sennhof bestehen. Das Siedlungsgebiet konzentriert sich auf die beiden Ortsteile und den Weiler. Ansonsten besteht das Gemeindegebiet mehrheitlich aus Waldfläche, vor allem zwischen Dorf und Berg, sowie aus ackerbaugeprägter Landschaft im Süden und Osten von Zollikerberg.

Einwohnende und Arbeitsplätze

Zollikon ist primär Wohngemeinde. Aktuell leben 13'500 Personen (Stand 2024) in der Gemeinde, wobei eine leichte bis moderate Zunahme prognostiziert wird. Die grösste Bevölkerungsdichte besteht in Zollikerberg sowie in den Quartieren oberhalb des Zentrums Dorf. Unterhalb des Zentrums bis zum Seeufer sowie im Sennhof ist die Bevölkerungsdichte gering.

In der Gemeinde sind aktuell 6'800 Personen beschäftigt (Vollzeitäquivalent, Stand 2022). Die überragende Mehrheit der Beschäftigten (95 %) arbeitet im Tertiärsektor (Dienstleistungssektor). Grösste Arbeitsstätte ist das Spital Zollikerberg inkl. umliegenden Pflegezentren und Altersresidenzen mit rund 1'200 Mitarbeitenden. Weitere grössere Arbeitsstätten befinden sich im Ortsteil Dorf sowohl im Zentrum der Gemeinde als auch im Gewerbegebiet von Zollikon, welches zwischen Zentrum und Stadtgrenze Zürich liegt.

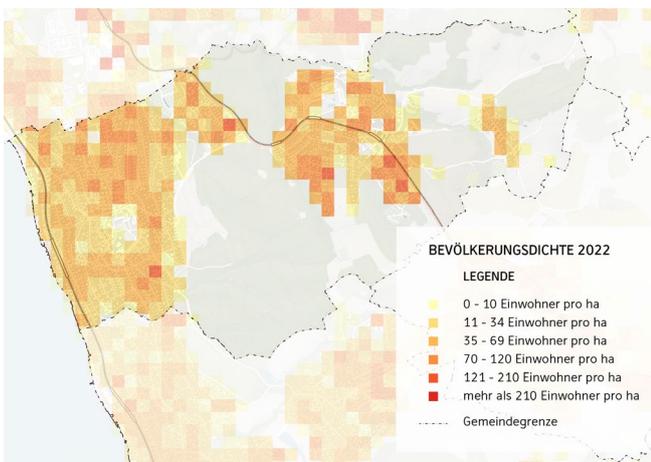


Abbildung 2: Bevölkerungsdichte Stand 2022
(Bevölkerungsstatistik, Bundesamt für Statistik)

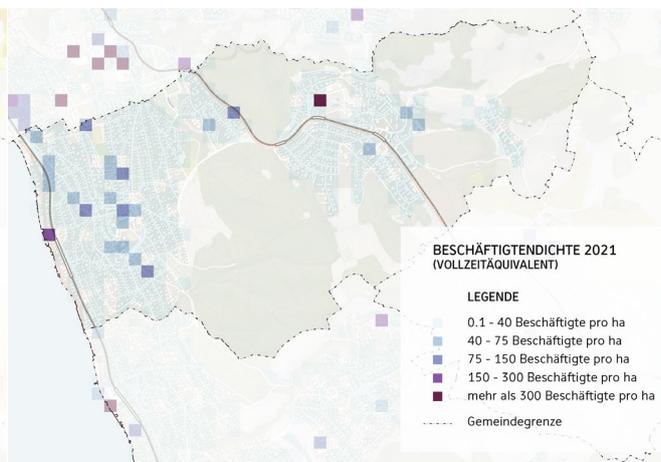


Abbildung 3: Beschäftigtendichte (Vollzeitäquivalent)
Stand 2021 (Unternehmensstatistik, Bundesamt für Statistik)

Wichtige Quell- und Zielorte

Die wichtigsten Zielorte der Gemeinde befinden sich im Zentrum des Ortsteils Dorf. Hier sind die wichtigsten öffentlichen Nutzungen und Dienstleistungen wie Gemeindeverwaltung, Schule (Primar- und Sekundarstufe), Bibliothek, Lebensmittelgeschäfte, Apotheke und Post angesiedelt. Zwischen Dorfzentrum und Stadt Zürich besteht zudem das Gewerbegebiet, welches verschiedene Arbeitsstätten und Dienstleistungsbetriebe umfasst. Ergänzend befindet sich ein weiteres untergeordnetes Zentrum in Zollikerberg mit kleineren Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten sowie einem zusätzlichen Schulstandort (Primarstufe). Die Zielorte sowohl im Dorf als auch im Berg sind mehrheitlich konzentriert angesiedelt mit nur wenigen Nutzungen ausserhalb der Zentren.

In Zollikon bestehen zahlreiche Freizeitnutzungen und Naherholungsräume. Diese befinden sich mehrheitlich ausserhalb der Zentren am Rand des Siedlungsgebiets. Wichtigste Freizeitnutzungen der Gemeinde sind das Schwimmbad Fohrbach, welches auch regional eine grosse Bedeutung aufweist, die Seebadi Zollikon, die Sportplätze Ried inkl. Skatepark an der Grenze zur Stadt Zürich sowie die Tennisplätze zwischen Zollikerberg und Sennhof. Zudem bestehen ausserhalb der Siedlungsgebiete verschiedene Grillplätze und Sportanlagen (Vitaparcours). Der Rumensee an der südlichen Gemeindegrenze (Gemeindegebiet Küsnacht) ist ein wichtiges Naherholungsgebiet.

2.3 Verkehr und Mobilität

Verkehrsnachfrage und Pendlerverkehr

Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen der Gemeinde Zollikon bestehen gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) mit der Stadt Zürich, der Gemeinde Küsnacht sowie innerhalb Zollikon (Binnenverkehr). Dabei hebt sich die Verkehrsbeziehung zur Stadt Zürich mit insgesamt fast 23'000 Personenwege im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) deutlich ab.

Die Pendlerstatistik des Bundes zeigt ein ähnliches Bild. Für die Bevölkerung von Zollikon (Wohngemeinde) sind die Stadt Zürich, Zollikon und Küsnacht die wichtigsten Arbeitsgemeinden. Während die Stadt Zürich zwischen 2014 und 2020 an Bedeutung als Arbeitsplatz zugenommen hat, ist die Zahl an Pendelnden nach Küsnacht gesunken. Demgegenüber ist Zollikon als Arbeitsgemeinde vor allem für die Zoller Bevölkerung sowie die Bevölkerung aus der Stadt Zürich und den Gemeinden Maur, Egg und Küsnacht zentral. Aus der Statistik erschliesst sich, dass sowohl die wichtigsten Quell- als auch Zielorte im Zoller Pendlerverkehr innerhalb eines Umkreises von 15 km vom Zentrum Zollikon liegen.

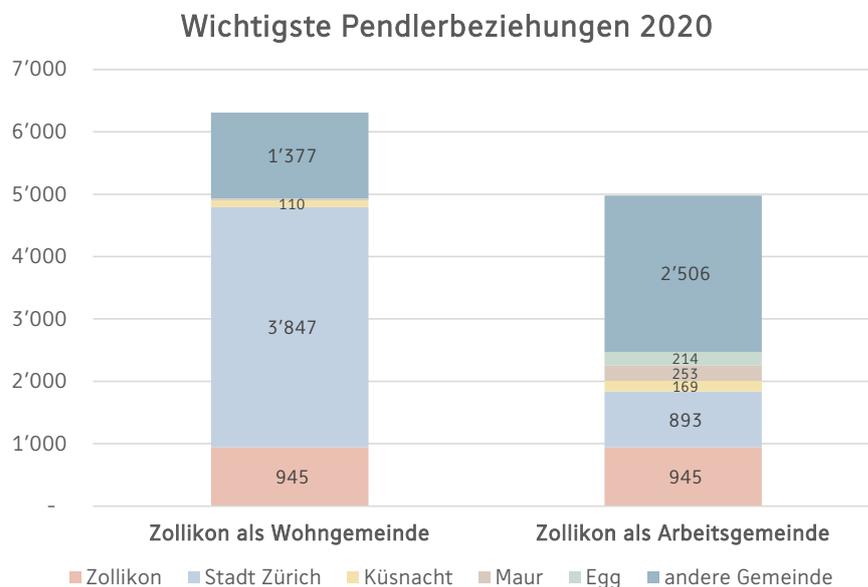


Abbildung 4: Wichtigste Pendlerbeziehungen Gemeinde Zollikon (Pendlerstatistik 2020)

Strassennetz und Verkehrsbelastung

In Zollikon besteht ein dichtes Netz an Kantonsstrassen, wobei vor allem die Seestrasse und die Forchstrasse sowie die Binzstrasse als Hauptverkehrsachsen eine hohe Bedeutung im regionalen Gesamtverkehrsnetz aufweisen. Die weiteren Kantonsstrassen haben eine untergeordnete Funktion und sind hauptsächlich für den kommunalen Verkehr sowie als Verbindungsachsen für die Nachbargemeinden zentral. Die höchste Verkehrsbelastung weist die Forchstrasse mit über 20'000 Fahrzeugen pro Tag (Messstandort beim Knoten Bergstrasse) auf, gefolgt von der Seestrasse mit mehr als 16'000 Fahrzeugen pro Tag (Messstandort Knoten Bahnhofstrasse). Die übrigen Kantonsstrassen sind verkehrlich deutlich weniger belastet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt dabei zwischen 6'000 und 7'000 Fahrzeugen.

Die Gemeindestrassen fungieren mehrheitlich als Erschliessungsstrassen in den Quartieren und sind flächendeckend als Tempo-30-Zonen verfügt. Ausnahme bildet die Bahnhofstrasse, welche als weiterführende Achse der Bergstrasse dient und an die Seestrasse anbindet. Die signalisierte Geschwindigkeit der Bahnhofstrasse ist 50 km/h.

Verkehrssicherheit

In den letzten fünf Jahren (2019–2023) ist es insgesamt zu 32 registrierten Unfällen mit Velobeteiligung gekommen, wovon lediglich drei Unfälle Schwerverletzte forderten. Bei mehr als der Hälfte der Unfälle handelt es sich um Schleuder- oder Selbststunfälle. Zahlreiche Unfälle ereigneten sich entlang der Forchstrasse oder einer der übrigen Kantonsstrassen, wobei der Dufourplatz mit drei Unfällen in fünf Jahren ein Unfallhäufungspunkt darstellt. Ein weiterer Unfallhäufungspunkt befindet sich beim Knoten Gustav-Maurer-/Rietstrasse.

Weiter ist festzuhalten, dass viele Unfälle oder auch Beinahe-Unfälle nicht registriert werden. Die Dunkelziffer ist bekanntermassen hoch, entsprechend wichtig ist es, die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden bei der Planung zu berücksichtigen.

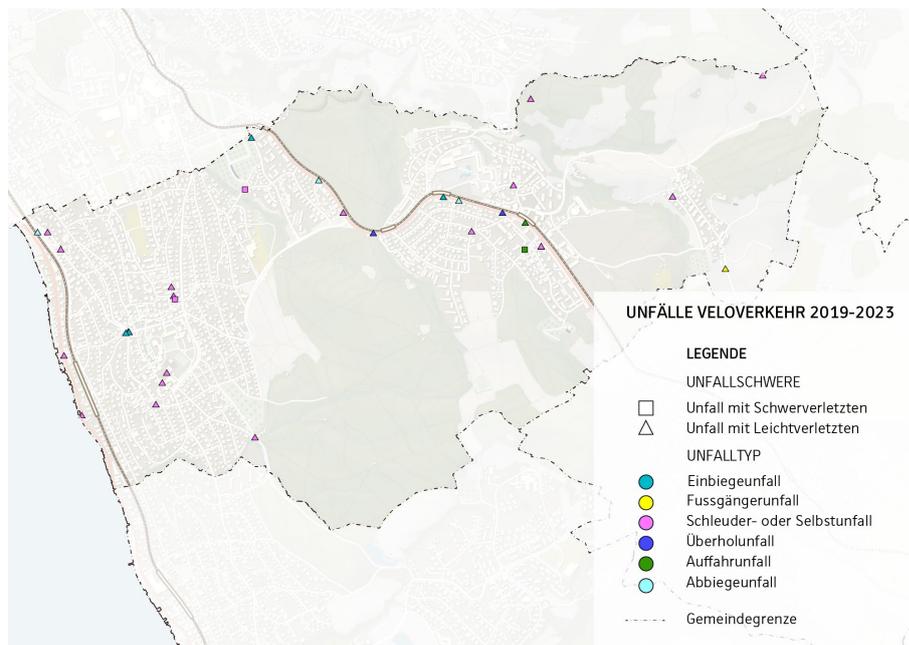


Abbildung 5: Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Velobeteiligung 2019–2023 (ASTRA 2024)

Öffentlicher Verkehr

Das Siedlungsgebiet von Zollikon ist durch zahlreiche Haltestellen flächendeckend vom ÖV erschlossen. Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung bilden dabei die beiden Bahnkorridore. Der S-Bahn-Korridor entlang des Seeufers mit dem Bahnhof Zollikon bietet Verbindungen zum Zürcher Hauptbahnhof sowie den Gemeinden des rechten Zürichseufers. Die Forchbahnlinie erschliesst das Siedlungsgebiet Zollikerberg mittels drei Haltestellen und dient als Verbindung zum Stadelhofen bzw. in Richtung Forch/Egg. Ergänzend verkehren zahlreiche Buslinien in der Gemeinde und das Siedlungsgebiet (Dorf und Berg) ist durch zahlreiche Bushaltestellen optimal erschlossen. Die Buslinien verkehren mehrheitlich auf den Kantonsstrassen.

Die Mehrheit des Siedlungsgebiets ist gemäss ÖV-Erschliessungsgüte mindestens mittelmässig durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (Gütekategorie C). Ausnahme bildet das Siedlungsgebiet Sennhof sowie das Gebiet im Bereich der Bergstrasse. Sowohl das Gebiet um die Forchbahnhaltestellen als auch die Gebiete um die Dufourstrasse, den Bahnhof Zollikon und entlang der Stadtgrenze Zürichs weisen eine gute Erschliessung auf (Gütekategorie B).

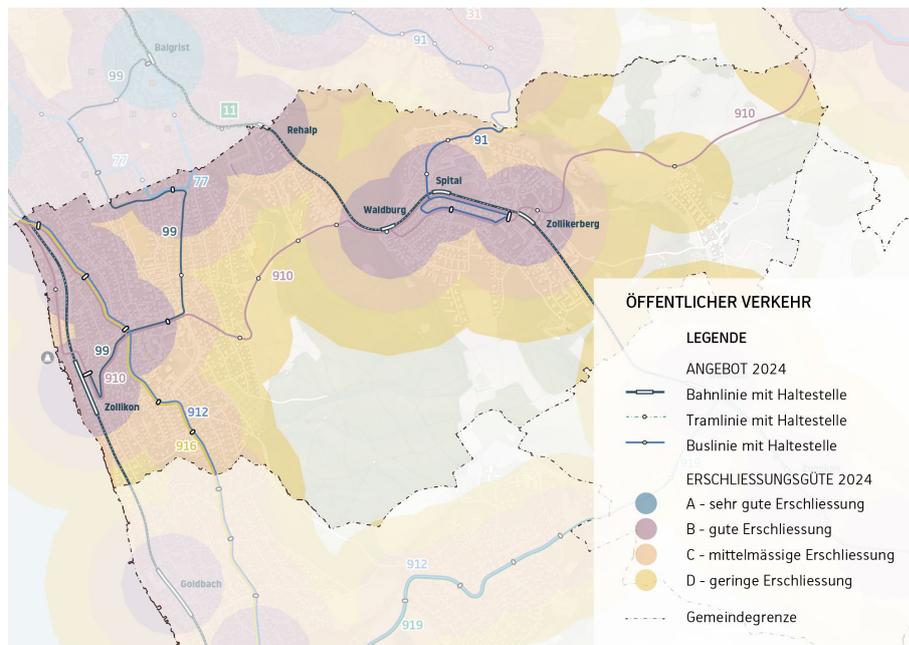


Abbildung 6: ÖV-Netz Zollikon Stand 2024

Velowegnetz

Das Velowegnetz in Zollikon besteht aus kantonalen und kommunalen Verbindungen für den Alltagsverkehr sowie Freizeitverbindungen wie SchweizMobil-Routen oder regionalen Freizeitverbindungen. Das Velowegnetz ist in Abbildung 7 abgebildet.

