



# Merkblatt Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf

*Das Amt für Mobilität informiert mit dem Merkblatt Bauherrschaften, Planer und Gemeinden über die Anforderungen der Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf. Es soll helfen, die Veloparkierung frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Damit können unbefriedigende Lösungen und wild parkierte Velos vermieden werden. Das Merkblatt stützt sich auf die aktuellen VSS Normen.*

## Wichtiges in Kürze

Eine sicher erreichbare, gut ausgerüstete und nahe bei den Eingängen gelegene Veloparkierungsanlage ist 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.

## 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

- nahe beim Eingang (max. 30 m)
- die Veloparkierung sollte 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



Veloparkplätze in einer gemeinsamen Anlage für Mitarbeitende und Kunden



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



## 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.

### Aufteilung Kunden

- 100 % Kurzzeitparkplätze

### Aufteilung Mitarbeitende

- ca.30 % Kurzzeitparkplätze  
- ca. 70% Langzeitparkplätze

Der Bedarf soll in folgenden Fällen um 25...100% erhöht werden:

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

| Bedarf Veloparkplätze Dienstleistungs-<br>betriebe und Gewerbe   | Richtwerte nach<br>Nutzungsintensität |        | Richtwerte nach<br>Geschossfläche (GF) |        |
|--|---------------------------------------|--------|--|--------|
|  | Anzahl Velo-P pro 10<br>Arbeitsplätze |        | Anzahl Velo-P pro 100 m <sup>2</sup>   |        |
|  | Mitarbeitende                         | Kunden | Mitarbeitende                          | Kunden |
| <b>Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe</b><br>(z.B. Post, Banken, Reisebüros, Gemein-<br>deverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen<br>oder Coiffeurgeschäfte) | 2                                     | 3      | 1                                      | 1.5    |
| <b>Spitäler, Pflege- und Altersheime</b>   | 2                                     | 2      | 1                                      | 1.5    |
| <b>Dienstleistungsbetriebe mit wenig<br/>Besucherverkehr</b>   | 2                                     | 0.5    | 1                                      | 0.25   |
| <b>Gewerbe und Industrie</b>   | 2                                     | 0.5    | 0.4                                    | 0.1    |

| Bedarf Veloparkplätze Verkaufsgeschäfte  | Richtwerte nach<br>Nutzungsintensität |  | Richtwerte nach<br>Geschossfläche (GF) |  |
|--|---------------------------------------|--|--|--|
|  | Anzahl Velo-P pro 10<br>Arbeitsplätze |  | Anzahl Velo-P pro 100 m <sup>2</sup>   |  |
|  | Mitarbeitende                         |  | Mitarbeitende                          | Kunden   |
| <b>Geschäfte des täglichen Bedarfs</b><br>(z.B. Lebensmittelgeschäfte, mittlere und kleinere<br>Filialen der Grossverteiler sowie Quartierzentren<br>mit gemischtem Angebot) | 2                                     |  | 1                                      | 2...3 /100 m <sup>2</sup><br>Verkaufsfläche*     |
| <b>Sonstige Geschäfte</b><br>Übrige Verkaufsgeschäfte; der Bedarf an Velo-P<br>ist von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich   | 2                                     |  | 1                                      | 0.5 ... 1 /100 m <sup>2</sup><br>Verkaufsfläche* |
| <b>Einkaufszentren</b><br>Abhängig von Lage und Angebot; die<br>Richtwerte sind mittels Untersuchungen<br>zu überprüfen und allenfalls anzupassen                            | 2                                     |  | 1                                      | 1...2 / 100 m <sup>2</sup><br>Verkaufsfläche*    |

\*Kann nur aufgrund der Nutzungsintensität bestimmt werden

Wird bei bestehenden Bauten eine neue Parkierungsanlage realisiert, hat dies i.d.R. eine erhöhte Nachfrage zur Folge. Der Bedarf an Veloparkplätzen wird wie folgt ermittelt:  
Resultat der Zählung um 15...25% erhöhen. Evtl. ist eine Befragung der Benutzenden hilfreich.



