

Bewerbung Prix Velo Infrastruktur 2024

Bewerbung in der Kategorie (nur eine Auswahl möglich):

- ☐ Planung und Anlagen
☒ Information

Verwaltungsstelle, Unternehmen, Organisation, Person:

velObserver.ch

Adresse:

Genossenschaft Posmo Schweiz, Am Wasser 59, 8049 Zürich.....

Ansprechperson:

Roger Fischer.....

Telefon, E-Mail:

roger@datamap.io, 078 607 75 06.....

Titel der Wettbewerbseingabe:

VelObserver: Bewerte die Veloinfrastruktur

Beilagen:

Speziell von Interesse sind Bildmaterial (Fotos oder Videos, wenn möglich Vorher/nachher-Situation), Planunterlagen, Berichte, Medienberichte

.....
.....
.....

Ort, Datum:

Zürich, 23.8.2023

Mit der Einreichung unserer Eingabe anerkennen wir die Wettbewerbs- und Teilnahmebedingungen. Wir bestätigen, dass unsere Angaben wahrheitsgetreu sind, und ermächtigen Pro Velo, diese allenfalls zu überprüfen und wenn nötig weitere Informationen einzuholen. Zudem räumen wir Pro Velo und ihren Projektpartnern das Recht ein, sämtliche Unterlagen öffentlich zu publizieren und für die Medienarbeit zu verwenden.

Bitte Teilnahmeformular und Wettbewerbsdossier mit Beilagen bis spätestens 31. August 2023 **in digitaler Form** (online oder per Datenträger) und mit hochaufgelöstem **Bildmaterial** einsenden an: Pro Velo Schweiz, Prix Velo Infrastruktur, Birkenweg 61, 3013 Bern, info@prixvelo.ch

1. Projektbeschreibung

1.1. Problemstellung

Die Veloinfrastruktur wird von Verkehrsplaner:innen entwickelt. Geplant wird im besten Fall nach Standards und im schlechtesten Fall nach dem Gutdünken der planenden Personen. Für die spätere Nutzung der Infrastruktur ist aber vor allem die subjektive Wahrnehmung der (potentiellen) Velofahrenden entscheidend. Nur eine als sicher, attraktiv und konfliktfrei wahrgenommene Infrastruktur wird genutzt und führt zu einem Umstieg aufs Velo.

1.2. Herausforderung

Wie kann die öffentliche Verwaltung die subjektive Wahrnehmung der potentiellen Nutzenden in der Planung berücksichtigen? Wie können Velofahrende und solche die es gerne wären der Verkehrsplanung ihre subjektive Vorstellung einer guten Veloinfrastruktur mitteilen?

Wie kann öffentlicher Druck auf die öffentliche Verwaltung aufgebaut werden, damit die gebaute Veloinfrastruktur auch der Vorstellung der Nutzenden entspricht.

1.3. Zielsetzung

Die Förderung von nachhaltiger Mobilität ist ein zentraler Punkt im Kampf gegen den Klimawandel. Trotz wiederholter Willensbekundung des Stimmvolkes geht der Ausbau von guter Veloinfrastruktur teilweise nur schleichend voran. Um sicherzustellen dass der Veloverkehr ein zentraler Pfeiler der nachhaltigen Stadt/Gemeinde der Zukunft wird, braucht es die zivilgesellschaftliche Teilhabe der Bürger:innen an der Planung von Infrastruktur und stärkere Kontrolle über deren Umsetzung. Der VelObserver zeigt dabei unter Einbezug der Nutzer:innen transparent den Fortschritt in der Umsetzung der Ausbaupläne auf. Für die Planung resultiert eine Karte der Qualität der existierenden Infrastruktur aus Sicht der Bevölkerung. Daraus lässt sich ermitteln was für die Nutzenden funktioniert und was nicht funktioniert.

1.4. Massnahme(n)

Der VelObserver bietet unter www.velobserver.ch eine Onlineplattform zur Bewertung der geplanten und realisierten Velorouten auf Abschnittsbasis. Dadurch entsteht ein detailliertes Bild über die subjektive Qualität der Veloinfrastruktur. Die Zivilgesellschaft/ die Crowd hat somit die Möglichkeit der öffentlichen Verwaltung ein Feedback zur gebauten Infrastruktur zu geben. Es entsteht ein aggregiertes Gesamtbild in der Form einer interaktiven Karte und detaillierte Bewertungsdaten über ein gesamtes Veloroutennetz.

Im Moment kann das geplante Velovorzugsroutennetz der Stadt Zürich bewertet werden. In naher Zukunft soll das Projekt auf weitere Städte und Regionen ausgebaut werden. Ebenfalls in Arbeit ist eine Plattform die es der öffentlichen Verwaltung ermöglicht, das zu bewertende Routennetz selbst zu verwalten und Befahrungen und Erhebungen in Fokusgruppen durchzuführen, sowie die Bewertungen detaillierter zu betrachten und damit auch vertiefte Erkenntnisse zur Funktionalität ihrer Infrastruktur zu erlangen.

2. Beteiligte und Stakeholder:innen

Bezeichnung der wichtigsten Beteiligten (Auftraggebende, Auftragnehmende, Partnerschaften, Projektteam) und Einbezug von Stakeholder:innen

Das Projekt wurde von der Datengenossenschaft Posmo initialisiert und in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Zürich und dem freiwilligen Engagement einer Gruppe an interessierten Personen erarbeitet. Finanziell wurde das Projekt durch den Prototype Fund und diverse Unternehmen im Raum Zürich unterstützt.