Grundgerüst des Velowegnetzes in Zollikon bildet das kantonale Velowegnetz Alltag, welches aus Velobahnen, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen besteht. Das kantonale Netz dient der grossflächigen Abholung des Velopotenzials und ist vor allem auf lange Distanzen und die Erreichung von Zielorten regionaler oder gar kantonalen Bedeutung ausgelegt. Das kantonale Velowegnetz Alltag ist gemeinsam mit den regionalen Freizeitverbindungen im Regionalen Richtplan Verkehr festgesetzt.

Das aktuell gültige kommunale Velowegnetz wurde im kommunalen Gesamtplan der Gemeinde Zollikon (1983) festgesetzt. Darin sind zwei Verbindungen als kommunale Festlegungen eingetragen, einerseits die Verbindung Rehalp-Hasenbart-Trichtenhäuser-Resirain-Sennhof-Oberhueb-Huebwisens-Zumikon und andererseits die Verbindung Waldburg-Schlund-Unter Allmend-Wisler.

Die kommunalen Velowegnetze der Nachbargemeinden (Stadt Zürich, Maur, Zumikon und Küsnacht) wurden alle in den letzten sieben Jahren angepasst und in den kommunalen Richtplänen festgesetzt. Mit dem kommunalen und übergeordneten Velowegnetz werden in Zollikon mit zwei Ausnahmen alle Anschlüsse der Velowegnetze der Nachbargemeinden abgeholt. Lediglich auf der Alten Landstrasse an der Grenze zu Küsnacht sowie auf der Bleulerstrasse an der Grenze zur Stadt Zürich bestehen in Zollikon keine Anbindungen.

Im Bereich des Freizeitverkehrs führt entlang der Achse Guggenstrasse/Bahnhofstrasse (analog kantonale Velobahn) die regionale SchweizMobil-Route 66 Rapperswil-Baden. Weiter besteht auf der Achse Chuehschwanz-Wieslerstrasse-Rotfluhstrasse-Rietstrasse-Im Walder eine Freizeitverbindung von regionaler Bedeutung.

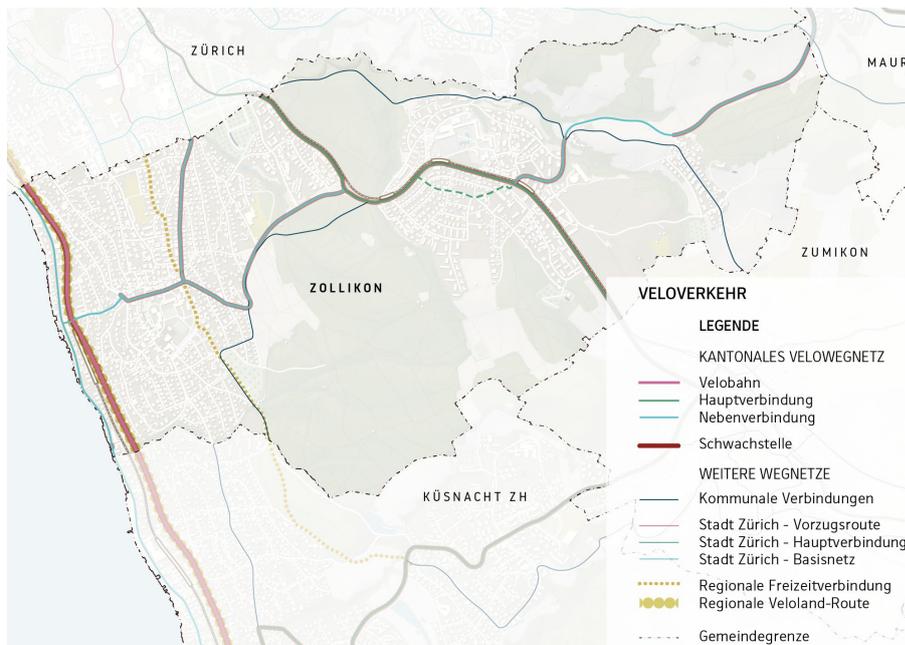


Abbildung 7: Aktuell-gültiges Velowegnetz Zollikon

Führung und Wegweisung Veloverkehr

Der Veloverkehr in Zollikon wird mehrheitlich im Mischverkehr (mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn oder mit dem Fussverkehr auf einer gemeinsamen Fläche) geführt, es bestehen keine separaten Veloinfrastrukturen. Die Lenkung des Veloverkehrs wird dabei, vor allem innerhalb des Quartiers, mittels Markierungen erzielt.

Weiter sind in Zollikon zahlreiche Wegweisungen für den Veloverkehr vorhanden, die sowohl kantonale sowie kommunale Verbindungen im Alltags- und Freizeitverkehr umfassen. Neben den Richtungsangaben sind teilweise auch Distanzangaben aufgeführt. Gewisse Signale sind bereits etwas älter und dadurch mangelhaft und nicht den festgesetzten Verbindungen entsprechend.



Abbildung 8: Veloführung durch Markierung beim Knoten Wald-/Rietholzstrasse



Abbildung 9: Wegweisung entlang Rotfluhstrasse mit Distanzangabe

Veloabstellanlagen

Zusammen mit durchgängigen und sicheren Veloverbindungen bilden Veloabstellplätze an Ziel- und Quellorten die wichtigsten Infrastrukturelemente für einen attraktiven Veloverkehr und sind somit Grundlage für die Förderung der Velonutzung. Dies umfasst sowohl private Veloabstellplätze bei Wohnbauten oder bei Arbeitsstätten als auch öffentliche Veloabstellplätze bei wichtigen ÖV-Haltestellen, öffentlichen Nutzungen (z.B. Schulen oder Freizeitanlagen) sowie bei Dienstleistungsangeboten und Einkaufsmöglichkeiten.

Grundlage für die Erstellungspflicht von privaten Veloabstellplätzen bildet die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Zollikon. Die aktuell gültige BZO macht keine quantitativen Angaben zu den Abstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern, sondern definiert lediglich, dass genügend grosse und leicht zugängliche Abstellflächen für Kinderwagen und Zweiradfahrzeuge bereitzustellen sind. Dies entspricht nicht den aktuell gültigen VSS-Normen und kantonalen Richtlinien. Die BZO wird aktuell überarbeitet und die Angaben zu den privaten Veloabstellplätzen angepasst.

In Zollikon bestehen nur wenige öffentliche Veloabstellplätze und diese sind mehrheitlich von mangelhafter Qualität (u.a. ungenügend in Anzahl, nicht überdacht, Velorahmen nicht abschliessbar).



Abbildung 10: Mangelhafte Veloabstellplätze beim Dorfplatz im Zentrum von Zollikon (Velo nicht abschliessbar, ungenügend in Anzahl, nicht überdacht)



Abbildung 11: Mangelhafte Veloabstellplätze beim Schwimmbad Fohrbach (nicht überdacht, Velo nicht abschliessbar)



Abbildung 12: Mangelhafte Veloabstellplätze bei Sekundarschule Zollikon (Velo nicht abschliessbar)



Abbildung 13: Unüberdachte Veloabstellplätze beim Bahnhof Zollikon

Schwachstellen im Veloverkehr

Das kantonale Velowegnetz wurde im Rahmen der kantonalen Netzplanung auf Schwachstellen und Netzlücken überprüft. Der Grossteil der Veloverbindungen weist Schwachstellen auf, wobei es sich mehrheitlich um Streckenabschnitte mit fehlender Veloinfrastruktur handelt. Dies betrifft unter anderen die Velobahn entlang der Damm- und Bahnhofstrasse, die Hauptverbindung entlang der Forchstrasse sowie Teilabschnitte der Nebenverbindungen Bergstrasse, Binzstrasse und Rotfluhstrasse. Die Schwachstellen sind im Velonetzplan (Abbildung 7) aufgeführt.

2.4 Fazit

Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Kantonale Planungsgrundlagen mit Zielen der Veloförderung vorhanden – Wichtigste öffentliche Nutzungen liegen konzentriert und zentral – Wichtigste Verkehrsbeziehungen liegen in Velo- bzw. E-Bike-Distanz und bieten grosses Verlagerungspotenzial – Wohnquartiere sind flächendeckend verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zone) – Kantonales Velowegnetz verbindet die beiden Ortsteile sowie Zollikon mit Nachbargemeinden – Kommunale Netze der Nachbargemeinden wurden in den letzten Jahren aktualisiert – Zahlreiche Signalisationen und Markierungen dienen der Wegweisung des Veloverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde besteht aus zwei Ortsteilen und ist stark durch Topografie geprägt – Dichtes Kantonsstrassennetz weist hohe Verkehrsbelastung auf (v.a. Forch- und Seestrasse) – Über 30 Unfälle mit Velobeteiligung in den letzten 5 Jahren registriert, Unfallhäufungspunkte sind bekannt – Kommunales Velowegnetz stammt aus dem Jahr 1983 – Signalisation und Markierung stimmen mit aktuellem Netz nicht überein – Veloverkehr wird mehrheitlich im Mischverkehr mit Fuss- oder motorisiertem Verkehr geführt – Es bestehen zahlreiche Schwachstellen auf kantonalem Velowegnetz – Öffentliche Veloabstellanlagen sind mangelhaft oder fehlen gänzlich – Richtlinie zu privaten Veloabstellplätzen ist veraltet

3 Ergebnisse Online-Umfrage

3.1 Teilnehmende und Velonutzung

Im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Veloentwicklungskonzepts Zollikon hatten die Raumnutzenden von Zollikon während rund einem Monat¹ die Möglichkeit, ihr lokales Wissen sowie ihre Anliegen rund um das Thema «Sichere Velorouten für Zollikon» einzubringen. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage zusammengefasst.

Insgesamt haben rund 780 Personen an der Umfrage teilgenommen. Die Altersverteilung zeigt, dass rund 75 Prozent der Teilnehmenden zwischen 36 und 65 Jahre alt sind. Die restlichen 25 Prozent sind zur Hälfte unter 35 Jahre und zur Hälfte über 65 Jahre alt. Kinder und Jugendliche sind nur wenige vertreten. Aus der Frage zum Bezug zur Gemeinde hat sich ergeben, dass über 90 Prozent der Umfrageteilnehmenden in Zollikon wohnen. Im Vergleich zum Wohnbezug ist der Anteil an Personen, die in der Gemeinde arbeiten oder zur Schule gehen, mit 15 Prozent deutlich tiefer. Rund ein Viertel der Teilnehmenden fährt regelmässig auf ihrem Arbeitsweg durch Zollikon und 35 Prozent verbringen ihre Freizeit in der Gemeinde.

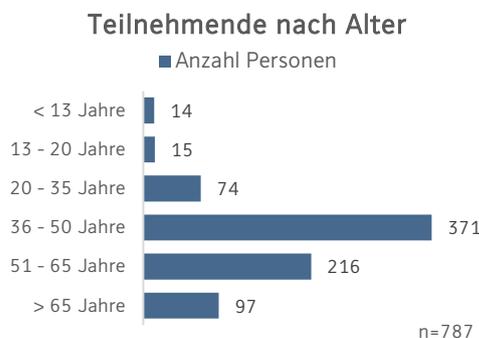


Abbildung 14: Anzahl Teilnehmende nach Alter

Abbildung 15: Bezug der Teilnehmenden zur Gemeinde Zollikon

Hinsichtlich Velonutzung im Alltag ist die Häufigkeit der Nutzung zwischen selten bis nie und täglicher Nutzung verteilt. Dies zeigt, dass an der Umfrage nicht nur veloaffine Personen teilgenommen haben, sondern auch Personen, welche nicht bzw. nur selten mit dem Velo im Alltag unterwegs sind. Als Gründe für die seltene Velonutzung im Alltag wurden mehrheitlich die Topografie von Zollikon (78 Nennungen), Bequemlichkeit bzw. Gewohnheit (64 Nennungen) sowie die mangelhafte Sicherheit (51 Nennungen) angegeben. Weitere Gründe umfassen den Gepäck- und Kindertransport, die Bevorzugung anderer Verkehrsmittel (u.a. Fussverkehr, ÖV und Auto) sowie das Alter.

Aus der Frage hinsichtlich genutzter Velotypen ist der hohe Anteil an Elektrowelos auffallend. Während mit 34 Prozent der Eingaben am häufigsten die Nutzung des klassischen Standardvelos genannt wurde, wurde die Nutzung von E-Bikes, sowohl der Kategorie 25 km/h als auch der Kategorie 45 km/h, insgesamt zu 31 Prozent angegeben.

¹ Die Umfrage war zwischen dem 25. Oktober und 24. November 2024 online aufgeschaltet.

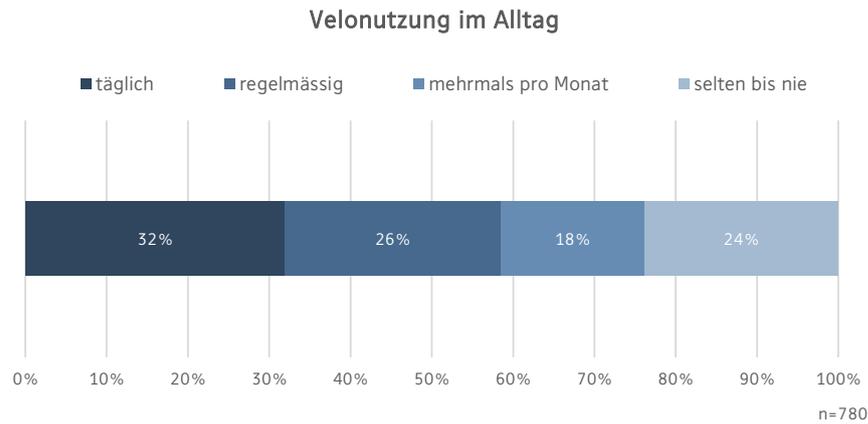


Abbildung 16: Anteil Teilnehmende nach Velonutzung im Alltag

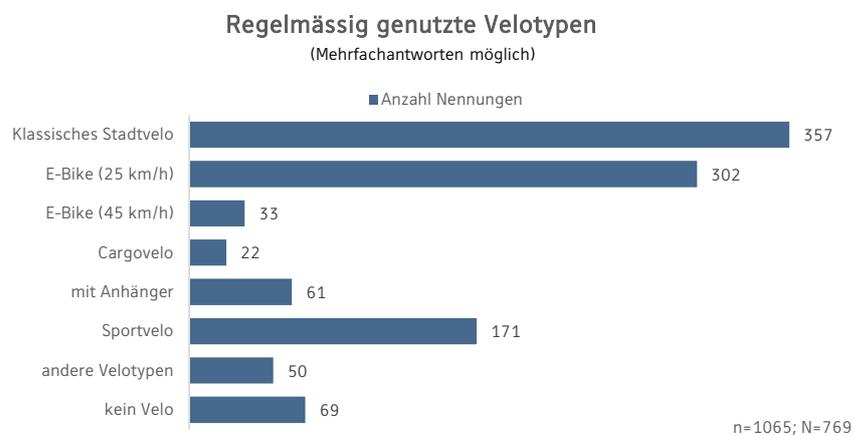


Abbildung 17: Regelmässig genutzte Velotypen

3.2 Velowegnetz

Im Rahmen der kartenbasierten Umfrage hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, wichtige Strecken und Wunschlinien mit dem Velo im Alltags- sowie im Freizeitverkehr einzuzeichnen. Mit Wunschlinien werden Wegführungen verstanden, welche aktuell nicht fahrbar oder unattraktiv sind, beispielsweise aufgrund fehlender Infrastruktur, Fahrverbot oder mangelhafter Sicherheit.

Alltagsverkehr

Der Alltagsverkehr umfasst Wege, welche der Zielerreichung dienen, beispielsweise der Einkaufsweg, Weg in die Kita, Weg zum Fussballtraining etc. Insgesamt wurden rund 1'623 gefahrene Alltagswege² eingezeichnet. Diese verlaufen mehrheitlich innerhalb des Siedlungsgebiets entlang der kantonalen und kommunalen Strassen. Aus der Überlagerung der eingezeichneten Strecken zeigen sich Konzentrationen der Wege entlang der Zolliker-, der Alten Land-, der Rotfluh- sowie der Berg- und der Forchstrasse. Weitere zahlreiche eingetragene Wege liegen abseits der stark befahrenen Strassen im Quartier. Vor allem im Ortsteil Dorf bestehen in Richtung Zürich entlang der Höhenlinien mehrere parallellaufende Wegführungen.

² Wege aus der kombinierten Kategorie Alltags- und Freizeitverkehr wurden bei der Auswertung der Kategorie Alltagsverkehr zugeteilt.