## Lage

Mit kleineren, dezentral angeordneten Parkieranlagen können die Gehdistanzen zu den Zielorten verkürzt werden, weshalb sie grossen, zentral angeordneten Anlagen vorzuziehen sind.

Gemäss VSS-Norm SN 640 065:2011 ist folgende Aufteilung in Kurz- und Langzeitparkplätze anzustreben:

| Nutzung und Benützer           | Kurzzeitparkplätze (in %) | Langzeitparkplätze (in %) |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <b>Dienstleistungsbetriebe</b> |                           |                           |
| Personal                       | 30                        | 70                        |
| Besucher                       | 100                       | -                         |
| <b>Einkaufen</b>               |                           |                           |
| Personal                       | -                         | 100                       |
| Kunden                         | 100                       | -                         |
| <b>Gewerbe und Industrie</b>   |                           |                           |
| Personal                       | 10                        | 90                        |
| Kunden                         | 100                       | -                         |

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 von Russ und Staub sind die Veloparkplätze in Autoeinstellhallen mit einer Wand von den Motorfahrzeugen zu trennen. Die Veloparkplätze sind nahe der Gebäudeaufgänge zu platzieren.



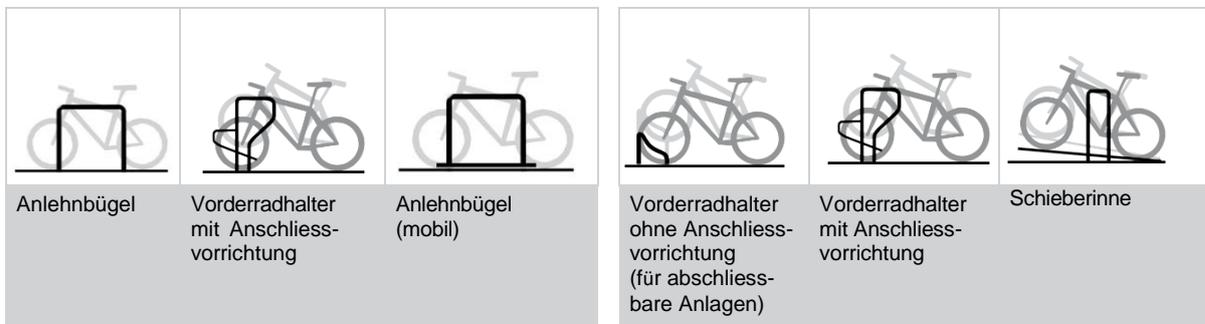
Veloparkierung vor Verkaufsgeschäften mit Anlehnbügel



## 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  |
|---|---|
| <b>Kurzzeitparkieren für Kunden und Mitarbeitende (offene Anlage)</b>         | Anlehnbügel, Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung, Schieberinne (Grossanlagen)   |
| <b>Langzeitparkieren für Mitarbeitende (offene und abschliessbare Anlage)</b> | Anlehnbügel, Vorderradhalter (nur für abschliessbare Anlagen), Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung, Schieberinne, Doppelstockparker |



Besonders geeignet für Kurzzeitparkieren (Kunden und Mitarbeitende)

Besonders geeignet für Langzeitparkieren (Mitarbeitende)



Doppelstockparker: Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2.70 m, Fahrgasse min. 2.50m = b



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. Parkiersysteme ohne Fundamente kosten je nach System ca. CHF 80.- bis 200.- pro Velo-P (befestigte Fläche, offene Anlage, ohne Beleuchtung).

| Kosten pro Veloparkplatz (systemabhängig in CHF) |                        | Flächenbedarf pro Velo (systemabhängig) |                      |
|--|------------------------|---|----------------------|
| ungedeckt  | gedeckt                | ohne Verkehrsfläche                     | Mit Verkehrsfläche   |
| CHF 300<br>bis 500                               | CHF 1'000<br>bis 2'000 | 1 – 2 m <sup>2</sup>                    | 2 – 4 m <sup>2</sup> |

