

Veloparkierung für Freizeitanlagen

Merkblatt Version 1.0





Der Kanton Thurgau 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

Das Velo ist ein in der Freizeit besonders beliebtes Verkehrsmittel. Gut gelegene und gut ausgerüstete Veloparkplätze sind deshalb ein Bedürfnis vieler KundInnen und BesucherInnen. Gleichzeitig verhindern geeignete Anlagen, dass «wild» abgestellte Velos den Fussverkehr oder gar Fluchtwege behindern. Freizeitanlagen bieten unterschiedlichste Angebote in den Bereichen Kultur, Sport, Vergnügen, Einkauf, Gastronomie und Hotellerie, die sich auf die Anzahl erforderlicher Veloparkplätze und deren Ausrüstung auswirken. Steht die Veloparkanlage im Strassenraum, ist ergänzend das Merkblatt «Veloparkierung im öffentlichen Raum» zu konsultieren. Für die einzelnen Nutzungen stehen weitere Merkblätter ergänzend zur Verfügung.

Anforderungen

Die Anforderungen an die Veloparkierung richten sich nach dem Angebot und Betrieb einer Freizeitanlage. Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse von KundInnen und Mitarbeitenden sowie die jahreszeitlichen Betriebszeiten zu beachten. Freizeitanlagen bestehen oft auch aus gemischten Nutzungen. Deshalb ist es sinnvoll, die Veloparkierung für die unterschiedlichen Nutzergruppen örtlich zu separieren und beispielsweise die Kurzzeitabstellplätze nicht mit den Langzeitabstellplätzen zu kombinieren.

Generell

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- gut einsehbar
- näher an den Zielorten als Autoparkplätze
- überdachte Anlagen für auch im Winterhalbjahr betriebene Anlagen
- für ganzjahrbetriebene Anlagen sind eine Beleuchtung und Schliessfächer erwünscht

Kurzzeitparkieren für KundInnen

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr
- möglichst nahe beim Eingang (max. 30 m)

Langzeitparkieren für KundInnen

- Parkierdauer ab ca. 2 Stunden
- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr
- möglichst überdacht und beleuchtet
- nahe beim Eingang (max. 100 m)

Langzeitparkieren für Mitarbeitende

- Parkierdauer ab ca. 2 Stunden
- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr und/oder abschliessbare Anlage
- überdacht und beleuchtet

Bedarf

Der Bedarf für KundInnen und BesucherInnen wird bei Neubauten, Umnutzungen und in der Regel auch bei Umbauten möglichst mit Hilfe von Richtwerten bestimmt. Diese Richtwerte beruhen auf Grössen wie der Anzahl gleichzeitiger BesucherInnen, der Anzahl Sitzplätze oder der Ausstellungsfläche. Dennoch lässt sich die Anzahl erforderlicher Veloparkplätze bei bestehenden Anlagen oft nur mit Erhebungen bestimmen.



Gute Trennung Veloparkierung und Parkierung für Roller.



Bei Bädern mit ausschliesslich Sommerbetrieb ist keine Überdachung erforderlich.

Bedarf Veloparkplätze	Anzahl Veloparkplätze für KundInnen und BesucherInnen	Anzahl Veloparkplätze für Mitarbeitende
Restaurant	2 pro 10 Sitzplätze	2 pro 10 Arbeitsplätze
Hotels	1 pro 10 Hotelbetten	
Herbergen, Backpackerhotels	2 pro 10 Hotelbetten	
Kino, Disco, Musiklokal	4 pro 10 gleichzeitige Besucher	
Theater, Konzertsaal	0.5 – 1 pro 10 Sitzplätze	
Museum, Ausstellung	1 pro 100 m ² Ausstellungsfläche	
Bibliothek	3 pro 10 gleichzeitige Besucher	
Freibad	5 pro 10 gleichzeitige Besucher	
Sportanlagen, Hallenbäder, Fitnesscenter etc.	3 – 5 pro 10 gleichzeitige Besucher	