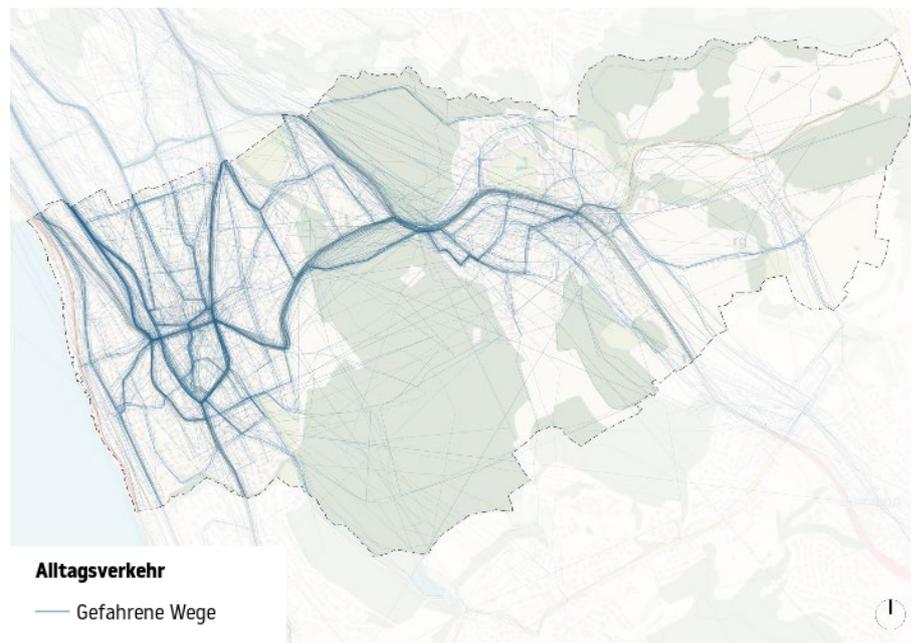


Abbildung 18: Eingetragene gefahrene Wege im Alltagsverkehr

Bei den rund 628 eingetragenen Wunschlinien zeichnet sich ein ähnliches Bild ab, wobei hier die Konzentration auf dem übergeordneten Strassennetz im Vergleich zu den Wegführungen durchs Quartier noch deutlicher ist. Neben den häufig eingezeichneten Achsen entlang der Zolliker-, der Alten Land-, der Rotfluh- sowie der Berg- und der Forchstrasse analog zu den gefahrenen Strecken, bilden zusätzlich die Dufour- und die Bahnhofstrasse wichtige Wunschverbindungen.

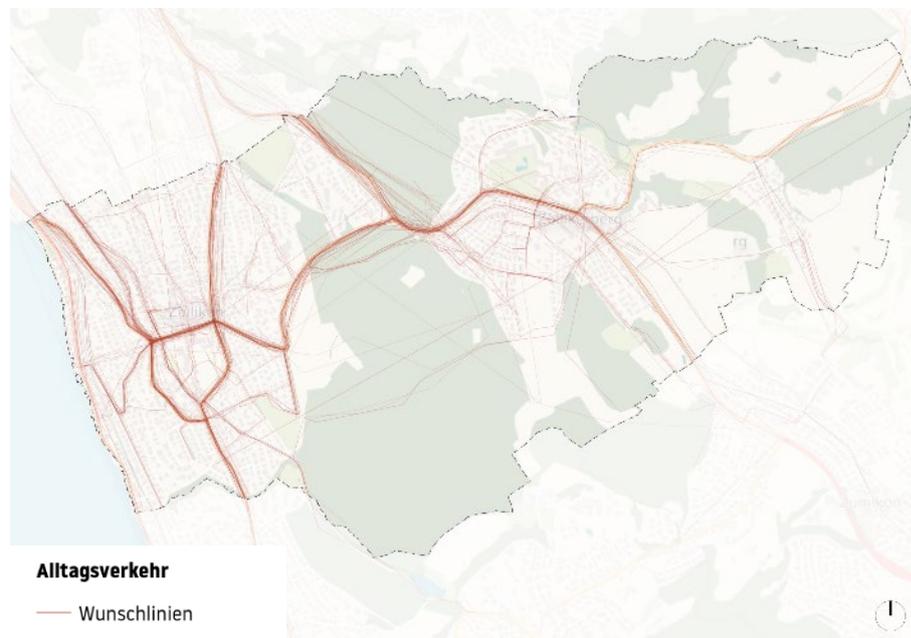


Abbildung 19: Eingetragene Wunschlinien im Alltagsverkehr

Der Vergleich zwischen den eingetragenen Linien im Alltagsverkehr zeigt, dass Unterschiede bestehen zwischen den Wunschverbindungen – also Wegen, die gerne gefahren würden, aber den Bedürfnissen der Velofahrenden nicht entsprechen – und den effektiv gefahrenen Wegen. Auffallend ist die Diskrepanz unter anderem zwischen Dorfzentrum

und Zürich. Während sich die aktuellen Wege vor allem auf der Zolliker- und der Alten Landstrasse konzentrieren, ist die Dufourstrasse wichtige Wunschverbindung. Ähnliches Bild zeigt sich in Richtung Küsnacht auf dem Abschnitt Dufourplatz – Knoten Zollikerstrasse / Alte Landstrasse. Während bei aktueller Wegführung die Bedeutung der Alten Landstrasse hoch ist, ist die Zollikerstrasse wichtige Wunschlinie.

Freizeitverkehr

Im Freizeitverkehr ist der Weg das Ziel und umfasst u.a. eine Velorundfahrt oder ein Sporttraining auf dem Velo. Insgesamt wurden rund 700 gefahrene Wege eingezeichnet. Im Vergleich zum Alltagsverkehr ist beim Freizeitverkehr keine so deutliche Konzentration der Wegführungen sichtbar. Zahlreiche Strecken bestehen abseits des Siedlungsgebiets und führen durch Waldgebiete oder über Feldwege. Zudem ist die Zahl an Verbindungen in Richtung Stadt Zürich deutlich geringer als im Alltagsverkehr. Die höchste Konzentration an eingetragenen Wegstrecken weist die Vertikalverbindung entlang der Berg- und der Bahnhofstrasse auf. Weitere häufig eingetragene Strecken bestehen entlang der Guggenstrasse, der Alten Landstrasse in Richtung Küsnacht, der Zumikerstrasse zum Rumensee sowie parallel zur Bergstrasse entlang der Fännerwiesenstrasse durch den Wald. In Zollikerberg konzentrieren sich die Wege auf der Firststrasse sowie der Rüterwiesenstrasse, jeweils in Richtung Zumikon.

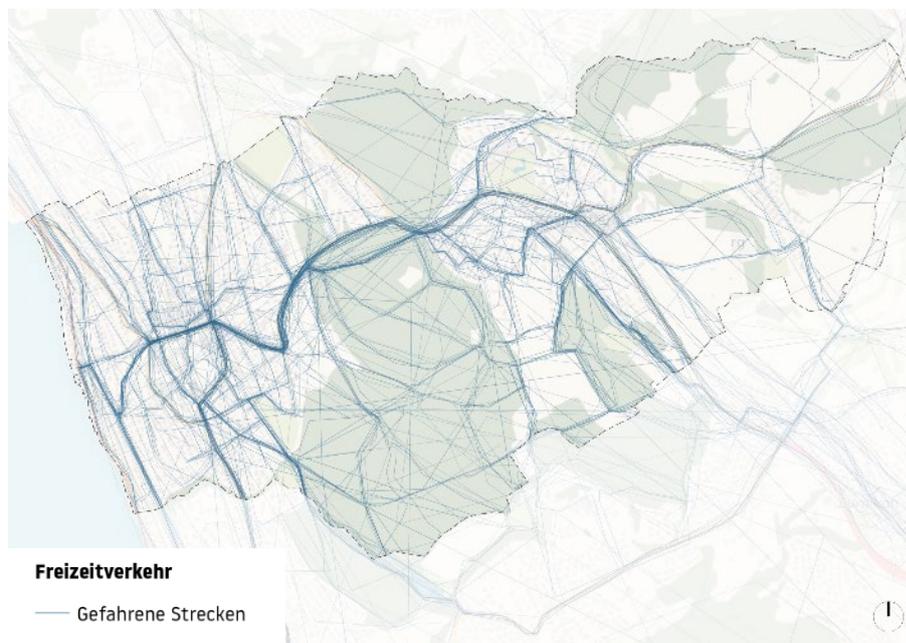


Abbildung 20: Eingetragene gefahrene Wege im Freizeitverkehr

Die Zahl der eingetragenen Wunschlinien im Freizeitverkehr ist mit 159 Eingaben deutlich niedriger. Häufig eingetragene Abschnitte bilden die Vertikalachse Berg- und Bahnhofstrasse sowie die Seestrasse ab Bahnhof Zollikon in Richtung Küsnacht, die Forchstrasse ab Knoten Bergstrasse in Richtung Zumikon und die Binzstrasse.

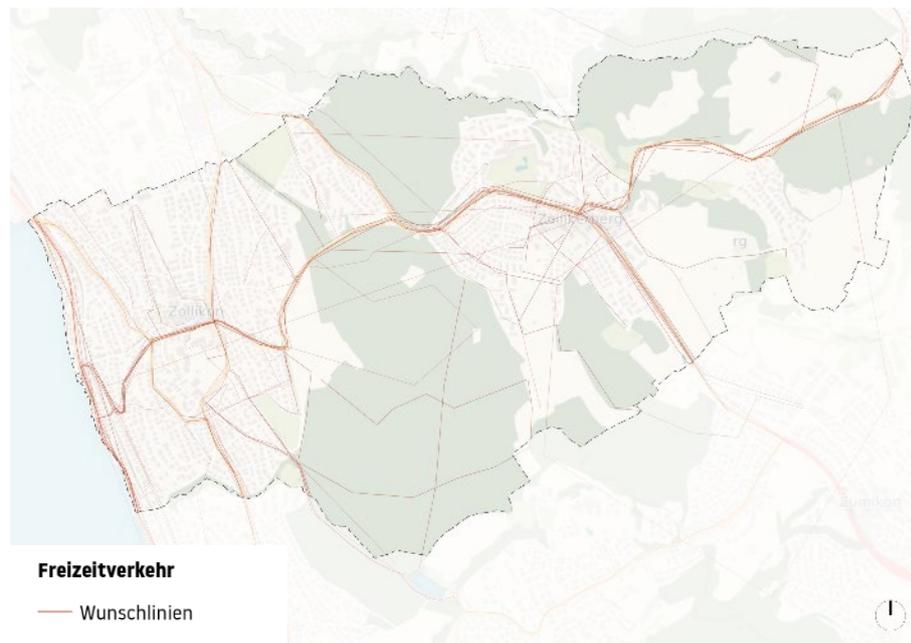


Abbildung 21: Eingetragene Wunschlinien im Freizeitverkehr

3.3 Gefahrenstellen

Zweiter Teil der kartenbasierten Umfrage bildet das Eintragen von Gefahrenstellen sowie die zugehörige Begründung, was hier gefährlich ist. Unterschieden wird zwischen Gefahrenstellen entlang Strecken sowie Gefahrenstellen am Knoten / an der Kreuzung.

Strecken

Es wurden rund 752 Gefahrenstrecken eingezeichnet. Die grösste Konzentration zeichnet sich auf der Forch-, der Berg- (v.a. zwischen Dufourplatz und Rotfluhstrasse) sowie der Zollikerstrasse (v.a. zwischen Dufourplatz und Alten Landstrasse) ab. Folgende Strassenabschnitten wurden ebenfalls vermehrt als Gefahrenstrecken eingetragen:

- Alte Landstrasse (in Richtung Küsnacht)
- Rotfluhstrasse
- Bahnhofstrasse
- Dufourstrasse

Auffallend ist, dass vor allem auf dem übergeordneten Strassennetz viele Abschnitte als Gefahrenstrecken wahrgenommen werden. Im Vergleich mit den eingegangenen Strecken im Alltags- und Freizeitverkehr zeigt sich, dass die Gefahrenstrecken mehrheitlich den eingegangenen Wunschlinien im Alltagsverkehr entsprechen.



Abbildung 22: Eingetragene Gefahrenstellen entlang einer Strecke

Das am häufigsten angegebene Sicherheitsdefizit ist die fehlende Veloinfrastruktur (399 Nennungen), gefolgt von hoher Geschwindigkeit der Autos (270 Nennungen) und der hohen Anzahl an Autos (248 Nennungen). Weitere angegebene Defizite umfassen die mangelhafte Durchgängigkeit der Veloinfrastruktur («Veloweg hört plötzlich auf»), Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (u.a. fahrende oder parkierte Autos), enge Platzverhältnisse sowie mangelhafte Sicht bzw. Unübersichtlichkeit.

Knoten/Kreuzungen

Insgesamt wurden 77 Gefahrenstellen am Knoten bzw. an der Kreuzung eingetragen. Aus der Überlagerung der Markierungen werden deutliche Konzentrationen ersichtlich. Mit Abstand am häufigsten markiert wurde der Dufourplatz (105 Einträge) sowie der Knoten Berg-/Rotfluhstrasse (90 Einträge). Weitere Konzentrationen bestehen an folgenden Knoten:

- Forchstrasse / Bergstrasse (50 Einträge)
- Forchstrasse / Binzstrasse (48 Einträge)
- Bergstrasse / Alte Landstrasse (31 Einträge)

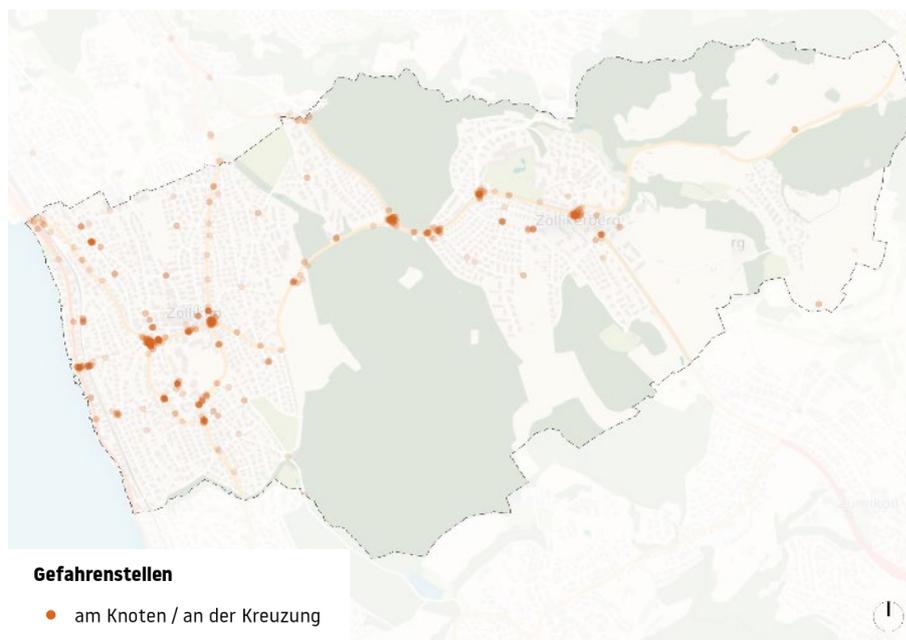


Abbildung 23: Eingetragene Gefahrenstellen am Knoten / an der Kreuzung

Die am häufigsten angegebene Defizite sind fehlende Veloinfrastruktur am Knoten (344 Nennungen), Unübersichtlichkeit (233 Nennungen) sowie fehlende sichere Führung beim Einspuren (213 Nennungen). Weitere Gründe, welche genannt wurden, umfassen abbiegende und schnelle Autos, Vortrittsmissachtungen, Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden (u.a. Fussverkehr und parkierten Autos) sowie die hohe Verkehrsbelastung.

