

# Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf

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

Sicher erreichbare, gut ausgerüstete und nahe bei den Eingängen gelegene Veloparkplätze sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Velos zur Arbeit oder als Kunde.

- wegen der unterschiedlichen Parkierdauer sind die Anforderungen an die Anlagen für Mitarbeitende und Kunden verschieden
- Kunden von Verkaufsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben parkieren ihre Velos oft auf öffentlichen Strassen. In diesem Fall ist das Merkblatt „Veloparkierung im öffentlichen Raum“ ebenfalls zu konsultieren

## Anforderungen

### Generell

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- näher an den Eingängen als Autoparkplätze
- die Veloparkplätze für Mitarbeitende und für die Kundschaft können, müssen aber nicht am gleichen Ort sein

### Kurzzeitparkieren für Kunden

- möglichst nahe beim Eingang (max. 30 m)
- die Veloparkplätze sollen am Weg zum Zielort liegen
- Überdachung erwünscht
- Platz für Anhänger und Spezialvelos

### Langzeitparkieren für Mitarbeitende

- Nahe am Eingang für Mitarbeitende (max. 100 m bei grossen Arealen)
- überdacht
- Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.
- Stromanschluss für Elektrovelos
- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr

## Bedarf

Gemäss der VSS Norm SN 640 065\_2011 ist der Bedarf bei Neubauten, Umnutzungen und in der Regel auch bei Umbauten mit Hilfe von Richtwerten zu ermitteln. Für Bauten mit verschiedenen Nutzungen ist der Bedarf für jede Nutzungsart separat zu ermitteln und zu summieren. Sind Nutzung und Anzahl Arbeitsplätze bekannt, ist der Bedarf über die Nutzungsintensität (Anzahl Arbeitsplätze) zu bestimmen. Sind diese nicht bekannt, kann der Bedarf mit der Geschossfläche (GF) festgelegt werden. Wenn sowohl die Nutzungsintensität als auch die Geschossfläche bekannt sind, ist der höhere Wert zu verwenden.

Der Bedarf soll in folgenden Fällen erhöht werden:

- bei sehr günstiger Topografie
- wenn die Veloinfrastruktur sehr gut ausgebaut ist
- wenn die Velonutzung am betreffenden Standort überdurchschnittlich gross ist

Aufteilung Kunden  
– 100% Kurzzeitparkplätze

Aufteilung Mitarbeitende  
– ca. 30% Kurzzeitparkplätze  
– ca. 70% Langzeitparkplätze



Veloparkplätze in einer gemeinsamen Anlage für Mitarbeitende und Kunden



Kundenparkplätze sind nahe am Eingang. Eine Überdachung ist erwünscht, aber nicht zwingend.



Veloparkierung in Altstadt

Bedarf Veloparkplätze Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe	Richtwerte nach Nutzungsintensität		Richtwerte nach Geschossfläche (GF)	
	Anzahl Velo-P pro 10 Arbeitsplätze		Anzahl Velo-P pro 100 m <sup>2</sup>	
	Mitarbeitende	Kunden	Mitarbeitende	Kunden
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe (z.B. Post, Banken, Reisebüros, Gemein- deverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen oder Coiffeurgeschäfte)	2	3	1	1,5
Spitäler, Pflege- und Altersheime	2	2	1	1,5
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr	2	0,5	1	0,25
Gewerbe und Industrie	2	0,5	0,4	0,1

Bedarf Veloparkplätze Verkaufsgeschäfte	Richtwerte nach Nutzungsintensität		Richtwerte nach Geschossfläche (GF)	
	Anzahl Velo-P pro 10 Arbeitsplätze		Anzahl Velo-P pro 100 m <sup>2</sup>	
	Mitarbeitende	Kunden	Mitarbeitende	Kunden
Geschäfte des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittelgeschäfte, mittlere und kleinere Filialen der Grossverteiler sowie Quartierzentren mit gemischtem Angebot)	2	2	1	kann nur aufgrund der Nutzungs- intensität bestimmt werden
Sonstige Geschäfte Übrige Verkaufsgeschäfte; der Bedarf an Velo-P ist von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich	2	2	1	
Einkaufszentren Abhängig von Lage und Angebot; die Richtwerte sind mittels Untersuchungen zu überprüfen und allenfalls anzupassen	2	2	1	

Zusätzlich sind die generellen Anforderungen auf Seite 2 zu beachten.

