Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Erhebung Veloparkierung Kanton Zürich

Lesehilfe Anlagebeschrieb und Stellenwert für Gemeinden

Oktober 2012

Inhalt

1 Ausgangslage 4

2 Erhebungsgegenstand 4

3 Erläuterungen Aufnahmeblatt 5

3.1 Abschnitt 1: Allgemeine Angaben, Nutzung und Kategorie 6
3.2 Abschnitt 2: Parkiersystem, Anzahl Parkplätze, Belegung 7
3.3 Abschnitt 3: Beurteilung 8
3.4 Abschnitt 4: Möglicher Handlungsbedarf 10
3.5 Erläuterung Anlagebeschrieb 11

4 Stellenwert der Erhebung für Gemeinden 11

1 Ausgangslage

Das Amt für Verkehr hat 2011 eine Erhebung der „öffentlich zugänglichen Veloparkieranlagen“ im Kanton Zürich in Auftrag gegeben (ohne Einbezug der Stadt Zürich, diese erhebt die Anlagen eigenständig). Relevante zu erhebende Merkmale für Veloparkieranlagen waren dabei Basisdaten wie Art und Grösse der Anlage sowie weitere Qualitätsmerkmale, die in Abschnitt 3 näher ausgeführt werden.

Das vorliegende Dokument dient als Lesehilfe für die Erhebungsresultate und hilft bei der Interpretation der Beurteilungen.

2 Erhebungsgegenstand

Als Veloparkieranlage wird bezeichnet, wenn mehrere Veloparkplätze mit einem einheitlichem Parkiersystem vorliegen, wobei in einer Anlage sowohl gedeckte als auch ungedeckte Parkplätze möglich sind. Ist eine Anlage öffentlich zugänglich bzw. sind die unten ausgeführten Lagebedingungen erfüllt, so wurde eine Veloparkieranlage im zu begehenden Gebiet grundsätzlich erfasst, wenn es sich:

- um eine Veloabstellanlage mit mindestens 5 Veloplätzen handelte, ersichtlich durch Bodenmarkierungen, Signalisationstafeln, Parkiersystem oder Überdachung;
- um wildes Parkieren handelte, also um im Minimum 10 Velos auf einer Fläche von 10 x 10 m bzw. linear verteilt 20 x 5 m. Die Fläche durfte dabei nicht von einer Strasse durchquert werden.

Anlagen am selben Standort wurden getrennt erfasst, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt war:

- verschiedene Parkiersysteme
- Distanz zwischen Anlageteilen > 20 m
- fehlender Sichtkontakt (z.B. weil auf anderer Gebäudeseite)
- durch Strasse getrennt

Nicht erhoben wurden Ausstellungsflächen von Veloläden im Freien bzw. die dort zur Reparatur bereitstehenden Velos.

3 Erläuterungen Aufnahmeblatt

Die Aufnahme und Bewertung der Veloparkieranlagen erfolgte direkt per Smartphone durch Antippen oder Eintrag der erforderlichen Angaben. Es waren insgesamt 26 Abfragen zu beantworten. Diese wurden als Erhebungsdatensatz je Anlage abgespeichert. Das Aufnahmeblatt ist in vier Abschnitte gegliedert:

- Abschnitt 1: Allgemeine Angaben, Nutzung und Kategorie
- Abschnitt 2: Parkiersystem, Anzahl Parkplätze, Belegung
- Abschnitt 3: Beurteilung
- Abschnitt 4: möglicher Handlungsbedarf

Veloparkieranlagen im Kanton Zürich

Erhebungsbogen Nr.	Nutzung	Wetter	Datum Erfassung
69-67	Gemischte Nutzung	schön	05.05.2011 12:38:00
Anlagetyp	**Gemeinde**	**Koordinaten**	**y** / **x**
>100 VP	Wallisellen	**CH 1903**	687 170 / 252 516
Kategorie		**WGS84**	8.593783 / 47.417682
Veloparkierung im öffentlichen Raum		http://map.search.ch/687170,252515	