3.4 Veloabstellplätze

Der dritte Teil der kartenbasierten Umfrage umfasst die Verortung von fehlenden und mangelhaften öffentlichen Veloabstellplätzen. Insgesamt wurden 531 fehlende Veloabstellplätze, 82 mangelhafte Veloabstellplätze und 143 öffentliche Veloabstellplätze, die sowohl fehlend wie auch mangelhaft sind, eingetragen. Bei allen drei Kategorien am häufigsten markiert wurde der Dorfplatz mit insgesamt 193 Einträgen. Aus der Überlagerung aller Markierungen zeigt sich sowohl in Zollikon als auch in Zollikerberg ein klares Bild ab. Vor allem in den Zentrumsbereichen ist die Situation der öffentlichen Veloabstellplätze jeweils ungenügend. Dies umfasst einerseits in Zollikon den Raum Post / Verwaltung / Schule (102 Einträge) und in Zollikerberg der Bereich um die Forchbahnhaltestelle Zollikerberg und Bushaltestelle Station (74 Einträge). Weitere Standorte mit zahlreichen Einträgen sind:

- Bahnhof Zollikon (48 Einträge)
- Forchbahnhaltestelle Waldburg (37 Einträge)
- Forchbahnhaltestelle Spital (35 Einträge)
- Seebadi Zollikon (34 Einträge)

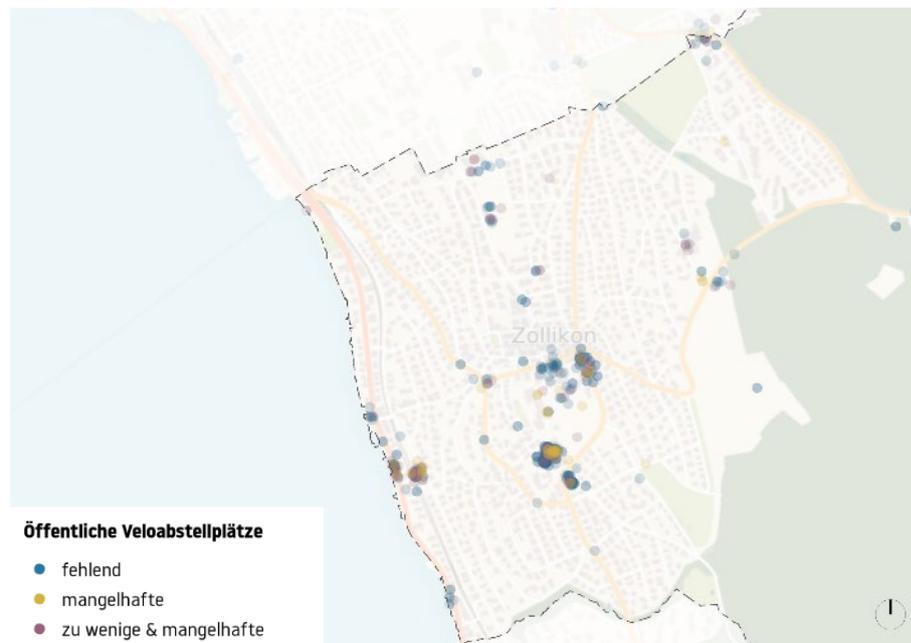


Abbildung 24: Eingetragene fehlende bzw. mangelhafte öffentliche Veloabstellplätze in Zollikon Dorf

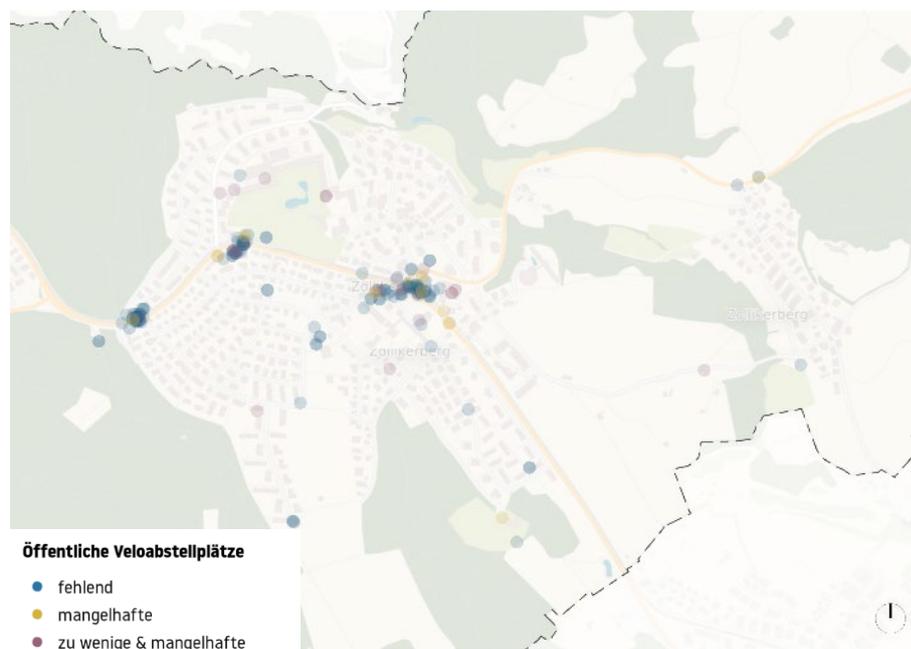


Abbildung 25: Eingetragene fehlende bzw. mangelhafte öffentlicher Veloabstellplätze in Zollikerberg

Bei der Frage zur Zufriedenheit mit der Abstell-situation auf Privatgrund bzw. am Wohnort antworteten rund 65 Prozent der Befragten, dass sie zufrieden mit der Abstell-situation sind. Von den restlichen 35 Prozent sind 27 Prozent unzufrieden mit der Anzahl und 8 Prozent mit der Qualität der Abstellplätze. Was aus der Umfrage nicht ersichtlich ist bzw. nicht erfragt wurde, ob die Befragten in einem Eigenheim leben und selbst für die privaten Veloabstellplätze verantwortlich sind oder ob es sich um Mietende handelt, welche keinen bzw. nur wenig Einfluss auf die Abstellplatz-situation haben. Dementsprechend sind die Ergebnisse zur Zufriedenheit nur wenig aussagekräftig.

3.5 Velomassnahmen

Abschluss der Umfrage bildet die Bewertung möglicher Massnahmen zur Steigerung der Velonutzung. Elf vorgeschlagene Velomassnahmen konnten bezüglich ihres Potenzials zur Steigerung der Velonutzung bewertet werden. Infrastrukturmassnahmen wurden deutlich besser bewertet als weiche Massnahmen, die zur Anreizschaffung oder Veloförderung dienen. Am besten bewertet wird eine bessere/sichtbare Veloinfrastruktur, gefolgt von einer besseren Wegweisung, stärkeren Verkehrsberuhigung sowie einer verbesserten Führung bei Baustellen. Dementgegen werden Werbekampagnen, ein Velosharing-Angebot, ein öffentlicher Veloflicktag und sonstige velospezifische Anlässe am schlechtesten bewertet.

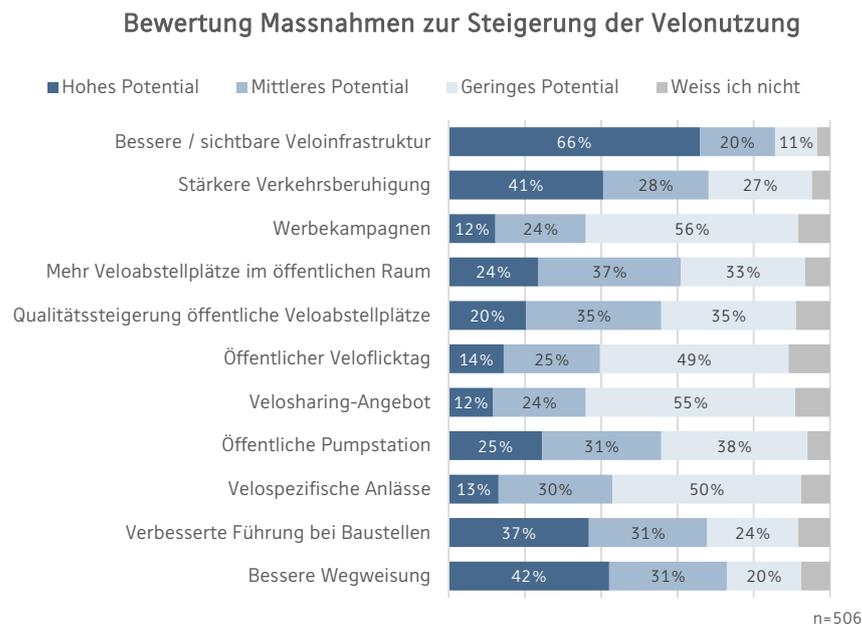


Abbildung 26: Bewertung Velomassnahmen zur Steigerung der Velonutzung

Bei differenzierter Betrachtung der Massnahmenbeurteilung hinsichtlich der Velonutzung im Alltag der Befragten (selten bis nie, mehrmals pro Monat, regelmässig und täglich) ist ein deutlicher Unterschied in der Bewertung erkennbar. Personen, die selten bzw. nie mit dem Velo im Alltag unterwegs sind, bewerten die Massnahmen deutlich tiefer als die anderen Befragten. Die Bewertungen durch die übrigen Umfrageteilnehmenden sind jeweils ähnlich. Während bei der besseren/sichtbaren Veloinfrastruktur sowie der stärkeren Verkehrsberuhigung der Anteil am hohen Potenzial durch die täglichen Velofahrenden am grössten ist, fällt bei den übrigen Massnahmen der Anteil an der Bewertung mit hohem Potenzial durch die regelmässigen oder die gelegentlichen Velofahrenden jeweils am grössten aus.

Massnahmenbewertung nach Velonutzung im Alltag

Anteil Bewertung "hohes Potential"

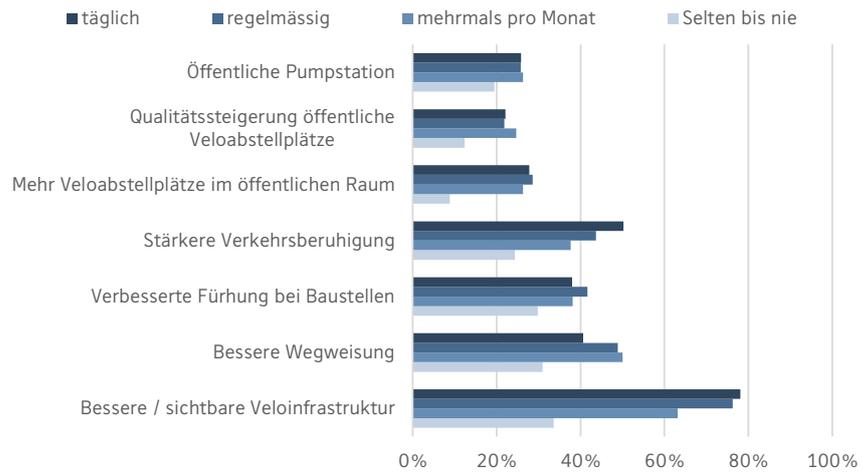


Abbildung 27: Bewertung verschiedener Velomassnahmen mit «hohem Potenzial» nach Velonutzung im Alltag

4 Zielsetzung

4.1 Zielgruppe

Die Zielgruppe umfasst alle Personen, die in der Gemeinde Zollikon mit dem Velo unterwegs sind. Einerseits sind dies Personen, die bereits heute mit dem Velo fahren und andererseits Personen, die neu für das Velofahren zu gewinnen sind. Ziel ist dabei eine Verkehrsverlagerung bei kurzen bis mittleren Wegen zu erreichen. Zur Zielgruppe zählen alle Bevölkerungs- und Altersgruppen – sowohl unsichere als auch geübte Personen. Kombiniert mit der Vielzahl an unterschiedlichen Velotypen (Rennvelo, Lastenvelo, E-Bike etc.) ergibt sich ein breites Spektrum an Bedürfnissen innerhalb der Zielgruppe, welche im Rahmen der Veloförderung berücksichtigt werden müssen:

- **Fahrzweck**

Im Rahmen des Fahrzwecks wird zwischen Alltagswegen («der Weg zum Ziel») wie Schul- oder Arbeitsweg, Weg zum Einkauf oder Alltagstätigkeiten, gewerblicher Nutzen und Freizeitwegen («der Weg ist das Ziel») unterschieden. Das Konzept richtet sich an Alltagszwecke.

- **Fahrkompetenz**

Die Fahrkompetenz und folglich die Sicherheit wie man im Strassenverkehr unterwegs ist, hängen vor allem von der Regelmässigkeit der Velonutzung sowie vom Alter und der Kraft des Velofahrenden ab.

- **Gefahrene Geschwindigkeit**

Im Veloverkehr unterscheiden sich die Geschwindigkeiten stark. Einerseits hängt die Geschwindigkeit vom Velotyp ab, E-Bikes sind schneller unterwegs als Stadtvelos. Andererseits beeinflussen verschiedene Charakteristiken des Velofahrenden die gefahrene Geschwindigkeit. Dazu gehört u.a. die Kraft der Person, Fahrkompetenz, Sicherheitsgefühl und Vorsicht sowie der Zweck der Fahrt. Während die einen wenig Zeit haben und in Eile sind, nehmen es andere eher gemächlich. Gut ausgebaute Infrastrukturen helfen, eine Angleichung der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen. Einerseits fühlen sich ungeübte Velofahrende sicherer und fahren schneller und andererseits nehmen geübte Velofahrende auf einer separaten Infrastruktur mehr Rücksicht und fahren dementsprechend langsamer.

- **Platzanspruch**

Der Platz hängt vor allem vom Fahrzeug ab (Standardvelo, Velo mit Anhänger, Cargobike etc.). Doch auch die Fahrkompetenz und Bedürfnisse der Velofahrenden können den Platzanspruch beeinflussen (u.a. Sicherheitsansprüche). Der unterschiedliche Platzanspruch zeigt sich dabei nicht nur im Querschnitt, sondern auch in der Länge und im Einlenkwinkel.

4.2 Zielsetzung und Stossrichtungen

Unter dem Leitspruch «Zollikon steigt aufs Velo» wird als Ziel die aktive Veloplanung festgesetzt. Ziel der aktiven Veloplanung ist der Anstieg des Stellenwerts des Velos, so dass die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden. Der Modalsplit-Anteil wird dabei sichtlich erhöht (v.a. bei kurzen und mittleren Distanzen). Dies soll mittels Infrastrukturausbau und Förderung des Velos gezielt und proaktiv angegangen werden. Neben der Berücksichtigung des Velos in allen Planungen und Bauprojekten werden zusätzlich eigenständige Veloprojekte zur Schliessung von Netzlücken, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verdichtung der Veloinfrastruktur ausgelöst. Insbesondere bei Interessensabwägungen werden zur Erhaltung sicherer und attraktiver Lösungen die Ansprüche des Veloverkehrs bevorzugt. Die aktive Veloplanung bedeutet, dass zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen benötigt werden.

Unter dem Leitspruch «Zollikon steigt aufs Velo» werden nachfolgende Stossrichtungen formuliert.

**Zusammenhängendes,
direktes und intuitives
Velowegnetz**

**Sichtbare
Velokultur**

Zollikon steigt aufs Velo

**Sichere und
durchgehende
Veloinfrastruktur**

**Genügende und
hochwertige
Veloabstellplätze**



Sichere und durchgehende Veloinfrastruktur

Die Veloinfrastruktur ist auf die verschiedenen Bedürfnisse der Zielgruppe ausgelegt. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden steht dabei an oberster Stelle. Unfallrisiko und Verletzungsschwere sind minimiert. Alle Velofahrende fühlen sich sicher.

Zusammenhängendes, direktes und intuitives Velowegnetz

Die gesamte Gemeinde ist für den Veloverkehr erschlossen. Das Velowegnetz ist durchgehend und die Verbindungen direkt, Lücken werden proaktiv geschlossen. Die Führung ist für alle Velofahrenden logisch und intuitiv, die Infrastruktur ist selbsterklärend. Eine zweckmässige Wegweisung und Signalisation unterstützen die Auffindbarkeit.

Genügende und hochwertige Veloabstellplätze

In der Gemeinde Zollikon sind qualitative öffentliche Veloabstellplätze vorhanden, u.a. in den Zentrumsgebieten, bei den wichtigsten ÖV-Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Verwaltung), Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangeboten und Freizeitanlagen. Die Veloabstellplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden und gemäss den aktuellen Standards ausgebaut.

Sichtbare Velokultur

Der Veloverkehr gewinnt an Stellenwert und Sichtbarkeit in der Gemeinde Zollikon. Das Velo wird als vollwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen.

5 Netzkategorien und Standards

5.1 Netzkategorien

Das Veloalltagsnetz in Zollikon besteht sowohl aus kantonalen als auch aus kommunalen Verbindungen. Im kantonalen Velowegnetz wird aufgrund Nachfrage zwischen drei Hierarchiestufen unterschieden:

- **Velobahn (VB):** Qualitativ hochwertige Verbindungen im Velowegnetz entlang Korridoren mit der stärksten Nachfrage. Velobahnen verbinden wichtige Ziele auch über grössere Distanzen.
- **Hauptverbindung:** Direkte und attraktive Verbindungen mit hohem Ausbaustandard, welche Räume mit grosser Velonachfrage bzw. mit grossem Potenzial verbinden. Zusammen mit den Velobahnen bilden sie das Grundgerüst des kantonalen Velowegnetzes.
- **Nebenverbindung:** Durchgehende und sichere Verbindungen, welche als Zubringer oder Alternative zu den Velobahnen und Hauptverbindungen dienen.

