

# Veloparkierung für Wohnbauten

## 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

Sichere, überdachte und leicht zugängliche Veloparkplätze in Wohngebieten fördern die Velonutzung und verhindern, dass Velos in Hauseingängen oder auf Trottoirs abgestellt werden. Zu beachten:

- unterschiedliche Parkierdauer
- nebst Velos werden auch Anhänger und Kinderwagen parkiert
- Veloparkplätze sind von Beginn an in der Planung zu berücksichtigen

## Anforderungen

### Generell

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- Platz für Anhänger, Spezialvelos und Kinderwagen

### Kurzzeitparkieren (offene Anlagen)

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

### Langzeitparkieren (abschliessbare Anlagen)

- Parkierdauer ab ca. 2 Stunden
- überdacht
- ebenerdig oder mit möglichst flachen Rampen erreichbar
- Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.
- Stromanschluss für Elektrovelos
- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr

## Bedarf

Die erforderliche Anzahl Veloparkplätze wird mit Richtwerten (Standardbedarf) ermittelt. Gemäss VSS Norm ist pro Zimmer ein Veloparkplatz zu erstellen. In dieser Zahl sind die Veloparkplätze für Besucherinnen und Besucher enthalten. So sind beispielsweise für fünf 3.5 Zimmer-Wohnungen 18 Veloparkplätze zu erstellen ( $5 \times 3.5 = 17.5$ ; mit Aufrundung = 18 Veloparkplätze). Weil bei Wohnbauten der Velobesitz und nicht die Velobenutzung massgebend ist, darf der Standardbedarf nicht reduziert werden.

### Aufteilung und Platz für Spezialvelos

Bereits bei der Planung ist zu beachten, dass ca. 30 % der Veloparkplätze als Kurzzeitparkplätze nahe der Eingänge angeordnet werden. Spezialvelos wie Tandems, Anhängervelos («Windschattenvelos») und Anhänger benötigen mehr Fläche als normale Velos.



Richtwerte	Aufteilung	Anteil Spezialvelos
<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 Velo-P pro Zimmer</li> <li>– Besucher-P sind inbegriffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ca. 30 % Kurzzeitparkplätze</li> <li>– ca. 70 % Langzeitparkplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ca. 20 % aller Kurzzeit- und Langzeitparkplätze</li> </ul>



Veloparkplätze für Kurzzeitparkieren in Wohngebieten (ungedeckt und gedeckt).



Abschliessbare Anlage

## Lage und Zufahrt

Die Veloparkplätze sind direkt, sicher und attraktiv mit dem Veloroutennetz zu verbinden.

### Ebenerdige Anlagen

Die Veloparkplätze für das Kurzzeitparkieren sind ebenerdig anzuordnen. Langzeitparkplätze sollen möglichst auch oberirdisch liegen. In Wohnsiedlungen werden Veloparkplätze vorteilhaft in raumbildenden Nebengebäuden untergebracht.

### Unterirdische Anlagen

Veloparkplätze dürfen nicht tiefer als im 1. Untergeschoss liegen. Sie müssen fahrend erreicht werden können.

### Autoeinstellhallen

In Autoeinstellhallen müssen die Veloparkplätze zum Schutz vor Russ und Staub von den Parkfeldern der Motorfahrzeuge mit einer Wand getrennt werden. Die Veloparkplätze sind nahe den internen Gebäudeaufgängen zu platzieren.



Veloparkplätze in Nebengebäuden sind besser zu erreichen und günstiger zu erstellen als in Untergeschossen.



Unterteilung des Aussenraumes mit Bauten für die Veloparkierung.

## 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.



Nahe am Eingang, überdacht und Velorahmen anschliessbar: diese Anlage ist für Kurz- und Langzeitparkierung geeignet



Ungedeckte Veloparkplätze im Strassenraum, Velorahmen anschliessbar: geeignet für Kurzzeitparkieren Bewohner/innen und Besucher/innen.