Abschnitt 1: Allgemeine Angaben

Parkiersystem	Anzahl Veloparkplätze gedeckt	Anzahl Veloparkplätze ungedeckt
Vorderradhalter "einfach" (Velorahmen nicht anschliessbar)	55	159
Anzahl parkierte Velos	4	
Belegung	2%	

Abschnitt 2: System und Belegung

Lage: - Auffindbarkeit: gut - Distanz: gut	**gut**
Verkehrssicherheit: - Verkehrssicherheit: gut	**gut**
Sicherheit: - Einsehbarkeit: gut - Beleuchtung: vorhanden	**gut**
Parkiersystem: - Vorderradhalter "einfach" - Minimalabstand: ungenügend	**ungenügend**
Bau: - Komfort: ungenügend - Defekt am Bau: nein - Defekt am System: nein	**mangelhaft**
Betrieb - Sauberkeit: gut - nicht verkehrstaugliche Velos: nein	**gut**
Gesamtbeurteilung:	**mangelhaft**

Abschnitt 3: Beurteilung

möglicher Handlungsbedarf:
Gross

Begründung:

- Velorahmen nicht anschliessbar und gleichzeitig kein Dach
- Anlage mangelhaft

Abschnitt 4: möglicher Handlungsbedarf

3.1 Abschnitt 1: Allgemeine Angaben, Nutzung und Kategorie

Der oberste Abschnitt auf dem Anlagebeschrieb beinhaltet allgemeine Angaben wie Erhebungsnummer, Gemeindename, GPS-Koordinaten, Wetter und Erhebungsdatum. Zudem wurde die Nutzung der Anlage definiert („Wohin möchten die meisten Velofahrer, die hier parkieren?“). Folgende **Nutzungen** werden unterschieden:

[1] Wohnen

[2] Dienstleistungsbetrieb (Büro, Post, Bank, Arzt, Coiffeur, etc.)

[3] Einkaufen (Lebensmittel, Radio, TV, Schmuck, Mode, etc.)

[4] Gewerbe und Industrie (Industrie und „sonstiges“ Gewerbe)

[5] Schulen (alle Bildungsstätten, auch Kindergarten!)

[6] Restaurants und Hotels (Gastronomie)

[7] Bahnhof, Haltestelle

[8] Sport und Kultur

[9] übriges öffentliches Gebäude (Kirche, Spital, Gemeindeverwaltung, Bibliothek, etc.)

[10] Gemischte Nutzung (wenn die Anlage bei mehreren Nutzungen steht oder nicht zuzuordnen ist z.B. auf einem Platz)

Die Abstellanlagen sind in drei **Kategorien** eingeteilt:

[1] Veloparkierung im öffentlichen Raum: Anlagen im Strassenraum, auf Plätzen und Trottoir, inklusive Anlagen vor der strassenseitigen Gebäudefront oder seitlich davon, max. 5m von Gebäudefront zurückversetzt, wenn sie direkten, geradlinigen Bezug zum Strassenraum und keine Trennelemente aufweist.

[2] Umsteigeorte (Bahnhof, Haltestelle): Anlagen im Bereich von Haltestellen und an Bahnhöfen sowie auf dem Bahnhofsgelände.

[3] Veloparkierung im privaten Raum: Anlagen auf privaten Grundstücken, z.B. Schulgelände, Sportanlagen.

3.2 Abschnitt 2: Parkiersystem, Anzahl Parkplätze, Belegung

Im mittleren Abschnitt des Anlagebeschriebs wird das **Parkiersystem** beurteilt. Die Einteilung ist in Anlehnung an das Handbuch Veloparkierung (ASTRA, Velokonferenz Schweiz, Vollzugshilfe Langsamverkehr, 2008; Seiten 80 bis 81) vorgenommen:

[1] Freifläche (signalisiert, markiert oder durch Dach erkennbar)

[2] Anlehnbügel / Velopfosten. Sind die Bügel/Pfosten > 2 m auseinander, gilt das System als Freifläche → [1]

[3] Schieberinne (mit seitlichem Stütz-Bügel)

[4] Pedalhalter

[5] Vorderradhalter (mit Bügel)

[6] Vorderradhalter „einfach“

Ein Vorderradhalter kommt in verschiedensten Ausführungen vor und wird auch in Kombination mit einer Schieberinne so klassiert.