## Lage und Zufahrt

Die Veloparkplätze sind direkt, sicher und attraktiv mit dem Veloroutennetz zu verbinden. Mit kleineren, dezentral angeordneten Parkieranlagen können die Gehdistanzen zu den Zielorten verkürzt werden, weshalb sie grossen, zentral angeordneten Anlagen vorzuziehen sind. Gemäss VSS Norm sind ungefähr 30% der Veloparkplätze für Mitarbeitende als Kurzzeitparkplätze nahe der Eingänge zu platzieren. Die an den Haupteingängen gelegenen Veloparkplätze für Kunden sollen nicht durch Mitarbeitende belegt werden. Für Mitarbeitende sind deshalb Veloparkplätze nahe der Personaleingänge zu erstellen. Parkplätze für Mitarbeitende dürfen im 1. Untergeschoss liegen. Zum Schutz vor Russ und Staub sind die Veloparkplätze in Autoeinstellhallen mit einer Wand von den Motorfahrzeugen zu trennen. Die Veloparkplätze sind nahe den internen Gebäudeaufgängen zu platzieren.

## Parkiersysteme

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Sie bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren. Insbesondere Systeme mit höhenversetzten und/oder sich überlappenden Vorderrädern nutzen den Raum optimal aus. Diese Systeme sind besonders für Kunden von Einkaufszentren und für die Veloparkierung der Mitarbeitenden geeignet. Offene, nicht abschliessbare Anlagen sind auch für Mitarbeitende möglich, wenn der Velorahmen zur Verminderung der Diebstahlgefahr an ein Parkiersystem angeschlossen werden kann.

Anlagentyp	geeignete Parkiersysteme
Kurzzeitparkieren für Kunden und Mitarbeitende (offene Anlage)	Anlehnbügel, Vorderradhalter mit Anschlussvorrichtung, Schieberinne (Grossanlagen)
Langzeitparkieren für Mitarbeitende (offene oder abschliessbare Anlage)	Anlehnbügel, Vorderradhalter (nur für abschliessbare Anlagen), Vorderradhalter mit Anschlussvorrichtung, Schieberinne, Doppelstockparker



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

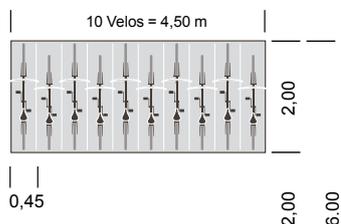


Doppelstockparker: Ausschliesslich für Langzeitparkieren der Mitarbeitenden. Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2,70 m

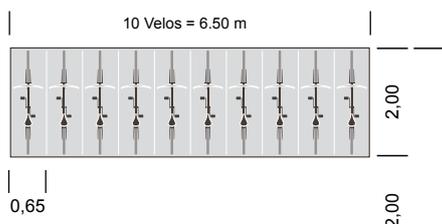
Anlehnbügel	Vorderradhalter mit Anschlussvorrichtung	Schieberinne (für Grossanlagen beispielsweise Einkaufszentren)	Vorderradhalter ohne Anschlussvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)	Vorderradhalter mit Anschlussvorrichtung	Schieberinne

Besonders geeignet für Kurzzeitparkieren (Kunden und Mitarbeitende)

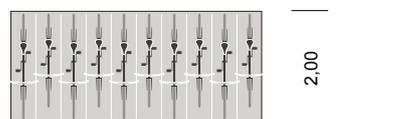
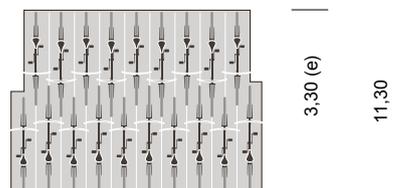
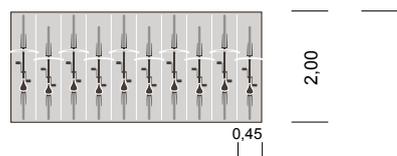
Besonders geeignet für Langzeitparkieren (Mitarbeitende)