Kennwerte für die Planung



## Betrieb und Unterhalt

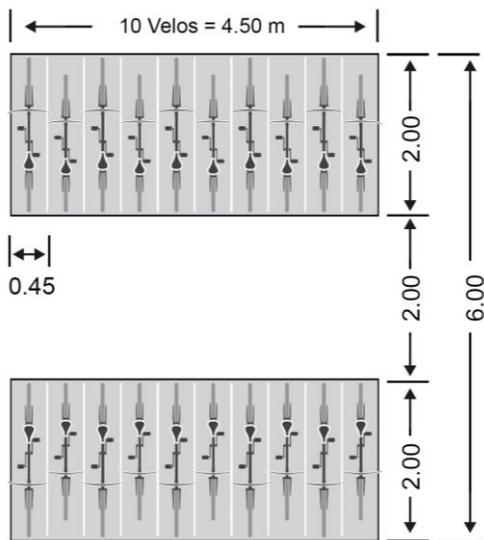
Die Parkieranlagen sind regelmässig zu reinigen und bei Bedarf zu reparieren. Eine geordnete Parkierung und das Entfernen kaputter Velos beugt Vandalismus vor und schafft Platz.

## Geometrie

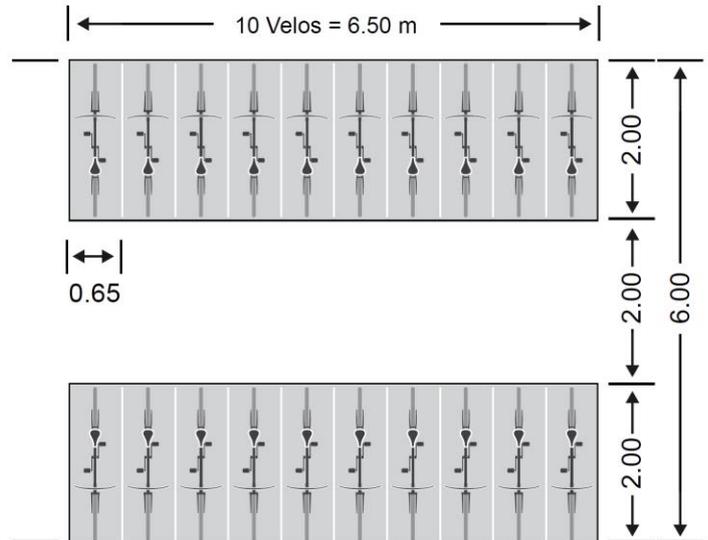
Parkiermanöver in zu dicht abgestellten Velos beschädigen Schalt-, Brems- und Lichtkabel und schrecken die Benutzer/innen ab. Um die Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten, dürfen folgende Minimalmasse nicht unterschritten werden.

| Platzbedarf Velo                                   | Anordnung der Velos     | Senkrechtparkierung b = 90 ° |                | Schrägparkierung b = 45° |               |
|--|-------------------------|------------------------------|----------------|--------------------------|---------------|
|  |                         | Parkfeld (m)                 | Fahrgasse (m)  | Parkfeld (m)             | Fahrgasse (m) |
| Anlehnbügel im Rahmenbereich<br>(Abstand = 1.30 m) | ebenerdig               | a 0.65<br>c 2.00             | d 2.00         | a 0.85<br>c 1.45         | d 2.00        |
|  | ebenerdig               | a 0.65<br>c 2.00             | d 2.00         | a 1.15<br>c 1.45         | d 2.00        |
| Schiebrinne Vorderrahler                           | Vorderrad höhenversetzt | a 0.45<br>c 2.00             | d 2.00         | a 0.65<br>c 1.45         | d 2.00        |
|  | Vorderrad überlappend   | a 0.65<br>e 3.30             | d 2.00         | a -<br>e -               | d -           |
| Freifläche ohne Unterteilung                       | ebenerdig               | a 1.00<br>c 2.00             | d 2.00<br>2.00 | a -<br>c -               | d -           |