Die weiteren Ausbauschritte werden unter anderem durch KOMO unterstützt. Es soll ein Tool für die Gemeinden entstehen und es wird eine enge Verzahnung mit dem Planungsauftrag an Kantone und Gemeinden aus dem Veloweggesetz geplant. Langfristig soll das Projekt durch Beiträge der nutzenden Verwaltungseinheiten finanziert werden.

3. Chronik der Planung und Realisierung

Wichtigste Eckdaten. Ist Projekt umgesetzt oder in Umsetzung begriffen?

Die Projektidee wurde von Datengenossenschaft Posmo bei einem Treffen von veloaffinen engagierten Menschen im Jahr 2020 in Zürich vorgestellt und es entstand eine Gruppe von Freiwilligen, die sich regelmässig zu Konzeptionsmeetings trafen. Initial war eine Bewertung Anhand objektiver Kriterien (Standards) zur Begleitung der Umsetzung der Zürcher Velovorzugsrouten (angenommene Volksinitiative) durch Expert:innen vorgesehen. Immer mehr hat sich das Projekt der Aggregation der subjektiven Bewertung zugewandt, weil die subjektive Wahrnehmung darüber entscheidet, ob die Veloinfrastruktur von der Bevölkerung genutzt wird. Damit einher ging auch die Erkenntnis, dass nicht nur Expert:innen, sondern jedermann die Infrastruktur bewerten können soll. Die Qualitätsbewertung soll durch die Crowd geschehen. Zur Finanzierung dieses grösseren und technisch komplexeren Vorhabens wurde ein erfolgreiches Projekt beim Prototype Fund eingegeben.

Die Pilottests ergaben, dass einige zukünftige Benutzer:innen mit der Bewertung auf der Karte überfordert waren und das Projekt wurde durch einen Fotomodus ergänzt. Der Fotomodus hat gleichzeitig den Vorteil, dass im Gegensatz zum Kartenmodus auch Strassenabschnitte bewertet werden können, die den Bewertenden nicht bekannt sind. Gleichzeitig bedeutete dies aber, dass sämtliche zu bewertenden Strassenabschnitte fotografiert werden mussten.

Seit April 2022 kann nun die breite Öffentlichkeit das geplante Velovorzugsroutennetz der Stadt Zürich online bewerten.

Bis heute ist eine Crowd von mehr als 450 Bewerter:innen entstanden mit mehr als 55'000 bewerteten Segmenten.

4. Kostenrahmen/Finanzierung

Angaben zu den Projektkosten. Wie wird das Projekt finanziert (öffentlich/privat)? Wieweit ist die Finanzierung gesichert? Ist das Projekt Teil eines Aggloprogramms?

Nach einer langen Phase der Ideenkonkretisierung in Freiwilligenarbeit wurde die erste Version von Velobserver ausschliesslich durch private Spenden und Spenden von Unternehmen im Raum Zürich finanziert. Diese erste Version ermöglichte die Bewertung des Velovorzugsroutennetzes auf Segmentsbasis auf einer digitalen Karte durch einen ausgewählten Kreis von Expert:innen.

Mit der Unterstützung durch den Prototype Fund konnte die Bewertung für die Crowd/die Community geöffnet werden. Die Bewertung auf Kartenbasis wurde durch eine Bewertung im Fotomodus ergänzt und die Benutzerfreundlichkeit stark verbessert. Im nächsten Schritt soll die Multistadtfähigkeit und eine mobile App zur Bewertung realisiert werden. Gleichzeitig wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich und mit Unterstützung von KOMO ein Produkt erarbeitet, dass der öffentlichen Verwaltung als Dienstleistungs-/Softwareprodukt angeboten werden kann und somit das Projekt finanziell selbsttragend macht.

5. Massnahmen zur Begleitkommunikation (falls vorhanden)

Beinhaltet das Projekt eine Begleitkommunikation? Wie wurde über das Projekt kommuniziert und berichtet?

Die Kommunikation ist ein zentrales Element des Projektes. Zum einen muss über Kommunikation die Crowd/Community für Bewertungen mobilisiert und immer wieder animiert werden. Nebst Medienarbeit geschieht dies auch durch Werbung auf der Strasse (Veloabstellplatzflyer) und durch Kommunikation in einschlägigen Kanälen (Veloplus-Newsletter, Pro Velo Newsletter, Velojournal, Social Media). Es gibt einen Blog unter <https://www.velobserver.ch/blog> und es wurden diverse Videos realisiert (<https://vimeo.com/search?q=velobserver>).

Personen die sich als Bewerter:innen angemeldet haben, können per Newsletter direkt kontaktiert werden. In Zukunft möchten wir vermehrt gezielt mobilisieren, zum Beispiel wenn neue Infrastruktur realisiert wird. Die technischen Voraussetzungen dazu sind im Moment in Arbeit.

6. Auswertung/Wirkungsanalyse (falls vorhanden)

Angaben zu allfälligen Nutzungsstatistiken, Erfolgsmessungen oder Evaluationsergebnissen.

Stand 23.8.23 haben 451 Bewerter:innen ein Konto erstellt. Insgesamt wurden 54'957 Segmente bewertet. 21'987 Bewertungen erfolgten als Fotobewertungen und 32'970 Bewertungen als Kartenbewertungen. Bei 11'013 Bewertungen wurden eines der drei spezifischen Kriterien Sicherheit, Attraktivität und Konfliktfreiheit bewertet. Ein Dashboard zur genaueren Betrachtung der Ergebnisse ist im Moment in Erarbeitung. Das Dashboard soll es der öffentlichen Verwaltung ermöglichen die Bewertungen differenziert zu betrachten. Interessant ist zum Beispiel die Frage ob eine bestimmte Infrastruktur von Frauen und Männern oder verschiedenen Altersklassen unterschiedlich bewertet wird.