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt



Velo-P mit Parkiersystem



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt und überlappend

**Herausgeber und Bezug:**  
**Tiefbauamt Langsamverkehr**  
 9001 St.Gallen  
 +41 58 229 30 34  
 info.bd@sg.ch

Februar 2015

Download:  
[www.langsamverkehr.sg.ch](http://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

## Kosten und Flächenbedarf

Die nachfolgenden Kennwerte bieten erste Anhaltspunkte für die Planung. Parkiersysteme ohne Fundamente kosten je nach System ca. CHF 80.– bis 200.– pro Veloparkplatz (befestigte Fläche, offene Anlage, ohne Beleuchtung).

Kosten pro Velo-P (systemabhängig)	
ungedeckt	gedeckt
CHF 300.– bis 500.–	CHF 1000.– bis 2000.–

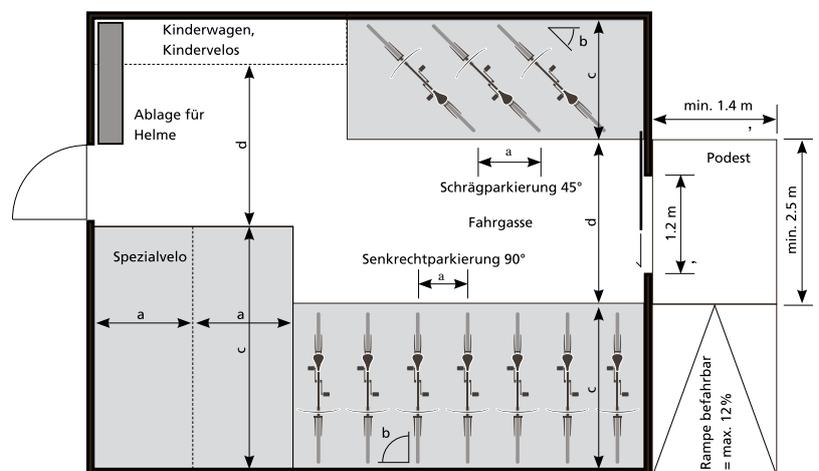
Flächenbedarf pro Velo-P (systemabhängig)	
ohne Verkehrsfläche	mit Verkehrsfläche
1 – 2 m <sup>2</sup>	2 – 4 m <sup>2</sup>

## 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.

## 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.



Platzbedarf Velo	Anordnung der Velos	Senkrecht-parkierung b = 90°		Schräg-parkierung b = 45°	
		Parkfeld (m)	Fahr-gasse (m)	Parkfeld (m)	Fahr-gasse (m)
Anlehn-bügel im Rahmenbereich (Abstand = 1,30 m)	ebenerdig	a	0,65	d	2,00
		c	2,00	c	1,45
Schieberinne, Vorderradhalter	ebenerdig	a	0,65	d	2,00
		c	2,00	a	0,85
		c	1,45	d	2,00
	höhen-versetzt	a	0,45	d	2,00
		c	1,90	a	0,65
	Vorderrad über-lappend	a	0,65	d	2,00
		e	3,30	e	–
Freifläche ohne Unterteilung	ebenerdig	a	1,00	d	2,00
		c	2,00	c	–

Platzbedarf Spezialvelos	Anordnung der Spezialvelos	Senkrecht-parkierung b = 90°		Schräg-parkierung b = 45°	
		Parkfeld (m)	Fahr-gasse (m)	Parkfeld (m)	Fahr-gasse (m)
Freifläche oder Anlehn-bügel im Rahmenbereich	ebenerdig	a	1,20	d	2,00–2,50
		c	3,00	a	1,70
				d	2,00–2,05

## 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](http://www.velokonferenz.ch)
- Merkblätter Veloparkierung, Kanton Zürich, Volkswirtschafts-direktion, 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.