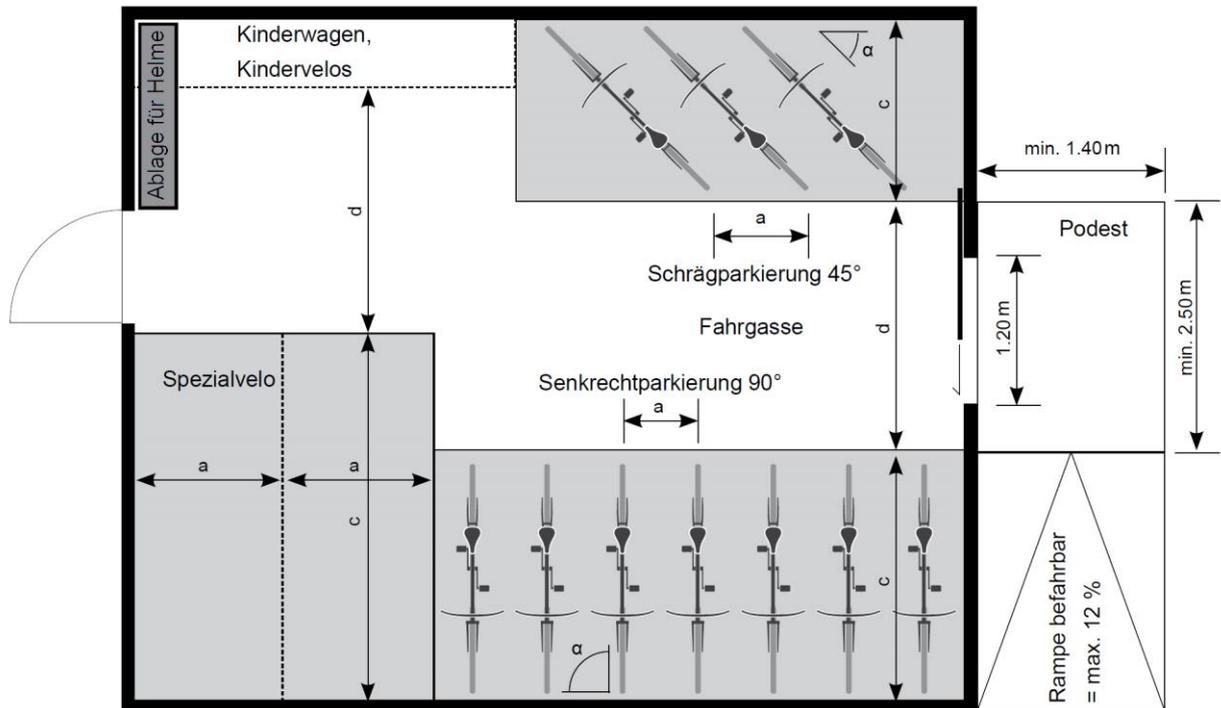
| Platzbedarf Spezialvelos                     | Anordnung der Velos | Senkrechtparkierung b = 90 ° |               | Schrägparkierung b = 45° |               |
|--|---------------------|------------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
|  |                     | Parkfeld (m)                 | Fahrgasse (m) | Parkfeld (m)             | Fahrgasse (m) |
| Freifläche oder Anlehnbügel im Rahmenbereich | ebenerdig           | a 1.20<br>c 3.00             | d 2.00-2.50   | a 1.70<br>c 2.05         | d 2.00-2.50   |



Veloparkierung mit Parkiersystem,  
Vorderräder höhenversetzt



Veloparkierung mit Parkiersystem



Prinzipische Skizze und Platzbedarf

## Herausgeber und Bezug

Kanton Nidwalden  
Baudirektion, Amt für Mobilität  
<http://www.nw.ch/de/verwaltung/audirektion/mobilitaet/>

Oktober 2018

## Grundlagen und weiterführende Literatur

- Mit freundlicher Unterstützung durch die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr
- 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)