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

Anlagentyp	geeignete Parkiersysteme
offen (Kurzzeitparkieren)	Anlehnbügel, Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung
abschliessbar (Langzeitparkieren)	Vorderradhalter, Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung, Schieberinne, Doppelstockparker; Wandhalter ausschliesslich für Dauerparkieren

### Für Wohnbauten geeignete Parkiersysteme

Anlehnbügel	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)	Schieberinne

### In Spezialfällen geeignet

Doppelstockparker: Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Min. Raumhöhe 2,70 m	Wandhalter: für Dauerparkieren z.B. Sporträder während des Winters

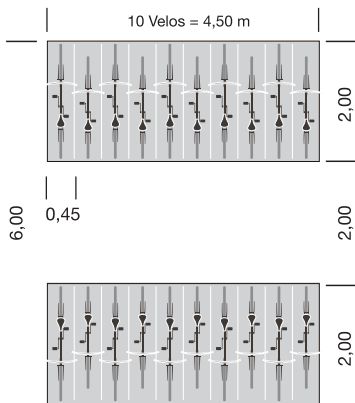
### Flächenbedarf pro Velo-P (systemabhängig)

ohne Verkehrsfläche	mit Verkehrsfläche
1 – 2 m <sup>2</sup>	2 – 4 m <sup>2</sup>

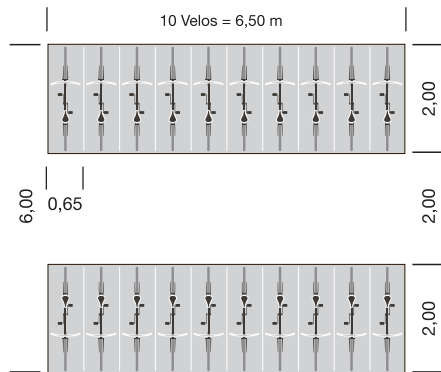
### Kosten pro Velo-P (systemabhängig)

ungedeckt	gedeckt
300.– bis 500.–	1000.– bis 2000.–

Kennwerte für die Planung



Velo-P mit Parkiersystem,  
Vorderräder höhenversetzt



Velo-P mit Parkiersystem

## Kosten und Flächenbedarf

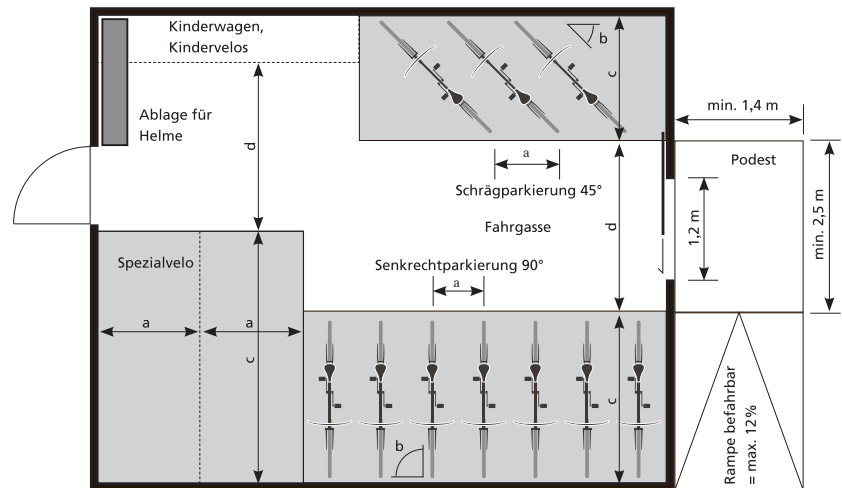
Die nebenstehenden Kennwerte bieten erste Anhaltspunkte für die Planung. Sie sind mit Projekten zu konkretisieren. Parkiersysteme ohne Fundamente kosten je nach System ca. CHF 80.– bis 200.– pro Veloparkplatz (befestigte Fläche, offene Anlage, ohne Beleuchtung).

## Betrieb und Unterhalt

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

## Geometrie

Parkiermanöver bei 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 $b = 90^\circ$		Schräg-parkierung $b = 45^\circ$		
		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	a	–
	e <sup>1</sup>	3,30	e	–	d	–
Freifläche ohne Unterteilung	ebenerdig	a	1,00	d	2,00	
		c	2,00	a	–	

<sup>1</sup> Die Parkierung «Vorderrad über-lappend» (Vermassung e) sowie weitere Anordnungsbeispiele sind dargestellt in den Merkblättern Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf; Schulen; Bahnhöfe und Haltestellen; Freizeitanlagen.

Platzbedarf Spezialvelos	Anordnung der Spezialvelos	Senkrecht-parkierung $b = 90^\circ$		Schräg-parkierung $b = 45^\circ$	
		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
				d	2,00 – 2,50

### 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

### 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.