Die **kommunalen Verbindungen** ergänzen das kantonale Velowegnetz und dienen der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde und der Anbindung von wichtigen Attraktoren wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, ÖV-Haltestellen und Freizeitanlagen. Im Potenzial und folglich dem zugehörigen Bedürfnis des Ausgestaltungsstandards sind die kommunalen Verbindungen mit den kantonalen Nebenverbindungen gleichzusetzen.

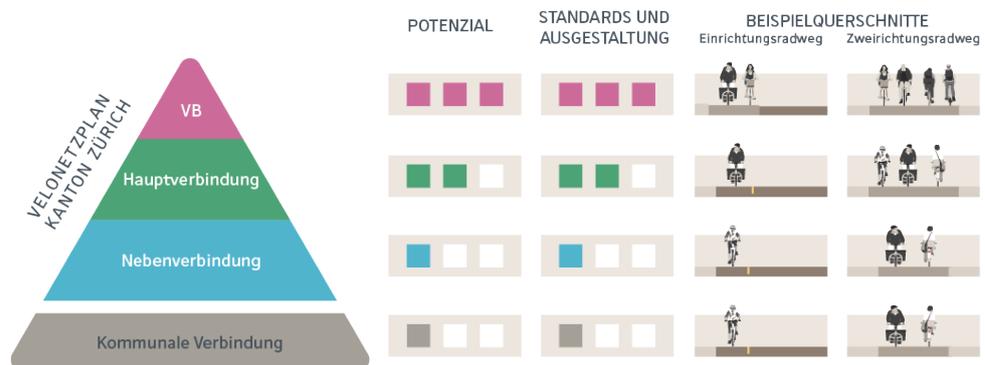


Abbildung 28: Netzkategorien und Standards (eigene Darstellung nach Standards Veloverkehr Kanton Zürich)

5.2 Standards

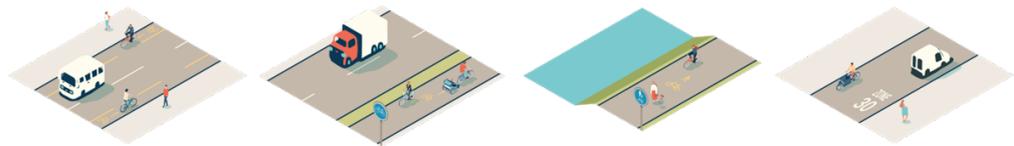
Hinsichtlich der Kontinuität der Infrastrukturanlagen sind eigenständige Standards nur für Zollikon wenig zielführend. Dementsprechend orientieren sich die vorgeschlagenen Standards an den kantonalen Velostandards.

Strecken

Entlang der Strecken orientieren sich die Standards – sowohl in Bezug auf die Führungsform als auch auf die Dimensionierung – an den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich.

Abhängig von den Gegebenheiten (Kontext) sind bestimmte Führungsformen zu priorisieren. Ein häufiger Wechsel der Führungsform ist möglichst zu vermeiden. Bei der Wahl der Führungsform ist sowohl das objektive als auch das subjektive Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen. Die Strecken sowie Knoten sind jeweils gemeinsam zu betrachten.

Nachfolgende Tabelle zeigt die in Anlehnung an die kantonalen Standards definierten Dimensionierungsstandards für die kommunalen Verbindungen auf. Wichtig bei der Ausgestaltung einzelner Streckenabschnitte ist der Einbezug der äusseren Gegebenheiten. Beispielsweise ist entlang von Längsparkierung, bei Kurven oder bei starker Steigung ein angemessener Sicherheitszuschlag aufzuschlagen (Mitberücksichtigung Dooring-Zone und Bewegungsspielräume). Die empfohlenen Sicherheitszuschläge sind den kantonalen Standards Veloverkehr zu entnehmen.



Radstreifen	Radweg		Gemeinsamer Fuss- / Radweg	Mischverkehr
	Einrichtung	Zweirichtung		
1.5 m / 1.8 m Bei Gegenverkehr in Einbahnstrassen sowie zwischen zwei Fahrspuren: 1.8 m	2 m	2.50 m	3 m Einsatz ausserhalb Siedlungsgebiets oder bei wenig begangenen Wegen	Einsatz bei tiefen Geschwindigkeiten (≤ 30 km/h) bis DTV 5'000

Abbildung 29: Standards Veloverkehr kommunale Verbindungen Zollikon (eigene Darstellung)

Knoten

Die Knoten sind massgebend dafür verantwortlich, wie sicher sich die Velofahrenden auf der Infrastruktur fühlen. Analog einer Kette, die nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied, ist den Knoten eine besondere Bedeutung zu schenken. Im Rahmen des vorliegenden Konzepts werden keine Standards zur Führung und Dimensionierung am Knoten definiert. Es wird einerseits auf die Standards Veloverkehr des Kantons Zürich verwiesen.

Veloabstellplätze

Veloabstellplätze, öffentliche wie auch private, sind ein zentraler Bestandteil von Velowegnetzen. Die Zahl sowie Attraktivität der Anlagen beeinflussen die Nutzung und Förderung des Veloverkehrs beträchtlich. Während bei privaten Veloabstellanlagen (u.a. bei Wohnbauten, Arbeitsstätten, Dienstleistungsbetrieben) die Gemeinde mittels Richtlinien (in der Gemeinde Zollikon in der BZO) Zahl und Standard der Anlagen bestimmen

kann, ist es Aufgabe der Gemeinde, im öffentlichen Raum, eine Vielzahl an qualitativen öffentlichen Veloabstellplätze bereitzustellen sowie zu unterhalten.

Grundsätzlich gilt es bei der Planung von Veloabstellplätzen Folgendes zu beachten:

- **Bedarf:** Für die Bestimmung der Anzahl erforderlicher Veloabstellplätze müssen zum einen der Standort und zum anderen die umliegenden Nutzungen in Betracht gezogen werden.
- **Standortwahl:** Veloabstellplätze gilt es, möglichst nah am Eingang zu erstellen. Der Gebrauch der Anlage wird u.a. von der Distanz zwischen Abstellplätzen und Zielort beeinflusst.
- **Zugang und Auffindbarkeit:** Im Rahmen der Standortwahl gilt es, neben der Distanz zum Eingang auch den Zugang zur Abstellanlage und deren Auffindbarkeit zu beachten. Damit Abstellanlagen genutzt werden, müssen sie komfortabel zugänglich und einfach auffindbar sein. Falls die Anlagen nicht von der Strasse aus ersichtlich sind, gilt es, mit Signalisationen zu arbeiten.
- **Anlagentyp:** Je nach Nutzung sind unterschiedliche Anlagentypen erforderlich. Grundsätzlich wird zwischen offenen und abschliessbaren Abstellanlagen unterschieden. Abschliessbare Anlagen stehen nur einem bestimmten Nutzerkreis zur Verfügung (z.B. Anwohnende, Angestellte, Personen mit Parkplatz-Abo) und sind für Langzeitparkierung (> 4 Stunden) vorgesehen. Offene Anlagen sind ohne Beschränkung einfach zugänglich, für eine Vielzahl von Nutzungsarten geeignet und mehrheitlich für Kurzzeitparkierungen vorgesehen.
- **Parkiersystem:** Das vorhandene Parkiersystem ist ein weiterer Faktor in der Attraktivität einer Abstellanlage. Abschliessbare Parkiersysteme beugen Diebstahl vor, Anlehnbügel verhindern das Umfallen der Velos. Bei der Wahl des Parkiersystems gilt es, die unterschiedlichen Velotypen miteinzubeziehen.
- **Überdachung und Beleuchtung:** Die Überdachung von Veloabstellplätzen bewahrt einerseits die Funktionsfähigkeit der Velos und steigert andererseits die Attraktivität für Velofahrende (Vermeidung von nassem Velosattel). Vor allem bei Abstellanlagen für Langzeitparkierung gilt es, die Abstellplätze zu überdachen. Weiter ist bei Abstellanlagen – vor allem solchen, die auch abends publikumsintensiv sind – auf eine ausreichende Beleuchtung zu achten. Zum einen, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen und zum anderen, um das Abschliessen der Velos angenehmer zu gestalten.
- **Dimensionierung:** Zentral für die Attraktivität einer Abstellanlage ist die Dimensionierung der einzelnen Abstellplätze. Zu eng angeordnete Veloparkplätze sind wenig attraktiv und praktikabel und können gar zu Schäden an Velos führen. Weiter gilt es, auch für Spezialvelos wie Cargobikes oder Velos mit Anhänger, geeignete Abstellplätze zu erstellen.
- **Unterhalt und Bewirtschaftung:** Nach der Erstellung muss der Unterhalt und die Bewirtschaftung der Veloabstellanlagen sichergestellt werden. Dabei sollen besitzerlose Velos regelmässig entsorgt und Defizite an den Anlagen repariert und Instand gebracht werden. Zudem kann durch Überprüfung der Auslastung kontrolliert werden, ob die Abstellanlagen genügend attraktiv ist oder, ob ein Ausbau der Anlage erforderlich ist.

Für die Projektierung von Veloabstellanlagen wird auf das ASTRA-Handbuch «Veloparkierung» sowie auf die zahlreichen Merkblätter des Kantons Zürich zur Veloparkierung verwiesen.

6.2 Netzplan

Anhand der räumlichen Verortung des Grobkonzepts auf die Strassen und Wege von Zollikon entsteht das Velowegnetz.

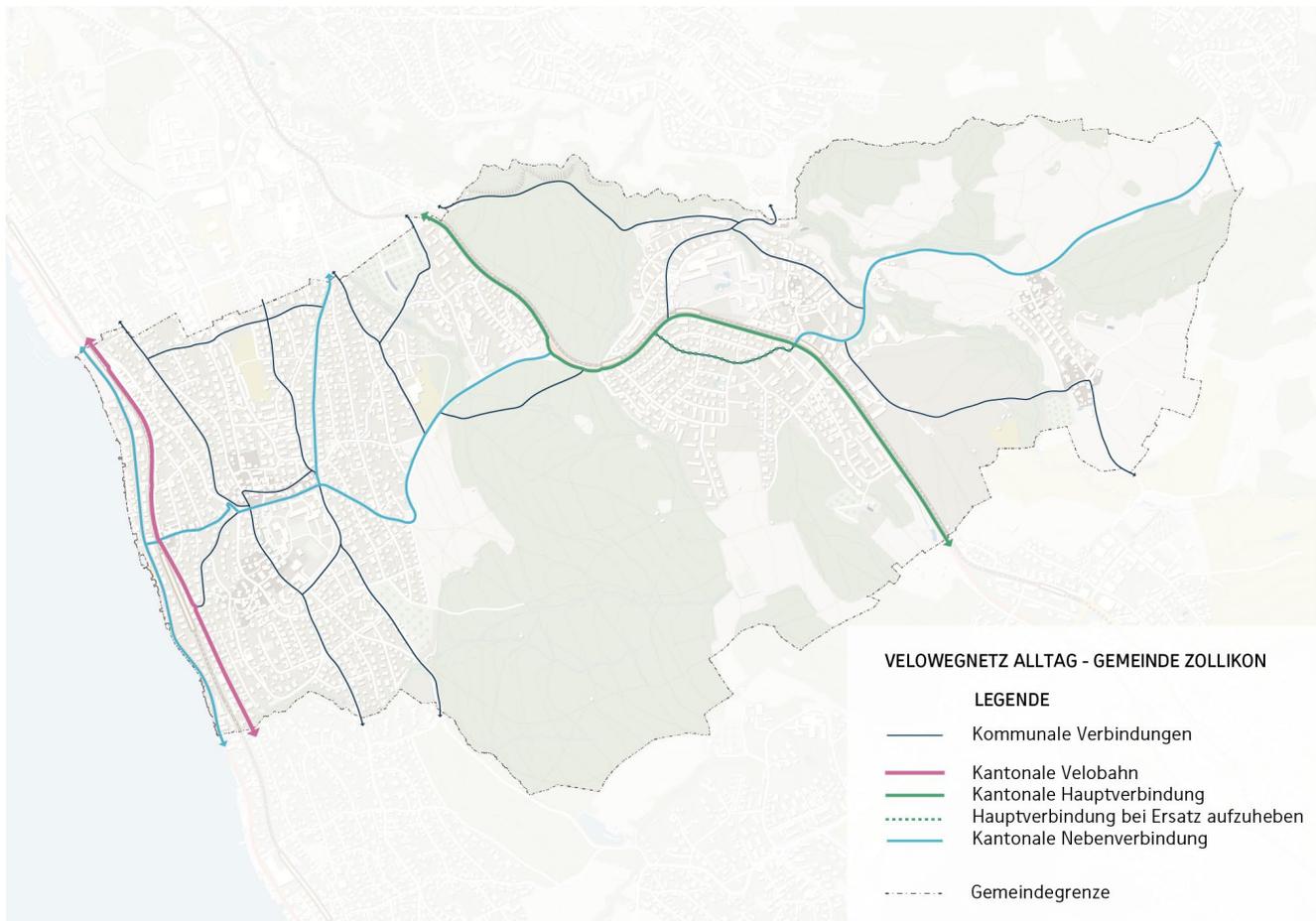


Abbildung 31: Veloalltagsnetz Gemeinde Zollikon

7 Schwachstellenanalyse

7.1 Erhobene Schwachstellen

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse fand im Januar 2025 eine Befahrung statt. Dabei wurde das festgesetzte Netz hinsichtlich Führungsform und Dimensionierung untersucht. Erhoben wurden alle kommunalen Verbindungen sowie die Knoten/Anbindungen zu den übergeordneten Netzen. Öffentliche Veloabstellplätze wurden nicht systematisch untersucht.

Insgesamt konnten 31 Schwachstellen für den Veloverkehr erhoben werden. Dabei wird zwischen folgenden vier Schwachstellentypen unterschieden:

- **Punktuelle Schwachstelle:** kleinflächige Schwachstelle – u.a. Engstellen, fehlende Querungshilfen/Aufstellbereich für Linksabbiegemanöver, sicherheitskritische Parkplätze, mangelhafte Veloabstellplätze etc.
- **Konfliktstrecke:** lineare Schwachstelle ab circa 20 m – u.a. fehlende oder mangelhafte Veloinfrastruktur
- **Konfliktzone:** flächenhafte Schwachstelle/(Knoten-)Bereich mit diversen und/oder bedeutenden Mängeln – u.a. komplexe Knoten ohne Veloinfrastruktur (Abbiegebeziehung nicht gegeben)
- **Netzlücke:** Verbindungen, welche im Netzplan vorgesehen sind, aber aktuell nicht bestehen / nicht passierbar sind – u.a. Einbahnstrasse, welche für Velo nicht in beide Richtungen befahrbar sind

Die Schwachstellenpläne und dazugehörigen Objektblätter sind in einem separaten Dokument beigelegt. Bei jeder Schwachstelle wurden die Priorität und Zuständigkeit sowie ein grober Massnahmenvorschlag und der zugehörige anzustrebende Umsetzungshorizont definiert. Im Rahmen der Priorisierung der Schwachstelle wurden u.a. die Bedeutung der Verbindung und die Schwere der Schwachstelle bzw. ihr Gefahrenpotenzial berücksichtigt.

Weiter wurden die Schwachstellen in Massnahmenpakete geschnürt, einerseits aufgrund der Thematik der Schwachstelle und andererseits hinsichtlich der zeitlichen Umsetzungsmöglichkeit einer Behebung wie auch des Umfangs der Massnahmen. Es wird zwischen folgenden Massnahmenpaketen unterschieden:

- **Sofortmassnahmen Velowegnetz:** Punktuelle und schnell behebbare Schwachstellen. Die Behebung der Schwachstellen kann sofort ausgelöst werden.
- **Schlüsselmassnahmen Velowegnetz:** Grössere Schwachstellen, wessen Behebung eine deutliche Verbesserung für den Veloverkehr in Zollikon hervorbringt. Die Behebung der Schwachstellen findet mittel- bis längerfristig statt.
- **Infrastrukturmassnahmen Bauprojekt:** Grössere Schwachstellen (mehrerheitlich Knoten) und Netzlücken, die nur mittels grösserem Bauprojekt behoben werden können bzw. im Rahmen der Strassensanierung stattfinden soll. Die Umsetzung findet in Abhängigkeit des Sanierungszyklus, aber bis spätestens 2042 statt.
- **Öffentliche Veloabstellplätze:** Mangelhafte und fehlende öffentliche Veloabstellplätze, die im Rahmen der Schwachstellenanalyse erhoben wurden. Es besteht keine Vollständigkeit der erhobenen öffentlichen Veloabstellplätze. Im Rahmen einer übergeordneten Massnahme sind weitere Standorte für öffentliche Veloabstellplätze mitzuberücksichtigen.