[7] Lenkerhalter mit Zusatzkabel

[8] Lenkerhalter ohne Zusatzkabel

[9] Doppelparker

[10] Wandhalter / Aufhänger

[11] Veloboxen

[12] Wildes Parkieren (min. 10 Velos auf 10x10m / 20x5m)

Es wurde die **Anzahl Plätze**, die vom System vorgesehen sind, entweder gedeckt oder ungedeckt, aufgenommen:

- Anlehnbügel/Velopfosten bieten für je 2 Velos Platz, wenn sie zwischen 1m und 2m Distanz aufweisen. Wenn der Abstand grösser ist, handelt es sich um eine Freifläche.
- Der Platzbedarf auf Freiflächen ohne System wurde wie folgt ermittelt: pro Velo = 1m breit (halbe Velos ggf. aufrunden). Je Meter Breite wird ein weiterer Meter addiert; d.h., bei einer Fläche von 4m werden 5 Velo-Parkplätze eingetragen.
- Häufig sind markierte Freiflächen oder Anlehnbügel/Velopfosten für Velos und Motorräder kombiniert nutzbar, was durch Piktogramme oder Signalisierung angezeigt wird. Wie dann die Veloparkplätze zu erheben sind, zeigen die Skizzen aus der Erhebungsanleitung des ASTRA, März 2010 (Öffentliche Veloparkierung, Anleitung zur Erhebung des Angebots, S. 13).
- Bei Parkierungsanlagen, bei denen die Zahl der angebotenen Plätze nicht definiert ist (z.B. Felgen-Spiralen), wird von einem Minimalabstand von 65 cm ausgegangen.

Anzahl Velos, mit denen die Anlage belegt war. Zur Belegung zählen auch

- Velos, die nicht unmittelbar mit dem Parkiersystem-Element verbunden waren, also z.B. das Vorderrad nicht im Ständer eingeklemmt hatten;
- Velos, die ausserhalb des Parkiersystems abgestellt waren, die aber dem Anschein nach im System gestanden hätten, z.B. wenn genügend Platz vorhanden gewesen wäre (max. 5m Abstand zur Anlage bzw. zum letzten zur Anlage gehörenden Velo).
- Nicht zur Belegung zählten Motorräder und Mofas.

3.3 Abschnitt 3: Beurteilung

Die einzelnen Qualitätsmerkmale setzen sich aus verschiedenen Aspekten zusammen und werden wie folgt beurteilt:

Lage

Auffindbarkeit	Ungenügend: Die Velofahrer konnten die Anlage bei der Anfahrt zum Eingang / zum Ziel nicht sehen und sie wurden nicht durch Markierungen oder Signale zur Anlage geführt.	Gut: In den übrigen Fällen.
Distanz	Ungenügend: Auf der anderen Strassenseite einer befahrenen Strasse; deutlich weiter entfernt als der dem Ziel am nächsten gelegene Besucher-Auto-Parkplatz.	Gut: In den übrigen Fällen.

Verkehrssicherheit

	Ungenügend: Nicht fahrend erreichbar, direkte Zufahrt erschwert durch störende Trottoirkanten, Treppen, etc.; Zufahrt verboten.	Gut: In den übrigen Fällen.

