



Kanton Zürich  
Koordinationsstelle Veloverkehr

# Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf

Merkblatt Version 1.0

**Folgende Merkblätter sind erhältlich:**

- Veloparkierung für Wohnbauten
- Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf
- Veloparkierung für Schulen
- Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen
- Veloparkierung im öffentlichen Raum



Der Kanton Zürich informiert mit den Merkblättern Bauherrschaften, Planer und Gemeinden über die Anforderungen der Veloparkierung. Die Blätter sollen helfen, diese 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.

#### Aufteilung Kunden

- 100% Kurzzeitparkplätze

#### Aufteilung Mitarbeitende

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

## 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.
- Kunden von Verkaufsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben parkieren ihre Velos oft auf öffentlichen Strassen. In diesem Fall ist das Merkblatt „Veloparkplätze 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

- 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. 100m bei grossen Arealen)
- überdacht
- Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.
- Stromanschluss für Elektrovelos

## Bedarf

Gemäss der VSS Norm SN 640065-2011 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



Veloparkplätze in einer gemeinsamen Anlage für Mitarbeitende und Kunden



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



Veloparkierung vor Verkaufsgeschäften mit Anlehnbügel

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
<b>Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe</b> (z.B. Post, Banken, Reisebüros, Gemein- deverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen oder Coiffeurgeschäfte)	2	3	1	1.5
<b>Spitäler, Pflege- und Altersheime</b>	2	2	1	1.5
<b>Dienstleistungsbetriebe mit wenig 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 Nutzungsintensität		Richtwerte nach Geschossfläche (GF)	
	Anzahl Velo-P pro 10 Arbeitsplätze		Anzahl Velo-P pro 100 m <sup>2</sup>	
	Mitarbei- tende	Kunden	Mitarbei- tende	Kunden
<b>Geschäfte des täglichen Bedarfs</b> (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
<b>Sonstige Geschäfte</b> Übrige Verkaufsgeschäfte; der Bedarf an Velo-P ist von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich	2	2	1	
<b>Einkaufszentren</b> 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 1 zu beachten.

## Lage

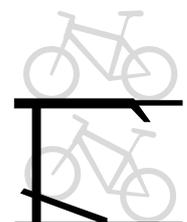
Mit kleineren, dezentral angeordneten Parkieranlagen können die Gehdistanzen zu den Zielorten verkürzt werden, weshalb sie grossen, zentral angeordneten Anlagen vorzuziehen sind. Gemäss VSS Norm sind ungefähr 30% der Veloparkplätze für Mitarbeitende als Kurzzeitparkplätze nahe der Eingänge zu platzieren. 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 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.



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

## 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.



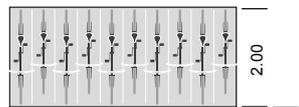
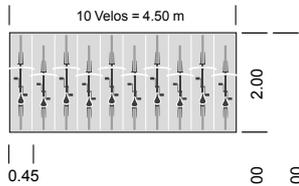
Doppelstockparker: Ausschliesslich für Langzeitparkieren der Mitarbeitenden. Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2.70 m

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

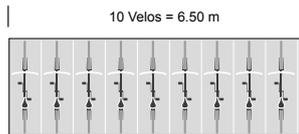
Anlehnbügel	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Schieberinne (für Grossanlagen beispielsweise Einkaufszentren)	Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Schieberinne

Besonders geeignet für Kurzzeitparkieren (Kunden und Mitarbeitende)

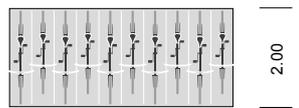
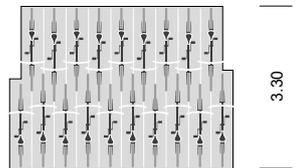
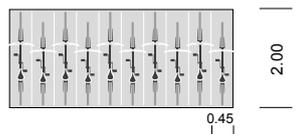
Besonders geeignet für Langzeitparkieren (Mitarbeitende)



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt



Velo-P mit Parkiersystem



Velo-P mit Parkiersystem, Vorderräder höhenversetzt und überlappend

### Herausgeberin und Bezug:

Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr  
Koordinationsstelle Veloverkehr  
Neumühlequai 10  
CH-8090 Zürich  
velo@vd.zh.ch

+41 43 259 54 30

Oktober 2012

**Download:**  
www.velo.zh.ch

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

**Fotos & Abbildungen:**  
Arge planum/co.dex, Biel/Bienne

## 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 Velo-P (befestigte Fläche, offene Anlage, ohne Beleuchtung).

Kosten pro Veloparkplatz (systemabhängig)	
ungedeckt	gedeckt
CHF 300.- bis 500.-	CHF 1'000.- bis 2'000.-

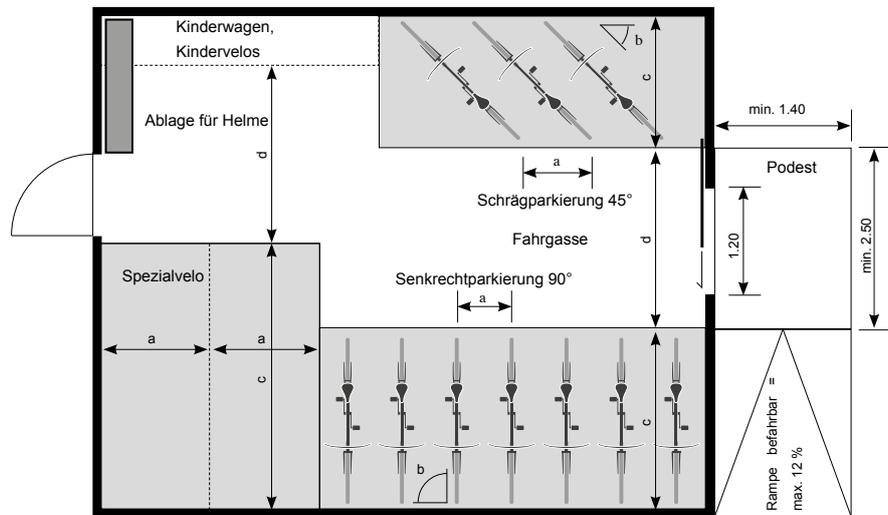
Flächenbedarf pro Velo (systemabhängig)	
ohne Verkehrsfläche	mit Verkehrsfläche
1 - 2 m <sup>2</sup>	2 - 4 m <sup>2</sup>

## Betrieb und Unterhalt

Die Parkieranlagen sind regelmässig zu reinigen und bei Bedarf zu reparieren. Eine geordnete Parkierung und das Entfernen 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 (Abstand = 1.30 m)	ebenerdig	a	0.65	d	2.00	a	0.85	d	2.00
		c	2.00			c	1.45		
Schieberinne Vorderradhalter	ebenerdig	a	0.65	d	2.00	a	0.85	d	2.00
		c	2.00			c	1.45		
	höhenversetzt	a	0.45	d	2.00	a	0.65	d	2.00
		c	1.90			c	1.45		
	Vorderrad überlappend	a	0.65	d	2.00	a	-	d	-
		e	3.30			e	-		-
Freifläche ohne Unterteilung	ebenerdig	a	1.00	d	2.00	a	-	d	-
		c	2.00			c	-		-

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

## Grundlagen und weiterführende Literatur

- VSS Norm SN 640065\_2011, Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen
- VSS Norm SN 640066\_2011, Parkieren - Projektierung von Veloparkieranlagen
- Handbuch Veloparkierung, Bundesamt für Strassen und Velokonferenz Schweiz, Arge planum/co.dex, 2008, www.velokonferenz.ch
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, 1997