- **Signalisationsmassnahmen:** Schwachstellen, die mittels angepasster Signalisation behoben werden können. Die Umsetzung der Signalisationsmassnahme erfolgt im Rahmen eines Signalisationskonzepts.

7.2 Allgemeine Erkenntnisse

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse konnten verschiedene allgemeine Erkenntnisse zum Veloverkehr in Zollikon festgestellt werden.

Veloführung und Infrastruktur

In der Veloführung und der Infrastruktur für den Veloverkehr ist in der Gemeinde Zollikon kein Konzept erkennbar.

In den Quartieren wird der Veloverkehr mehrheitlich im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. Dies ist aufgrund flächendeckendem Tempo 30 und tiefer Verkehrsbelastung verträglich. Die Sicherheit der Velofahrenden ist in den Quartieren grundsätzlich gegeben. Punktuell gibt es Konfliktpunkte, meistens aufgrund von fehlenden Sichtweiten.

Entlang der Kantonsstrassen und übergeordneten Kommunalstrassen (u.a. Bahnhofstrasse) ist die Führung im Mischverkehr aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und ungleichen Geschwindigkeiten zwischen Velo und MIV nicht verträglich. Auf diesen Abschnitten fehlt es häufig an separaten Infrastrukturen, wodurch ein gesteigertes Gefahrenpotenzial besteht und die Sicherheit für die Velofahrenden nicht gegeben ist. Auf einzelnen Abschnitten wird der Veloverkehr abseits der Fahrbahn gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt (z.B. Bergstrasse und Rotfluhstrasse). Während die Führung im Mischverkehr mit dem Fussverkehr auf Abschnitten mit tiefem Fussverkehrspotenzial (ausserhalb des Siedlungsgebiets) optimal ist, entstehen bei der gemeinsamen Führung innerhalb des Siedlungsgebiets Konflikte. Vor allem entlang der Rotfluhstrasse – aufgrund der Bedeutung des Abschnitts als Schulweg und folglich der zahlreichen Schulkinder – ist die gemeinsame Führung nicht verträglich.



Abbildung 32: Verträgliche Veloführung im Mischverkehr bei Tempo 30 und tiefem DTV (Aufnahme Knoten Im Walder / Blumenrain)



Abbildung 33: Unverträgliche Veloführung im Mischverkehr mit dem Fussverkehr (Aufnahme Rotfluhstrasse)



Abbildung 34: Unverträgliche Veloführung im Mischverkehr (Aufnahme Bahnhofstrasse)



Abbildung 35: Fehlende Veloinfrastruktur bergab (Aufnahme Forchstrasse)

Zahlreiche Veloverbindungen führen über Einbahnstrassen. Im Sinne der Netzlogik ist die Öffnung der Einbahnstrasse für den Veloverkehr im Gegenverkehr zentral. Dies ist bereits heute auf zahlreichen Abschnitten in Zollikon gegeben. Aufgrund der engen Raumverhältnisse im Strassenraum fehlt es häufig an einem Velostreifen. Im Zusammenhang mit ungenügenden Platzverhältnissen im Begegnungsfall (Auto-Velo) oder mangelhafter Sicht kommt es zu Sicherheitsdefiziten für den Veloverkehr.



Abbildung 36: Einbahn mit Velo im Gegenverkehr, Führung auf Velostreifen (Aufnahme Wieslerstrasse)



Abbildung 37: Einbahn mit Velo im Gegenverkehr, Veloführung im Mischverkehr bei engen Platzverhältnissen (Aufnahme Oberdorfstrasse)

Knoten und Unterführungen

Massgebend für die Sicherheit auf dem Velowegnetz ist die Führung des Veloverkehrs über Knoten hinaus. Damit das Velowegnetz als Ganzes funktionieren kann, ist die Gewährleistung von Anschlüssen zwischen kommunalen und kantonalen Verbindungen zentral. In Zollikon ist die Netzanbindung mehrheitlich nicht gegeben bzw. die Ausgestaltung der Knoten für den Veloverkehr sicherheitskritisch. Vor allem bei Knoten mit erhöhter Verkehrsbelastung sind die Abbiegebeziehungen ohne Veloinfrastruktur nicht gegeben. Die Befahrung der Knoten ist mit erhöhtem Gefahrenpotenzial verbunden und sowohl die objektive wie auch subjektive Sicherheit der Velofahrenden ist nicht gegeben. Dies führt dazu, dass lediglich die unerschrockenen und gut geübten Velofahrenden das Netz als Ganzes nutzen können.

Die Forchstrasse mit ihrer hohen Verkehrsbelastung hat zusammen mit dem anschliessenden Bahntrasse in Zollikerberg eine hohe Trennwirkung. Die Querung der Strasse bzw. der Anschluss der Strasse ist auf einzelne Knoten beschränkt. Für den Fussverkehr ist die Querung der Strasse mittels verschiedener Unterführungen gegeben. Diese sind mehrheitlich nicht für den Veloverkehr ausgestaltet, einerseits aufgrund des Zugangs zu den Unterführungen und andererseits durch den schmalen Querschnitt. Begegnungen sind innerhalb der Unterführungen zwischen Velofahrenden oder zwischen Fuss- und Veloverkehr nicht gegeben bzw. mit erhöhtem Konfliktpotenzial belastet.

Aufgrund der fehlenden Veloinfrastruktur an den Knoten der Forchstrasse und der daraus resultierenden fehlenden Sicherheit für die Velofahrenden ist die Nutzung der Unterführung für Velofahrende, vor allem für Unsichere und Kinder, zentral. Dazu muss u.a. der Zugang zu den Unterführungen, inklusive Signalisation/Wegweisung für Ortsunkundige, verbessert werden.



Abbildung 38: Fehlende Veloinfrastruktur am Knoten (Aufnahme Knoten Binz-/Forchstrasse)



Abbildung 39: Fehlende Veloinfrastruktur am Knoten (Aufnahme Knoten Berg-/Rotfluhstrasse)



Abbildung 40: Abbiegebeziehung/Anschluss an kantonale Verbindungen nicht gegeben (Aufnahme Knoten Rosengarten-/Forchstrasse)



Abbildung 41: Mangelhafte Veloführung und Zugänglichkeit bei Unterführungen Forchstrasse (Aufnahme Unterführung Forch-/Trichtenhauser-Strasse)

Parkplätze im Strassenraum

Innerhalb der Quartiere bestehen zahlreiche Parkplätze im Strassenraum. Grundsätzlich kann das Bestehen von Parkplätzen entlang Quartierstrassen bei guter Sicht und grosszügigen Platzverhältnissen als verträglich eingestuft werden. Teilweise besteht aufgrund mangelhafter Sicht und engen Platzverhältnissen ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Mittels der Aufhebung von einzelnen Parkplätzen können die punktuellen Schwachstellen behoben und die Sicherheit für die Velofahrenden verbessert werden.

Eine weitere Schwachstelle besteht bei Längsparkierung entlang Velostreifen. Durch die Lage der Parkplätze und die schmale Ausgestaltung ist die Sicherheit der Velofahrenden nicht gegeben. Dies einerseits aufgrund der Konflikte beim Ein- und Ausfahren und andererseits wegen der Gefahr von unachtsam geöffneten Türen. Bei zu geringem Abstand zwischen Velostreifen und Parkierung ist das Ausweichen der Velofahrenden je nachdem nicht mehr möglich, wodurch ein Zusammenstoss mit dem Auto bzw. der Autotür erfolgt.



Abbildung 42: Parkplätze im Strassenraum
(Aufnahme Alte Landstrasse)



Abbildung 43: Parkplätze im Strassenraum
(Aufnahme Zollikerstrasse)



Abbildung 44: Parkplätze und Wildparkieren im
Strassenraum bei engen Platzverhältnissen und
eingeschränkter Sicht (Aufnahme Alte Land-
strasse)



Abbildung 45: Sicherheitsdefizit bei Längsparkie-
rung entlang Velostreifen (Aufnahme Wiesler-
strasse)

8 Massnahmen Veloförderung

8.1 Übersicht und Umsetzung

Zur Zielerreichung werden verschiedene Massnahmen definiert, welche die Veloförderung vorantreiben und den Veloverkehr in Zollikon stärken sollen. Neben Infrastrukturmassnahmen, welche primär die Behebung der aufgenommenen Schwachstellen umfassen, gilt es, Massnahmen in den Bereichen Velo- und Verkehrskultur und Veloplanung umzusetzen. Gleichzeitig ist ein Monitoring und Controlling der Massnahmen unerlässlich, um die laufende Veloförderung aufrechtzuerhalten. Durch eine vollumfängliche Förderung in den verschiedenen Bereichen soll die Präsenz des Velos in Zollikon gesteigert und die Situation für Velofahrende verbessert werden.

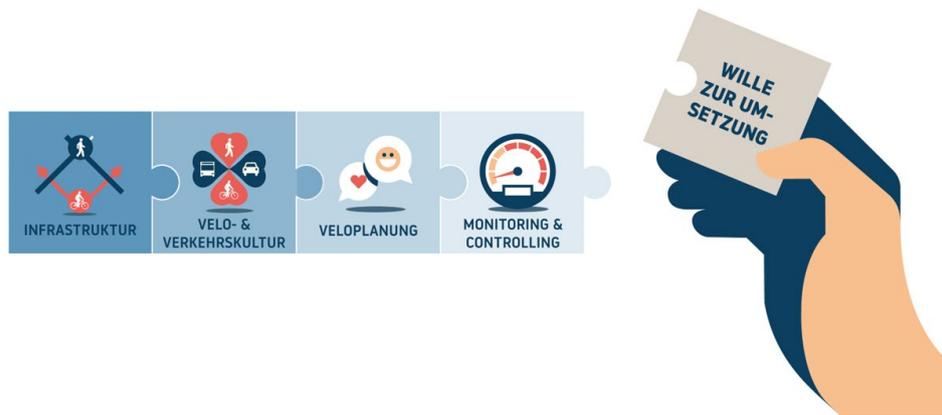


Abbildung 46: Vier Handlungsfelder der Veloförderungsmassnahmen

Um die Umsetzung des kommunalen Veloentwicklungskonzepts und den zugehörigen Massnahmen angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen, werden die vorgeschlagenen Massnahmen mit einem Umsetzungshorizont angegeben.

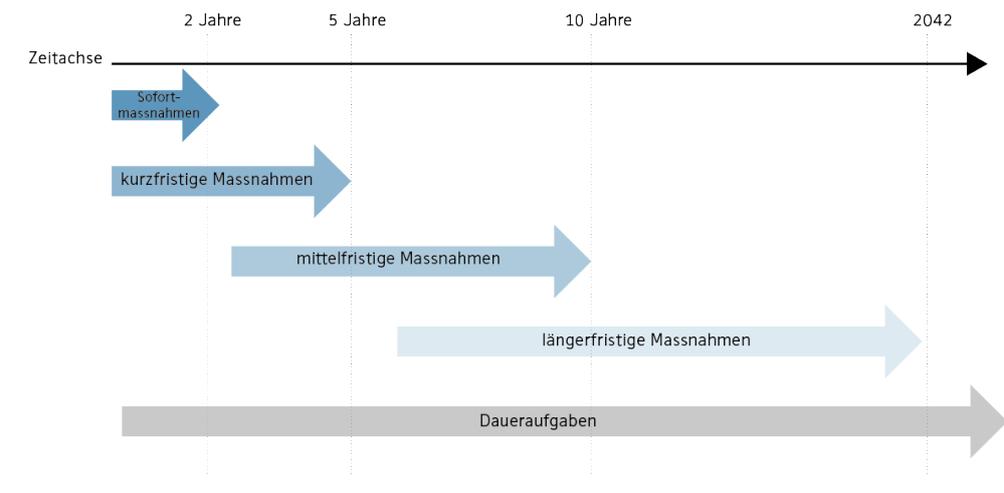


Abbildung 47: Zeitachse Umsetzung Massnahmen

Massnahmenübersicht

Nr.	Massnahme	Wichtigkeit	Umsetzungshorizont
Massnahmen Infrastruktur			
MI 01	Umsetzung Sofortmassnahmen Velowegnetz	Hoch / Must-Have	Sofort
MI 02	Umsetzung Schlüsselmassnahmen Velowegnetz	Hoch / Must-Have	Kurz- bis längerfristig
MI 03	Umsetzung Infrastrukturmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten	Hoch / Must-Have	Längerfristig / Daueraufgabe
MI 04	Erstellung und Bewirtschaftung öffentliche Veloabstellplätze	Hoch / Must-Have	Kurzfristig / Daueraufgabe
MI 05	Signalisationskonzept	Hoch / Must-Have	Kurzfristig / Daueraufgabe
MI 06	Prüfung Velosharing-Angebot	Mittel	Kurzfristig
Massnahmen Velo- und Verkehrskultur			
MK 01	Konzept öffentliche Velopumpen und/oder Servicestationen	Tief	Kurzfristig
MK 02	Sicherheits- und Verhaltenskampagnen	Tief	Daueraufgabe
MK 03	Förderaktionen und -kampagnen	Tief	Daueraufgabe
MK 04	Kurse und Schulungen im Bereich Veloverkehr	Mittel	Daueraufgabe
Massnahmen Veloplanung			
MP 01	Aktualisierung Velowegnetz im kommunalen Richtplan Verkehr	Hoch / Must-Have	Sofort
MP 02	Veloverkehr in Verwaltung verankern	Hoch / Must-Have	Sofort / Daueraufgabe
MP 03	Regelmässiger Austausch mit Externen	Mittel	Daueraufgabe
MP 04	Anpassung Richtlinien private Veloabstellplätze	Mittel	Sofort
Monitoring und Controlling			
MC 01	Zuständigkeiten klären	Hoch / Must-Have	Sofort
MC 02	Umsetzungsmonitoring und Controlling inkl. Kommunikation	Mittel	Daueraufgabe
MC 03	Durchführung von Wirkungskontrollen	Tief	Mittel- bis längerfristig

8.2 Massnahmen Infrastruktur

MI 01 – Umsetzung Sofortmassnahmen Velowegnetz

Massnahme

Ziel	Alle erhobenen Schwachstellen aus dem Massnahmenpaket Sofortmassnahmen sind behoben. Das Gefahrenpotenzial von Velofahrenden in Zollikon ist auf den kommunalen Verbindungen deutlich gesenkt.
Beschrieb	<p>Um das Gefahrenpotenzial für Velofahrende zu senken und nach festgesetzten Standards attraktive und sichere Veloverbindungen in Zollikon zu haben, gilt es, die im Rahmen der Schwachstellenanalyse erhobenen Schwachstellen und Netzlücken zu beheben. Je nach Art der Schwachstelle, Schweregrad des Sicherheitsdefizits sowie Umsetzungsmöglichkeiten hinsichtlich Ressourcen und Planungszeiträume wurden die erhobenen Schwachstellen in Massnahmenpakete eingeteilt. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt etappiert.</p> <p>Als eine erste Infrastrukturmassnahme sollen die im Paket Sofortmassnahmen eingeteilten Schwachstellen behoben werden. Es handelt sich dabei um punktuelle Schwachstellen, die mit geringem Aufwand und tiefen Kosten in kurzer Zeit behhebbar sind. Ziel ist, rasch eine sichtbare und spürbare Verbesserung für den Veloverkehr zu erzeugen und die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden zu erhöhen.</p> <p>Im Rahmen von Strassensanierungen gilt es, laufend die Veloinfrastruktur zu verbessern bzw. gemäss den festgesetzten Standards anzupassen.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsplanung aufsetzen – Finanzen und Ressourcen klären / sichern
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	-
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MI 02 – Umsetzung Schlüsselmassnahmen Velowegnetz**Massnahme**

Ziel Alle erhobenen Schwachstellen aus dem Massnahmenpaket Schlüsselmassnahmen sind behoben. Es ist eine Verbesserung der Veloinfrastruktur in Zollikon sichtbar. Das Gefahrenpotenzial von Velofahrenden in Zollikon ist auf den kommunalen Verbindungen deutlich gesenkt.

Beschrieb Um das Gefahrenpotenzial für Velofahrende zu senken und nach festgesetzten Standards attraktive und sichere Veloverbindungen in Zollikon zu haben, gilt es, die im Rahmen der Schwachstellenanalyse erhobenen Schwachstellen und Netzlücken zu beheben. Je nach Art der Schwachstelle, Schweregrad des Sicherheitsdefizits sowie Umsetzungsmöglichkeiten hinsichtlich Ressourcen und Planungszeiträume wurden die erhobenen Schwachstellen in Massnahmenpakete eingeteilt. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt etappiert.