Der Bedarf soll in folgenden Fällen erhöht werden:

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

Bedarfsermittlung mit Erhebungen

Zählungen sind zu den jeweiligen Betriebs- und Öffnungszeiten bei hohen Belegungszahlen durchzuführen. Dies kann Erhebungen beispielsweise spät abends, an Wochenenden, an späten Nachmittagen, während bestimmten Anlässen und Veranstaltungen oder nach Veranstaltungsbeginn erfordern. 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 20 % mehr Veloparkplätze erstellt werden, als Velos gezählt werden (VSS Norm 604 065_2011).

Spezialvelos

Spezialvelos wie Tandems, Windschattenvelos und Anhänger benötigen mehr Fläche als normale Velos. Bei häufig von Familien besuchten Einrichtungen (z.B. Bäder, Freizeitzentren, Bibliotheken) sollen sich 10 – 20 % der Veloparkplätze für Spezialfahrzeuge eignen.

Lage und Zufahrt

Die Veloparkplätze sind direkt, sicher und attraktiv mit dem Veloroutennetz zu verbinden. Die Veloparkplätze für BesucherInnen sind ebenerdig und nahe der Eingänge anzuordnen, damit sie auch benutzt werden. Mit kleineren, dezentral angeordneten Parkieranlagen können die Gehdistanzen zu den Zielorten verkürzt werden, weshalb sie grossen, zentral angeordneten Anlagen vorzuziehen sind. Parkplätze für Mitarbeitende können 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 der Gebäudeaufgängen zu platzieren.

Parkiersysteme und Überdachung

Parkiersysteme bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren. Insbesondere Systeme mit höhenversetzten und/oder sich überlappenden Vorderrädern nützen den Raum optimal aus. Diese Systeme sind für BesucherInnen von Freizeitanlagen besonders geeignet. In saisonal betriebenen Anlagen wie Freibäder und Eisbahnen sind mobile Parkieranlagen zweckmässig, da sie bei Nichtbedarf weggeräumt werden können und Platz für andere Nutzungen erlauben. Offene, nicht abschliessbare Anlagen sind auch für Mitarbeitende möglich, wenn der Velorahmen zur Verminderung der Diebstahlfahrer an ein Parkiersystem angeschlossen werden kann. Veloparkplätze für im Winterhalbjahr betriebene Anlagen sind möglichst zu überdachen.



Mobile Anlehnbügel eines Freibades. Sie können im Winterhalbjahr anderweitig verwendet oder platzsparend angeordnet werden.



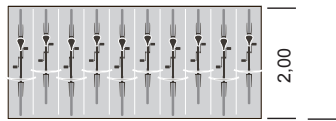
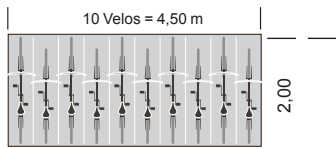
Veloposten vor einem Restaurant und Anlehnbügel integriert in eine Parkgestaltung



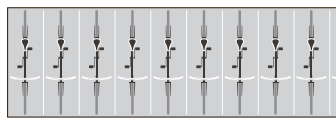
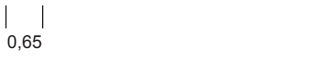
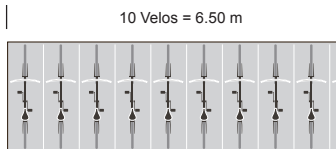
Lenkerhalter: Verbreitetes aber ungeeignetes Parkiersystem. Wird wenig benutzt und beschädigt Brems-, Licht- und Schaltkabel

