

# Veloparkierung im öffentlichen Raum

Merkblatt Version 1.0





Der Kanton St.Gallen informiert mit den Merkblättern Bauherrschaften, Planer und Gemeinden über die Anforderungen der Veloparkierung. Die Blätter sollen helfen, die Veloparkierung frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Damit können unbefriedigende Lösungen und wild parkierte Velos vermieden werden. Die Merkblätter stützen sich auf die aktuellen VSS Normen.

## Wichtiges in Kürze

Im öffentlichen Raum ist es besonders wichtig, die verschiedenen Ansprüche frühzeitig zu koordinieren. Deshalb ist es sinnvoll, für die Veloparkierung im öffentlichen Raum ein Konzept mit Standorten, Parkiersystemen und ungefährender Anzahl Veloparkplätze zu erstellen. Veloparkieranlagen sollen Verbindungen für die Zufussgehenden nicht beeinträchtigen. Für einen möglichst konfliktarmen Umgang mit Motorrädern empfiehlt sich die Erarbeitung eines Parkierungskonzepts, mit der Bezeichnung von Parkfeldern für Velos, für Motorräder sowie von Parkfeldern mit gemischter Nutzung.

### Verzicht ist keine Lösung

Beengte Platzverhältnisse und gestalterische Probleme im Zusammenhang mit einer Veloparkieranlage werden nicht gelöst, indem auf die Veloparkierung verzichtet wird. Velos werden in der Folge ohne System parkiert: auf Plätzen, Trottoirs und vor Eingängen. Ungeordnet parkierte und deshalb auch oft umgestürzte Velos sind störender als Velos an gut platzierten Anlehnbügeln oder Pfosten. Deshalb sind Veloparkplätze ohne Parkiersysteme zu vermeiden.

### Anreize statt Verbote

Das Velo ist ein schnelles Verkehrsmittel, optimal für Kurzstrecken und zudem platzsparend. Diese Vorteile sollen beim Einkaufen und bei Geschäftsbesuchen genutzt werden. Kurzzeitparkplätze sind deshalb zentral zu platzieren. Für eine Parkierdauer länger als 2 h sind überdachte und gut ausgerüstete Veloparkieranlagen am Eingang zu Geschäftsbereichen zu erstellen. Das Velo ist immer noch in guter Lage abgestellt, aber die Kurzzeitparkplätze werden dadurch entlastet.

## Anforderungen

Die Anforderungen an das Kurz- und Langzeitparkieren im öffentlichen Raum sind abgesehen von der Überdachung identisch.

### Generell

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- gut einsehbar
- näher an den Zielorten als Autoparkplätze
- ausreichende Breiten zur Gewährleistung der Begegnungsfälle für Zufussgehende

### Kurzzeitparkieren

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr

### Langzeitparkieren

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr
- möglichst überdacht

## Bedarf

Gemäss VSS Norm 640 065\_2011 wird der Bedarf an Veloparkplätzen aufgrund einer Situationsanalyse und Erhebungen ermittelt. Die Velos werden in den Monaten Juni und September ausserhalb der Ferien zu unterschiedlichen Tageszeiten erhoben. Es sind auch Velos zu erfassen, die nicht in den offiziellen Veloparkieranlagen abgestellt sind. Nach der Realisierung einer Veloparkieranlage steigt in der Regel die Nachfrage nach Abstellplätzen. Das Resultat einer Zählung entspricht daher dem Minimalbedarf. Deshalb müssen mindestens 15% mehr Veloparkplätze erstellt, als Velos gezählt werden.

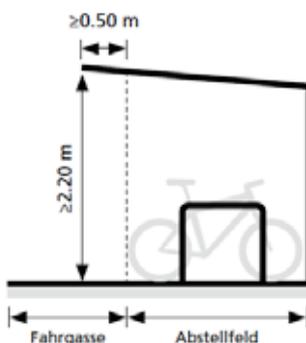
## Anlagentypen

Im öffentlichen Raum eignen sich offene Anlagen, die gut einsehbar sind. In besonders dichten Siedlungsgebieten mit wenig Platz im öffentlichen Raum können Velostationen in Betracht gezogen werden (Spezialfall, vgl. auch Merkblatt Abschliessbare Veloparkierung). Allgemein zugängliche, nicht überwachte Anlagen in Innenräumen sind aus Sicherheitsgründen ungeeignet.

## Überdachung und Gestaltung

Überdachte Veloparkplätze erhalten die Funktionstüchtigkeit der Velos, verlängern deren Lebensdauer und erhöhen damit die Verkehrssicherheit. Sie verbessern den Komfort für Velofahrende. Aus diesem Grund sind Langzeitparkplätze im öffentlichen Raum zu überdecken. Überdachungen von Veloparkplätzen sollen einfach, robust und sparsam im Unterhalt sein. Gemäss der Norm sind die Parkieranlagen zu beleuchten, wenn die bestehende Strassenbeleuchtung nicht ausreicht. In gestalterisch besonders anspruchsvollen Gebieten und in engen Strassenräumen kann auf eine Überdachung verzichtet werden.