Schlüsselmassnahmen umfassen grössere Schwachstellen und Netzlücken, wessen Behebung eine deutliche Verbesserung für den Veloverkehr in Zollikon hervorbringt. Für ein koordiniertes Vorgehen ist eine etappierte Umsetzungsplanung unerlässlich. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt dabei unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen und in Abhängigkeit der Sanierungszyklen. Es ist ein kurz- bis längerfristiger Umsetzungshorizont vorgesehen.

Im Rahmen von Strassensanierungen gilt es, laufend die Veloinfrastruktur zu verbessern bzw. gemäss den festgesetzten Standards anzupassen.

Umsetzung

Nächste Schritte

- Umsetzungsplanung aufsetzen
- Finanzen und Ressourcen klären / sichern
- Aufgleisung und Umsetzung weiterer Massnahmen vorantreiben

Federführung – Gemeinde Zollikon

Weitere Beteiligte – Kanton Zürich

Umsetzungshorizont

- sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027)
- kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030)
- mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035)
- längerfristig (bis Ende 2042)
- Daueraufgabe (laufend)

MI 03 – Umsetzung Infrastrukturmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten**Massnahme**

Ziel	Alle erhobenen Schwachstellen sind behoben. Das festgesetzte kommunale Velowegnetz ist vollständig umgesetzt.
Beschrieb	<p>Um das Gefahrenpotenzial für Velofahrende zu senken und nach festgesetzten Standards attraktive und sichere Veloverbindungen in Zollikon zu haben, gilt es, die im Rahmen der Schwachstellenanalyse erhobenen Schwachstellen und Netzlücken zu beheben. Je nach Art der Schwachstelle, Schweregrad des Sicherheitsdefizits sowie Umsetzungsmöglichkeiten hinsichtlich Ressourcen und Planungszeiträume wurden die erhobenen Schwachstellen in Massnahmenpakete eingeteilt. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt etappiert.</p> <p>Die Umsetzung des kommunalen Velowegnetzes ist eine zentrale Aufgabe der Gemeinde Zollikon. Im Rahmen der laufenden Umsetzung des Velowegnetzes gilt es, die noch nicht behobenen Schwachstellen und Netzlücken anzugehen und das festgesetzte kommunale Velowegnetz zu vervollständigen. Das Paket Infrastrukturmassnahmen Bauprojekt umfasst grössere Schwachstellen und Netzlücken, die nur mittels Bauprojekte behoben werden können. Bei den Schwachstellen handelt es sich u.a. um Knoten entlang Kantonsstrasse, welche die Anschlüsse zwischen kantonalem und kommunalem Velowegnetz gewährleisten sollen. Für ein koordiniertes Vorgehen ist eine etappierte Umsetzungsplanung unerlässlich. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt mittels grösserem Bauprojekt und unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen sowie in Abhängigkeit der Strassensanierungsplanung.</p> <p>Im Rahmen von Strassensanierungen gilt es, laufend die Veloinfrastruktur zu verbessern bzw. gemäss den festgesetzten Standards anzupassen.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsplanung aufsetzen – Finanzen und Ressourcen klären/sichern – Aufgleisung und Umsetzung weiterer Massnahmen vorantreiben
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	– Kanton Zürich
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input checked="" type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MI 04 – Erstellung und Bewirtschaftung öffentliche Veloabstellplätze**Massnahme**

Ziel	An zentralen, strategisch wichtigen und publikumsintensiven Standorten stehen zahlreiche qualitative öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung.
Beschrieb	<p>Veloabstellplätze sind Teil des Velowegnetzes und im Rahmen der Förderung des Veloverkehrs unerlässlich. Vor allem an zentralen Orten und bei publikumsintensiven Einrichtungen bilden Veloabstellanlagen die Grundlage für die Erreichbarkeit des Ortes für den Veloverkehr. Dazu gehören unter anderem die Zentren, wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Nutzungen wie Schulen und Freizeitanlagen sowie Gebiete mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangeboten. Faktoren wie Komfort und Attraktivität sind dabei vor allem für häufig genutzte Abstellanlagen zentral.</p> <p>Die Ausgestaltung der Veloabstellplätze gilt es hinsichtlich des Ortes und den Bedürfnissen der Nutzenden anzupassen. Zu berücksichtigende Faktoren sind u.a. der Standort, das Parkiersystem, die Zahl der Abstellplätze, die Dauer der Parkierung, die unterschiedlichen Velotypen, Witterungsschutz und Beleuchtung. Weiter muss die gestalterische Integration im Raum berücksichtigt werden.</p> <p>Ergänzend zur Erstellung gilt es, den Unterhalt der Veloabstellplätze zu gewährleisten. Dazu gehört einerseits die Entsorgung von besitzerlosen Velos und andererseits das Instandhalten der Abstellanlagen bzw. die Behebung von Mängeln.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Geeignete Standorte untersuchen – Projekte auslösen – Bewirtschaftung klären
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Schulen – Gewerbe – SBB / Forchbahn
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MI 05 – Signalisationskonzept**Massnahme**

Ziel Die kommunalen Veloverbindungen sind gemäss aktueller Signalisationsverordnung signalisiert bzw. markiert. Die Befahrung des Velowegnetzes ist auch für Ortsunkundige intuitiv möglich. Die wichtigsten Zielorte, inkl. überkommunaler Ziele im Rahmen des kantonalen Velowegnetzes, sind klar signalisiert, die Sichtbarkeit des Velowegnetzes in Zollikon ist erhöht.

Beschrieb Im Rahmen der Umsetzung des kommunalen Velowegnetzes gilt es, Signalisation der Veloverbindungen zu überprüfen und aktualisieren. Unter Signalisation ist die Gesamtheit aller Signale und Markierungen verstanden, welche der Führung und Information der Velofahrenden dienen sowie den Verkehrsablauf erleichtern. Dies umfasst einerseits die den Veloverkehr betreffenden Signale entlang der Verbindungen gemäss Signalisationsverordnung und andererseits die Wegweisung des Velowegnetzes inkl. Beschilderung der wichtigsten Zielorte.

Die Umsetzung der Signalisation erfolgt in Abhängigkeit der Umsetzung der Veloverbindungen. Danach ist die Instandhaltung der Signalisation laufend durchzuführen.

Umsetzung

Nächste Schritte

- Erarbeitung Signalisationskonzept
- Etappierte Anpassung der Signalisation in Koordination mit Umsetzung Veloverbindungen
- Laufende Instandhaltung der Signalisation und Markierung

Federführung – Gemeinde Zollikon

Weitere Beteiligte -

Umsetzungshorizont

- sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027)
- kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030)
- mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035)
- längerfristig (bis Ende 2042)
- Daueraufgabe (laufend)

MI 06 – Prüfung Velosharing-Angebot**Massnahme**

Ziel	Prüfung eines möglichen Velosharing-Angebots in der Gemeinde Zollikon.
Beschrieb	<p>Sharing, u.a. auch Velosharing, ist ein zunehmend wichtiges Thema. Vor allem hinsichtlich der Multimodalität gewinnen Sharing-Hubs an strategisch zentralen Standorten wie Bahnhöfen oder Innenstädte immer mehr an Bedeutung. In der Stadt Zürich sowie in zahlreichen Agglomerationsgemeinden bestehen bereits verschiedene Sharing-Angebote, einerseits stationsgebundene Sharingsysteme wie Publi-bike oder free-floating-Systeme wie Voi, Bolt etc. Auch innerhalb des Gemeindegebiets Zollikon sind immer wieder E-Scooter oder Bikes verschiedener free-floating-Systeme parkiert.</p> <p>Im Sinne einer Prüfung sind grundlegende Fragen zum Sharing-System zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Welches Angebot bzw. Verkehrsmittel soll es geben? – Sollen die Angebote free-floating oder stationsgebunden sein? – Welche Flächen sind zweckmässig für Sharing-Hubs? (Prüfung einzelner Standorte bei stationsgebundenen Sharing-Systemen wie Zentrum Zollikon, Zentrum Zollikerberg, wichtige ÖV-Haltestellen, Spital Zollikerberg etc.) – Wie sollen die Sharing-Hubs ausgestaltet werden (Thema Sichtbarkeit/Erkennbarkeit)? (nur bei stationsgebundenen Sharing-Systemen) – Wer finanziert welche Bestandteile? – Kann durch Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, u.a. der Stadt Zürich, das bestehende Potenzial eines Sharing-Angebots gesteigert werden? <p>Sowohl im Rahmen der Prüfung wie auch im Hinblick auf eine Mögliche Realisierung ist der Austausch mit erfahrenen Verwaltungen und die Zusammenarbeit mit bestehenden Sharing-Anbietern zentral.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Grundlegende Fragen zur Art und Ziel des Sharing-Angebots klären – Konzepterarbeitung auslösen
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Externe Sharing-Anbieter – Stadt Zürich / Nachbargemeinden
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

8.3 Massnahmen Velo- und Verkehrskultur

MK 01 – Konzept öffentliche Velopumpen und Service-Stationen / Velowerkstatt

Massnahme

Ziel	Velofahrende haben die Möglichkeit, ihr Velo selbst zu warten und unterwegs aufzupumpen.
Beschrieb	<p>Im Sinne einer kostenlosen öffentlichen Dienstleistung sollen in Zollikon an verschiedenen Standorten Velopumpen und/oder eine kleine Service-Station entstehen. Dabei wird durch das Angebot einerseits der Komfort der Velofahrenden erhöht und andererseits die Sichtbarkeit des Veloverkehrs im Raum verstärkt.</p> <p>Durch ein mögliches Angebot einer kleinen Service-Station haben alle Velofahrenden die Möglichkeit, kleinere Reparaturen vorzunehmen und ihr Velo eigenständig zu warten. Im Rahmen einer entsprechenden Konzepterarbeitung ist die Bereitstellung einer betreuten öffentlichen Werkstatt zu prüfen. Dabei haben Velofahrende die Möglichkeit, Unterstützung von Fachpersonen bzw. versierten Personen bei der Wartung zu erhalten und die nötigen Werkzeuge zu nutzen.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Konkretisierung Konzept öffentliche Velopumpen, Prüfung möglicher Standorte – Testbetrieb öffentliche Service-Station/Velowerkstatt
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeindeinterner Freizeitdienst/Jugendarbeit – Externe Partnerinnen (Anbieter, Interessensgruppen)
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MK 02 – Sicherheits- und Verhaltenskampagnen**Massnahme**

Ziel In Zollikon herrscht ein sicheres und attraktives Verkehrsklima für alle Verkehrsteilnehmenden, es wird gegenseitig Rücksicht genommen.

Beschrieb Um ein sicheres und attraktives Verkehrsklima für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, spielt die gegenseitige Rücksichtnahme eine zentrale Rolle. Vor allem, wenn unterschiedliche Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Eigenschaften und Bedürfnissen auf kleinem Raum unterwegs sind, ist es wichtig, dass die Verkehrssicherheit garantiert ist.

Mit unterschiedlichen Kampagnen sollen unterschiedliche Zielgruppen angesprochen bzw. sensibilisiert werden. Dies gilt nicht nur für Velofahrende, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmende. Dabei werden verschiedene Verhaltensmuster spezifisch thematisiert: u.a. Überholmanöver, Fahren bei Rot, Vortrittsbeachtung. Grundsätzlich sollen nicht nur das explizite Verhalten im Verkehr, sondern vor allem die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden.

Bereits heute werden, v.a. zum Schulanfang im Sommer, mittels verschiedener Kampagnen auf die Verkehrssicherheit im Strassenraum und die Rücksichtnahme der schwächeren Verkehrsteilnehmenden aufmerksam gemacht. Dies soll weiterhin durchgeführt und je nachdem mit weiteren Sicherheits- und Verhaltenskampagnen ergänzt werden. Dies kann allgemein oder spezifisch an sicherheitskritischen Standorten mit erhöhtem Gefahrenpotenzial umgesetzt werden.

Eine Koordination mit der zugehörigen Abteilung der Kantonspolizei ist wichtig.

Beispiele von Sicherheits- und Verhaltenskampagnen:

**Umsetzung**

Nächste Schritte

- Prüfung möglicher Sicherheits- und Verhaltenskampagnen
- Zuständigkeiten klären
- Lancierung und Gewährleistung bestehender Kampagnen

Federführung – Gemeinde Zollikon

Weitere Beteiligte

- Kantonspolizei Zürich
- Externe Partnerinnen (Verkehrsverbänden, Interessensgruppen)

Umsetzungshorizont

- sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027)
- kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030)
- mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035)
- längerfristig (bis Ende 2042)
- Daueraufgabe (laufend)

MK 03 – Förderaktionen und -kampagnen

Massnahme

Ziel Die Vorteile des Velofahrens der gesamten Zolliker Bevölkerung näherbringen und den Umstieg aufs Velo fördern.

Beschrieb Begleitend zum Infrastrukturausbau werden Förderkampagnen und -aktionen eingesetzt, um das Interesse am Velo bzw. den Umstieg aufs Velo zu stärken. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens setzt voraus, das Verkehrsmittel zu kennen und Lust zu haben, es zu benutzen. Im Rahmen von spezifischen Förderkampagnen und -aktionen sollen die Vorteile des Velofahrens aufgezeigt werden. Wichtig ist eine Vielfalt an Aktionen, welche unterschiedliche Zielgruppen anspricht und auf eine unterschiedliche Art das Velo in den Fokus rückt.

Bereits heute werden von regionalen Interessensgruppen und lokalen Vereinen verschiedene Förderaktionen angeboten (u.a. Velobörse). Diese gilt es, weiter zu stärken, externe Akteurinnen zu unterstützen und je nachdem das Angebot mit weiteren Aktionen zu ergänzen. Denkbar ist eine Zusammenarbeit mit den lokalen Schulen oder der Jugendarbeit, um auch bei Kindern und Jugendlichen das Velo näherzubringen.

Beispiele von Förderaktionen und -kampagnen:



Umsetzung

Nächste Schritte

- Evaluierung möglicher Kampagnen und Aktionen (eventuell Austausch mit anderen Städten sowie externen Partnerinnen)
- Zuständigkeiten klären
- Ermittlung von optimalen Plattformen
- Lancierung und regelmässiger Unterhalt (Zuständigkeiten definieren)

Federführung - Gemeinde Zollikon

Weitere Beteiligte

- Lokale Vereine / Verbände
- Externe Partnerinnen (u.a. ProVelo Zürich)
- Schule Zollikon / Jugendarbeit

Umsetzungshorizont

- sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027)
- kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030)
- mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035)
- längerfristig (bis Ende 2042)
- Daueraufgabe (laufend)

MK 04 – Kurse und Schulungen im Bereich Veloverkehr**Massnahme**

Ziel	Alle Personen in Zollikon haben die Möglichkeit, Velofahren zu lernen und Kurse rund ums Velofahren zu besuchen.
Beschrieb	<p>Im Rahmen dieser Massnahme sollen verschiedene Angebote an Schulungen und Kursen im Bereich Veloverkehr in Zollikon bestehen. Diese beinhalten zum einen Veloschulung und -prüfung an den Schulen und zum anderen verschiedene Kurse im Bereich Veloverkehr, welche der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen. Dabei ist zentral, dass die Kosten für die Teilnehmenden minimal gehalten werden. Die Koordination mit bereits bestehenden Angeboten bzw. Anbietern ist unerlässlich.</p> <p>Veloschulung/Veloprüfung: Bereits heute ist in der Gemeinde Zollikon (Schulhaus Oescher und Schulhaus Rüterwies) die Veloprüfung fixer Bestandteil der Ausbildung. Inhalt der Prüfung umfasst einen Theorieteil, die Velokontrolle (Betriebssicherheit des Fahrrads) sowie die praktische Prüfung. Im Rahmen der Schulung wird nicht nur die Fahrkompetenz, sondern das Verhalten im Verkehr allgemein gefördert. Ziel ist, dass nach erfolgreicher Prüfung die Kinder sich auf dem Velo sicher fühlen und selbstständig unterwegs sein können, u. a. auf dem Schulweg. Die Veloschulung findet in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich statt und soll weiterhin gewährleistet werden.</p> <p>Velokurse: Mit Kursen zu Fahrtechnik, Verkehrsschulung oder Velomechanik (Schulung bzgl. Wartung des Velos oder einfacheren Reparaturen) kann das Velo für mehr Personen zugänglich bzw. verständlich gemacht werden. Dabei können verschiedene Ziel- und Altersgruppen angesprochen werden oder bestimmte Arten von Velos (E-Bike, Lastenvelos etc.) im Fokus stehen. Bereits heute werden verschiedene Velokurse von regionalen Interessensgruppen angeboten. Dieses Angebot gilt es zu fördern und evtl. mit lokalen Angeboten im Rahmen des Freizeitdiensts Zollikon weiter zu stärken.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Angebote in Zusammenarbeit mit externen Partnerinnen und gemeindeinternem Freizeitdienst/Jugendarbeit planen – Kommunikation des Angebots über Gemeinde gewährleisten
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonspolizei Zürich / Gemeindepolizei Zollikon – Schule Zollikon – Freizeitdienst / Jugendarbeit – Externe Partnerinnen (u.a. ProVelo Zürich)
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