Für Freizeitanlagen geeignete Parkiersysteme

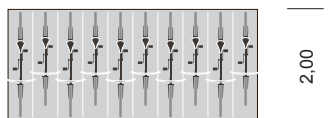
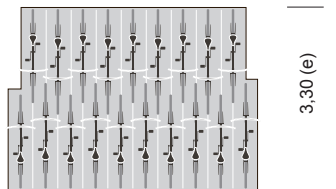
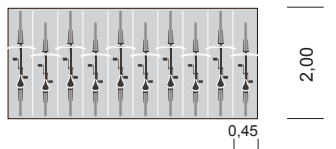
Anlagentyp	Anlehnbügel	Mobiler Anlehnbügel für saisonale Anlagen und Events	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Schieberinne (für Grossanlagen)	Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)
Kurzzeitparkieren für KundInnen und BesucherInnen (offene Anlagen)	●	●	●	●	
Langzeitparkieren für Mitarbeitende, aber auch für LangzeitkundInnen und BesucherInnen (offene oder abschliessbare Anlage)	●		●	●	●



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt



Velo-P mit Parkiersystem



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt und überlappend

Herausgeber und Download:
 Kanton Thurgau, Kantonales Tiefbauamt
 Fachstelle Langsamverkehr
 Langfeldstrasse 53A, 8510 Frauenfeld
 www.tiefbauamt.tg.ch

August 2018

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

Titelbild:
 www.greg-art.ch

Fotos & Abbildungen:
 www.greg-art.ch
 Arge planum/co.dex, Biel/Bienne

Kosten und Flächenbedarf

Die nachfolgenden Kennwerte bieten erste Anhaltspunkte für die Planung. Die Kosten gelten nicht für Velostationen.

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

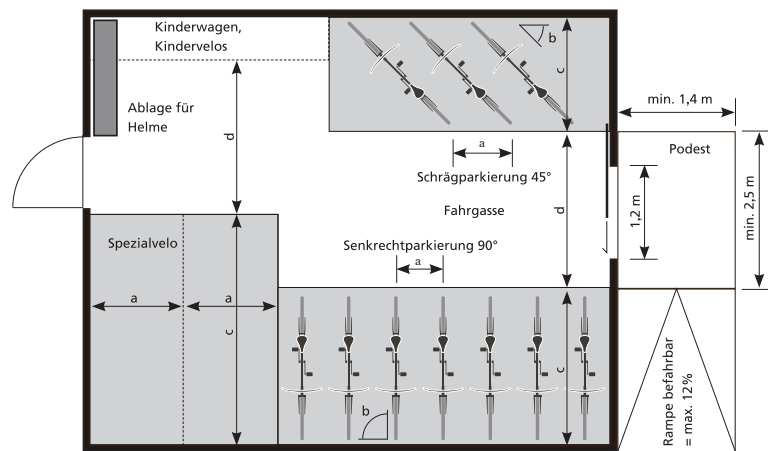
Flächenbedarf pro Velo-P (systemabhängig)	
ohne Verkehrsfläche	mit Verkehrsfläche
1 – 2 m ²	2 – 4 m ²

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. Bei grösseren Anlagen empfiehlt sich ein permanenter Ordnungsdienst. Zudem muss mit Information, Kontrollen (Bussen) und einem spezifischen Angebot verhindert werden, dass Motorräder und Roller die Veloparkplätze belegen.

Geometrie

Parkiermanöver in zu dicht abgestellten Velos beschädigen Schalt-, Brems- und Lichtkabel und schrecken die Benutzer/innen ab. Die folgend aufgeführten Minimalmasse dürfen 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	a	0,85
Schieberinne, Vorderradhalter	ebenerdig	a	0,65	d	2,00
		c	2,00	a	0,85
	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	a	–
Freifläche ohne Unterteilung	ebenerdig	a	1,00	d	2,00
		c	2,00	a	–

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	2,0 – 2,50
		c	3,00	a	1,70 – 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
- Merkblätter Veloparkierung Kanton Zürich und Kanton St. Gallen. Die Kantone Zürich und St. Gallen stellten sie freundlicherweise als Vorlage zur Verfügung.