Erhebungszeiten  
 - Juni / September  
 - Dienstag und Freitag / Samstag  
 - Nachmittags und abends



Überdachte Anlage mit Anlehnbügel

## Lage und Zufahrt

Die Veloparkplätze müssen direkt, sicher und attraktiv vom Veloroutennetz erreichbar sein und sollen möglichst nahe an den Zielorten platziert werden.

## Parkiersysteme

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Sie bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren. Im öffentlichen Raum ist die Ästhetik und – falls keine Velos parkiert sind – die Durchlässigkeit für Zufussgehende zu beachten. Gestohlene Velos werden von Versicherungen in der Regel nur ersetzt, wenn das Velo angeschlossen war. Empfehlungen:

- Anlehnbügel oder Veloposten sind auch in gestalterisch anspruchsvollen Gebieten einsetzbar
- Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung und Schieberinnen eignen sich im öffentlichen Raum nur in Randbereichen von Strassen und Plätzen, meist in Kombination mit Überdachungen
- Parkiersysteme im öffentlichen Raum müssen unter Umständen einfach demontierbar sein (z.B. bei Umzügen und Festanlässen)
- Begrenzung auf wenige Parkiersysteme in einer Gemeinde. Der Unterhalt durch den Werkhof wird erleichtert sowie die Erkennbarkeit und das Erscheinungsbild der Anlagen verbessert.



Empfohlene Parkiersysteme – Typen für eine Gemeinde:			
Anlehnbügel Veloposten	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung oder Schieberinne	Mobiles System ohne Fundamente	Doppelstockparker
Kurz- und Langzeitparkieren im öffentlichen Raum, auch in ästhetisch anspruchsvollen Gebieten	Langzeitparkieren, besonders an Bahnhöfen und Schulen	Saisonales oder mobiles Parkieren (Badeanstalten, Veranstaltungen)	Langzeitparkieren, besonders an Bahnhöfen. Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2,70 m

Im öffentlichen Raum geeignete Parkiersysteme		Spezialfälle	
Anlehnbügel	Anlehnbügel mobil	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Schieberinne



Anlehnbügel und Veloposten sind im öffentlichen Raum überall geeignet, besonders auch in Strassen mit Gefälle.



Lenkerhalter: Verbreitetes aber ungeeignetes Parkiersystem. Wird wenig benutzt und beschädigt Brems-, Licht- und Schaltkabel

## Kosten und Flächenbedarf

Die nebenstehenden Kennwerte bieten erste Anhaltspunkte für die Planung. Sie sind mit Projekten zu konkretisieren.

## Signalisation und Markierung

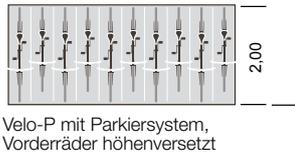
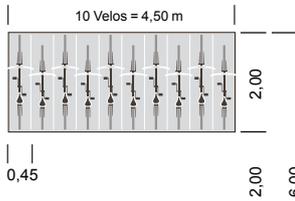
Für die Signalisation und Markierung von Veloparkplätzen im Strassenraum sind die geltenden Verordnungen und Normen zu beachten (Signalisationsverordnung SSV, Art. 79; VSS Norm SN 640 850a „Markierungen“, Ziff. 7.4).

## Betrieb und Unterhalt

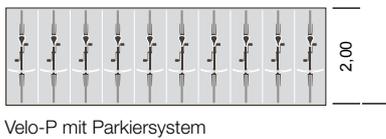
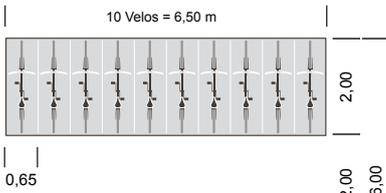
Die Parkieranlagen sind regelmässig zu reinigen und bei Bedarf zu reparieren. Eine geordnete Parkierung und das Entfernen defekter Velos beugt Vandalismus vor und schafft Platz. In grösseren Gemeinden empfiehlt sich ein eigener Ordnungsdienst. Zudem muss mit Information, Kontrollen (Bussen) und einem spezifischen Angebot verhindert werden, dass die Motorräder und Roller Veloparkplätze belegen.