Sicherheit

Einsehbarkeit	Ungenügend: Die Parkieranlage war grossmehrheitlich für Passanten nicht einsehbar.	Gut: In den übrigen Fällen.
Beleuchtung	Ungenügend: Die Anlage verfügt über keine eigene Beleuchtung und eine Gehwegbeleuchtung oder Strassenbeleuchtung ist nicht vorhanden bzw. durch ein intransparentes Dach oder Seitenwände abgeschirmt.	Gut: Die Anlage verfügt über eine eigene Beleuchtung oder wird ausreichend von aussen mitbeleuchtet.

Parkiersystem

Systembeschrieb	Ungenügend: Wenn das Parkiersystem nicht abschliessbar ist (1 Freifläche, 6 Vorderradhalter „einfach“, 8 Lenkerhalter ohne Zusatzkabel) wird das Parkiersystem als „ungenügend“ beurteilt. Das Parkiersystem „[12] wildes Parkieren“ wird generell nicht beurteilt, da es sich dabei um eine fehlende Anlage handelt.	Gut: In den übrigen Fällen.
Minimalabstand	Ungenügend: Die einzelnen Halteelemente des Systems weisen einen Abstand < 45cm (hoch/tief) bzw. < 65cm (gleiche Ebene) auf, die Velos stehen somit zu eng bzw. es konnten nicht alle Plätze belegt werden.	Gut: In den übrigen Fällen.

Bau

Komfort	Ungenügend: Dach tiefer als 2m oder weniger als 2m Fahrgasse bzw. Freiraum hinter den parkierten Velos oder die Anlagefläche ist zum Teil oder ganz mit Fremdkörpern (z.B. Blumentröge) verstellt. (Der Komfort des Parkiersystems selbst (z.B. Felgenkiller, freie Parkfläche) wurde nicht bewertet.)	Gut: In den übrigen Fällen.
Defekt am Bau	Ja: Der Bau der Parkieranlage hatte Defekte (z.B. löchriges Dach, eingeschlagene Beleuchtung).	Nein: Kein Defekt vorhanden.
Defekt am System	Ja: Das Parkiersystem hatte defekte Teile (z.B. abgetrennte Sicherungskabel, durch Verbiegen zu schmale Vorderradhalter).	Nein: Kein Defekt vorhanden.

Im Erhebungsbogen wird bewertet, ob ein allfällig vorhandener Witterungsschutz gut oder ungenügend ist. Der Witterungsschutz wurde nicht in Form eines Qualitätsmerkmals in die Bewertung übernommen. Es wird lediglich beim Merkmal „Bau / Anlage“ als Komfortmangel gewertet, wenn die Überdachung zu niedrig ist. Wenn eine Überdachung nicht geeignet ist, die Velos ausreichend vor Regen zu schützen, ist dies in der Datenbank erfasst und kann dort per Abfrage ausgewertet werden. Ginge der Aspekt jedoch in die Qualitätsbewertung ein, würde eine Anlage mit ungenügendem Witterungsschutz abgewertet und schlechter eingestuft als eine ungedeckte Anlage.

Betrieb

Sauberkeit	Ungenügend: Viel herumliegender Müll, Laub, etc. oder viele Sprayereien am Bau / an der Anlage oder Wildplakatierung innerhalb der Anlage.	Gut: In den übrigen Fällen.
nicht verkehrstaugliche Velos	Ja: Mind. ein nicht fahrtüchtiges Velo unter den ersten 20 Velos (fehlender Sattel, Rad, „Achter“, platte Pneu).	Nein: wenn nicht vorhanden

3.4 Abschnitt 4: Möglicher Handlungsbedarf

Je nach Qualität bzw. vorgefundenen Mängeln einer Anlage ergibt sich ein bestimmter Handlungsbedarf. Da nicht alle Mängel gleich schwer wiegen, erfolgte eine Abstufung in grossen, mittleren sowie fehlenden Handlungsbedarf.