8.4 Massnahmen Veloplanung

MP 01 – Aktualisierung Velowegnetz im kommunalen Richtplan Verkehr

Massnahme	
Ziel	Das kommunale Velowegnetz wird behördenverbindlich festgesetzt.
Beschrieb	Durch die Verankerung des aktualisierten Velowegnetzes im kommunalen Richtplan Verkehr als behördenverbindliches Planungsinstrument wird die politische und verwaltungsinterne Grundlage für die Umsetzung des Velowegnetzes geschaffen. Weiter ist der kommunale Richtplan auch für die kantonale Verwaltung behördenverbindlich. Im Rahmen der Aktualisierung des kommunalen Richtplans Verkehr ist das kommunale Velowegnetz aufzunehmen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Auslösung Aktualisierung kommunaler Richtplan Verkehr
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	– Kanton Zürich
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MP 02 – Veloverkehr in Verwaltung verankern

Massnahme	
Ziel	Der Stellenwert des Veloverkehrs in der Zolliker Verwaltung und insbesondere der Verkehrsplanung steigt an.
Beschrieb	<p>Eine aktive Fuss- und Veloverkehrsförderung braucht nicht nur in der Politik, sondern vor allem auch in der Verwaltung Rückhalt und Kompetenzen.</p> <p>In Abteilungen, welche mit Veloverkehrsthemen in Berührung sind bzw. sein sollen, wird die Planungskompetenz gestärkt, weiterentwickelt und geschult. So können Projekte rasch und zielgerichtet durchgeführt werden. Um gute Lösungen breit abgestützt umsetzen zu können, braucht es eine hohe Gewichtung in den frühen Planungsphasen, wodurch der Planungsprozess insgesamt effizienter wird. Wichtig ist auch, dass genügend personelle Ressourcen vorhanden sind. Je nach dem ist zusätzlich eine veloverantwortliche Person (evtl. gar pro beteiligte Abteilung) zu bestimmen, welche u.a. als Anlaufstelle für Veloverkehrsanliegen fungiert.</p> <p>Die Verwaltung hat zudem eine Vorbildfunktion. Entsprechend sind die Mitarbeitenden auf Veloverkehrsthemen zu sensibilisieren.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Klärung Ressourcen und Weiterbildungsbedarf – Teilnahme der Verwaltungsangestellten an fachspezifischen Tagungen
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	-
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MP 03 – Regelmässiger Austausch mit Externen**Massnahme**

Ziel	Im Rahmen eines regelmässigen Austauschs zwischen Gemeinde, Kanton und Interessensgruppen/Verbänden (u.a. ProVelo Kanton Zürich) werden aktuelle Velo-Projekte koordiniert und optimale Lösungen geschaffen.
Beschrieb	Hinsichtlich der Koordination von Veloprojekten in der Gemeinde Zollikon sowie der Erarbeitung künftiger Massnahmen gilt es, ein regelmässiger Austausch zwischen allen am Veloverkehr beteiligten Personen und Abteilungen zu haben. Dabei ist die Kommunikation nicht nur innerhalb der Verwaltung, sondern auch mit der kantonalen Verwaltung sowie den regionalen Interessensgruppen/Verbänden wichtig. Weiter soll der Austausch mit anderen Fachplanenden (u.a. der Nachbargemeinden) an Workshops, Tagungen oder an Begehungen als wichtige Innovationsquelle genutzt werden. Durch den fachlichen Austausch können Erfahrungen gesammelt und geteilt werden. Mit der Koordination der Interessen, Bedürfnisse und aktuellen Projekten sollen vor allem Synergien genutzt und optimale Lösungen geschaffen werden.

Umsetzung

Nächste Schritte	– Gefässe für einen regelmässigen Austausch prüfen – Klärung Teilnehmende
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	– Kanton Zürich (Velofachstelle) – Regionale Interessensgruppen Velo – Weitere Fachplanende (z.B. aus der Region)
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MP 04 – Anpassung Richtlinien private Veloabstellplätze**Massnahme**

Ziel	Es stehen genügend und qualitativ hochwertige private Veloabstellplätze bei Wohnbauten, Arbeitsplätzen, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben etc. zur Verfügung.
Beschrieb	Veloabstellanlagen sind Teil des Velowegnetzes und Grundlage für die Erreichbarkeit. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur öffentliche Abstellplätze im Strassenraum, sondern auch genügend private Veloabstellanlagen bei Wohnbauten, Arbeitsplätzen etc. zur Verfügung stehen. Vorgaben zur Errichtung von privaten Veloabstellplätzen hinsichtlich Anzahl und Qualität sind in der BZO festgesetzt. Aktuell entsprechen die Vorgaben nicht den heutigen Bedürfnissen der Velofahrenden oder kantonalen Richtlinien und VSS-Normen. Es gilt, die Vorgaben zur Errichtung von Veloabstellplätzen in angemessener Anzahl sowie für unterschiedliche Velotypen in der BZO zu verankern. Vor allem bei Mehrfamilienhäusern und Gebäuden mit publikumsorientierten Nutzungen ist es wichtig, dass genügend und qualitative Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Dabei sollen zum einen gut erreichbare Kurzzeit-Abstellplätze für Gäste und zum anderen qualitative Langzeit-Abstellplätze für die Bewohnenden bestehen. Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Elektromobilität und der steigenden Anzahl an E-Bikes soll im Rahmen der Richtlinien zu den Abstellanlagen zudem auf die Erstellung von Ladestationen eingegangen werden. Die Vorgaben sind mindestens den aktuellen Standards und Empfehlungen des Kantons Zürich anzugleichen. Weiter gilt es, bei Baubewilligungen aktiv darauf zu achten, dass die Anzahl der Veloabstellplätze angemessen ist bzw. mindestens den festgesetzten Vorgaben entspricht.

Umsetzung

Nächste Schritte	– Revision der BZO
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	-
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

8.5 Monitoring und Controlling

MC 01 – Zuständigkeiten klären

Massnahme

Ziel	Die verwaltungsinternen Zuständigkeiten hinsichtlich Umsetzung des kommunalen Veloentwicklungskonzept und Veloförderung sind klar.
Beschrieb	<p>Die Umsetzung des kommunalen Veloentwicklungskonzepts bzw. der darin enthaltenen Massnahmen braucht klar definierte und kommunizierte Zuständigkeiten, einerseits hinsichtlich der Verantwortung für die Umsetzung und andererseits für das Monitoring und Controlling. Es sind folgende Zuständigkeiten zu definieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Person, welche die Umsetzung bzw. das Monitoring und Controlling des kommunalen Veloentwicklungskonzepts generell zuständig ist – Person(en), welche für die Umsetzung bzw. das Monitoring und Controlling der einzelnen Massnahmen zuständig ist/sind <p>Die Definition der Zuständigkeiten bedeutet nicht, dass die Umsetzung allein von dieser Person abhängt. Die Umsetzung erfolgt häufig im Team bzw. Einzelarbeiten werden weiterdelegiert.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	– Gemeindeinterne Klärung der Zuständigkeiten
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	-
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MC 02 – Umsetzungsmonitoring und Controlling**Massnahme**

Ziel	Die Umsetzung der Massnahmen wird laufend kontrolliert und optimiert. Die Bevölkerung kennt die umgesetzten Velofördermassnahmen, hat die Möglichkeit, Feedback zu geben und die Anliegen hinsichtlich Velofahren in Zollikon zu platzieren.
Beschrieb	<p>Das Monitoring sowie ein Umsetzungscontrolling sind eine wichtige Grundlage, um die Veloverkehrsförderung aktiv voranzutreiben. Für das Konzept sowie die enthaltenen Massnahmen ist ein Monitoring bzw. Umsetzungscontrolling aufzugleisen, welches den Stand der Massnahmen sowie je nach Massnahme wichtige Eckpunkte festhält.</p> <p>Das Monitoring hält je nach Massnahme regelmässig verschiedene Indikatoren bzw. Kennwerte fest, anhand welcher das Umsetzungscontrolling erstellt werden kann. Das Umsetzungscontrolling wird in einem regelmässigen Rhythmus aktualisiert und der Stand gegebenenfalls kommuniziert. Auf Basis der Erkenntnisse des Monitorings und Umsetzungscontrollings sollen bzw. können auch Anpassungen der Massnahmen vorgenommen werden.</p> <p>Für das gesamte kommunale Veloentwicklungskonzept wird empfohlen, in einer Datenbank oder vereinfacht ein Excel aufzugleisen, in welchem die Federführung, das Budget, Etappierungsschritte oder auch der Umsetzungsstand festgehalten werden. Daraus kann herausgelesen werden, wo die Massnahmen stehen und wo es allenfalls noch zusätzlichen Effort braucht. Für die einzelnen Massnahmen sind Indikatoren bzw. Kennwerte zu definieren, welche in einem Monitoring festgehalten werden sollen. Die Zielwerte bzw. wann die Massnahme erfüllt ist, muss bestimmt werden. Anhand dieser Werte kann das Umsetzungscontrolling abgeleitet werden.</p> <p>Zusätzlich zum Monitoring und Controlling ist die Kommunikation der Umsetzung der Massnahmen gegenüber der Bevölkerung wichtig. Es soll offen über die Veloförderung kommuniziert werden.</p> <p>Velofahrende in der Gemeinde Zollikon sollen die Möglichkeit haben, Anliegen platzieren zu können. Damit kann lokales Wissen abgeholt und die Akzeptanz erhöht werden. Dies umfasst einerseits die Bereitstellung einer Anlaufstelle bei der Gemeindeverwaltung, welche bei Fragen zu Veloverkehrsthemen kontaktiert werden kann. Andererseits können gerade kleinere Schäden oder auch Hinweise für Schwachstellen und Gefahrenstellen bestens durch Crowdsourcing in Form einer online-Plattform gemeldet bzw. gesammelt werden.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Aufbau Monitoring und Umsetzungscontrolling – Regelmässige Auswertungen und Kommunikation
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	-
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

MC 03 – Durchführung von Wirkungskontrollen**Massnahme**

Ziel	Die Wirkung der umgesetzten Massnahmen ist bekannt und mit der Bevölkerung kommuniziert.
Beschrieb	<p>Mit angemessenen Indikatoren und Messungen kann qualitativ und quantitativ der Erfolg der Veloverkehrsförderung untersucht bzw. aufgezeigt werden. Gerade auch Zahlen sind ein wichtiges Mittel, um handfeste Ergebnisse der Politik vorweisen zu können. Dazu zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Messstellen für den Veloverkehr – Bewegungsdaten (wo fahren die Personen durch) – Befragungen der Bevölkerung – Begehungen / aktive Nachführung der Schwachstellenanalysen – Auslastungen von Veloabstellplätzen <p>Es ist darauf zu achten, die erhobenen Daten in ein Datenkonzept zu integrieren bzw. möglichst langfristige Zeitreihen zu generieren.</p> <p>Analog zum Monitoring und Controlling ist auch bei den Wirkungskontrollen die Kommunikation der Ergebnisse mit der Bevölkerung zentral. Es soll offen über die Veloförderung kommuniziert und die Veränderung im Veloverkehrsaufkommen aufgezeigt werden. Dadurch wird das Verständnis der Bevölkerung und die Sichtbarkeit des Veloverkehrs gestärkt.</p>

Umsetzung

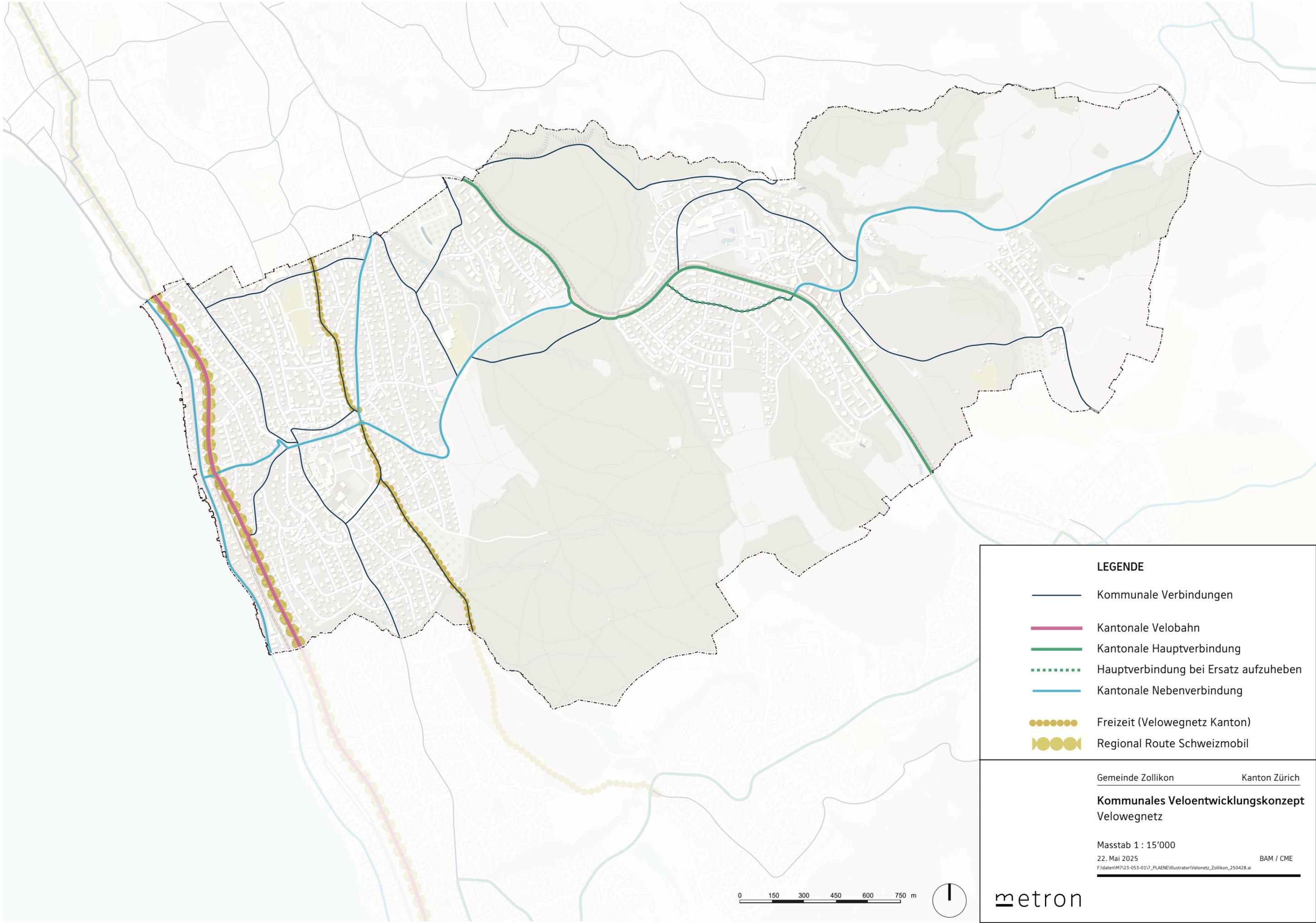
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Intern prüfen, welche Wirkungskontrollen denkbar sind – Umsetzung aufgleisen – Kommunikation der Wirkung
Federführung	– Gemeinde Zollikon
Weitere Beteiligte	– Kanton Zürich
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> sofort (innert 2 Jahren / bis Ende 2027) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren / bis 2030) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren / bis 2035) <input checked="" type="checkbox"/> längerfristig (bis Ende 2042) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend)

Abkürzungen / Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BZO	Bau- und Zonenordnung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
VWG	Veloweggesetz (Bundesgesetz über Velowege)

Anhang

Anhang 1: Netzplan Veloverkehr



LEGENDE

- Kommunale Verbindungen
- Kantonale Velobahn
- Kantonale Hauptverbindung
- Hauptverbindung bei Ersatz aufzuheben
- Kantonale Nebenverbindung
- Freizeit (Velowegnetz Kanton)
- Regional Route Schweizmobil

Gemeinde Zollikon Kanton Zürich

**Kommunales Veloentwicklungskonzept
Velowegnetz**

Masstab 1 : 15'000
22. Mai 2025 BAM / CME

F:\daten\M7123-053-0117_PLAENE\illustrator\Velonetz_Zollikon_250428.ai



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11