Kosten pro Veloparkplatz (systemabhängig)	
ungedeckt	gedeckt
CHF 300.– bis 500.–	CHF 1000.– bis 2000.–

Flächenbedarf pro Velo-P (systemabhängig)	
ohne Verkehrsfläche	mit Verkehrsfläche
1 – 2 m <sup>2</sup>	2 – 4 m <sup>2</sup>



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt

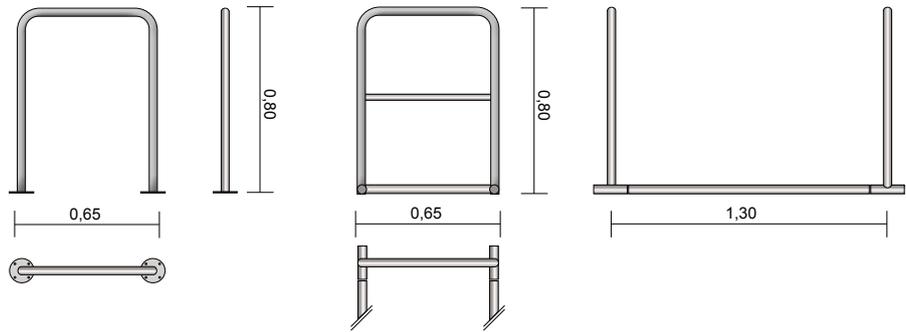


Velo-P mit Parkiersystem

## Geometrie

Parkiermanöver bei zu dicht abgestellten Velos beschädigen Schalt-, Brems- und Lichtkabel und schrecken die Benutzer/innen ab. Um die Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten dürfen folgende Minimalmasse nicht unterschritten werden.

### Anlehnbügel



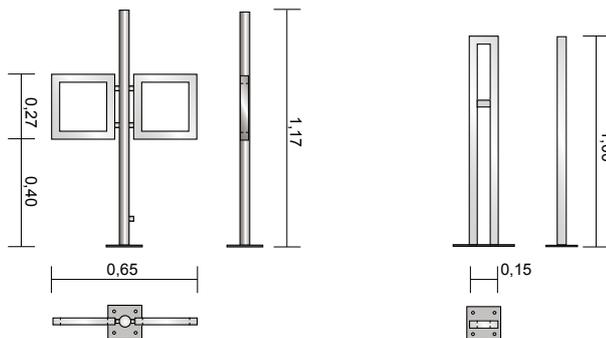
#### Anlehnbügel

- Velos werden gut gehalten
- Velorahmen sehr gut anschliessbar

#### Anlehnbügel mobil

- Velos werden gut gehalten
- Velorahmen sehr gut anschliessbar

### Velopfosten



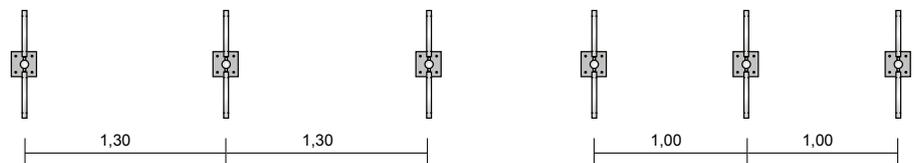
#### Velopfosten breit

- Velos werden gut gehalten
- Velorahmen sehr gut anschliessbar

#### Velopfosten schmal

- Velos können seitlich wegkippen
- Velorahmen sehr gut anschliessbar

### Abstände



#### Abstand ideal

- gute Gesamtwirkung
- zwischen den Pfosten /Bügeln kann ein zusätzliches Velo parkiert werden (ungesichert)

#### Abstand eng

- gute Flächenausnutzung
- nachteilige Gesamtwirkung wegen engstehender Vorrichtung, wirkt als „Rechen“ oder „Zahnstocher“

## Herausgeber und Bezug: Tiefbauamt Langsamverkehr

9001 St.Gallen  
+41 58 229 30 34  
info.bd@sg.ch

Februar 2015

Download:  
www.langsamverkehr.sg.ch

Verfasserin:  
Arge planum/co.dex, Biel/Bienne

Begleitung:  
Daniel Schöbi TBA LV  
Jan Wenzel asa ag

Fotos & Abbildungen:  
Arge planum/co.dex, Biel/Bienne  
Fotografie Ammann/Siebrecht, Herisau/Zürich

## Grundlagen und weiterführende Literatur

- VSS Norm SN 640 065\_2011, Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
- VSS Norm SN 640 066\_2011, Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen
- Handbuch Veloparkierung, Bundesamt für Strassen und Velokonferenz Schweiz, Arge planum/co.dex, 2008, www.velokonferenz.ch
- Merkblätter Veloparkierung, Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Koordinationsstelle Veloverkehr, Verfasserin Arge planum/co.dex, Zürich 2012. Der Kanton Zürich stellte sie freundlicherweise als Vorlage für diese Blätter zur Verfügung.