Als Bewertungsgrundlage für das Bestimmen des Handlungsbedarfs dienen einerseits die Gesamtbeurteilung. Darüber hinaus führen bestimmte Einzelmerkmale zu Handlungsbedarf, da sie bereits für sich genommen Verbesserungen erfordern. Diese wiegen daher auch stärker als das Ergebnis der Gesamtbeurteilung und lösen zwingend Handlungsbedarf aus, auch wenn die Anlage ansonsten als „gut“ bewertet ist. Es wird folgende Unterscheidung vorgenommen:

Möglicher Handlungsbedarf: Gross

- Er entsteht, wenn wildes Parkieren von 10 und mehr Velos festgestellt wird, was auf dringenden Bedarf für das Erstellen einer Anlage hindeutet.
- Er entsteht, wenn eine Anlage zu 90% oder mehr belegt, somit zu klein und faktisch nicht mehr ausreichend nutzbar ist.
- Er entsteht auch, wenn das Parkiersystem nicht geeignet ist, den Rahmen anzuschliessen und so das Velo nicht ausreichend vor Diebstahl geschützt werden kann und das Parkiersystem gleichzeitig kein Dach hat.
- Die Bewertung der Qualitätsmerkmale löst grossen Handlungsbedarf aus, wenn die Gesamtbeurteilung als ungenügend eingestuft wird.

Möglicher Handlungsbedarf: Mittel

- Er entsteht, wenn das Parkiersystem nicht geeignet ist, den Rahmen anzuschliessen und so das Velo nicht ausreichend vor Diebstahl geschützt werden kann oder das Parkiersystem ein „Lenkerhalter mit Zusatzkabel“ ist.
- Die Bewertung der Qualitätsmerkmale löst mittleren Handlungsbedarf aus, wenn die erreichte Merkmalpunktezahl (MP) 13, 14 oder 15 beträgt und kein grosser Handlungsbedarf besteht.

Kein Handlungsbedarf

- Er entsteht, wenn keiner der vorstehenden Handlungsbedarf-Fälle gegeben ist. Die Bewertung der Qualitätsmerkmale weist dabei eine Merkmalpunktezahl von mindestens 16 MP auf.

Es ist möglich, dass sich im Ergebnis zwar für eine Anlage eine „gute“ Gesamtbeurteilung ergibt, für die jedoch dennoch grosser Handlungsbedarf ausgewiesen werden kann. Da die bewertungsrelevanten Punkte, die jeweils Handlungsbedarf auslösen, unter dem Punkt „Bemerkungen“ vermerkt sind, wird die Beurteilung transparent und nachvollziehbar.

3.5 Erläuterung Anlagebeschrieb

Die Gesamtbeurteilung der Anlagen mit den drei Ausprägungen „ungenügend“, „mangelhaft“ und „gut“ basiert auf den vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) festgelegten Kriterien und wird anhand eines Punktesystems ermittelt.

Der auf den Anlagebeschrieben ausgewiesene mögliche Handlungsbedarf basiert auf einer strengen Bewertung. Diese hat ihren Ursprung darin, dass die Beurteilung v.a. für bahnhofsnahe Abstellanlagen ausgelegt ist, die als Schnittstelle die intermodalen Wege ermöglichen. Die Anforderungskriterien an solche Abstellplätze sind entsprechend hoch und werden für alle Anlagen angewendet. So haben zum Beispiel Veloabstellplätze ohne Überdachung und ohne ausreichenden Diebstahlschutz automatisch einen grossen möglichen Handlungsbedarf. Unter „Begründung“ werden diese Kriterien jeweils explizit aufgeführt. Eine ungenügende „Gesamtbeurteilung“ der Anlage löst ebenfalls einen grossen möglichen Handlungsbedarf aus.

4 Stellenwert der Erhebung für Gemeinden

Das erhobene Inventar soll den Gemeinden für eine Überprüfung oder Neukonzeptionierung von Veloabstellanlagen dienen. Die Koordinationsstelle Veloverkehr betont aber, dass die Gemeinden zu keinerlei Handlungen verpflichtet sind. Falls jedoch Interesse besteht, Veloparkierungen zu verbessern, wird Folgendes vorgeschlagen:

- Erste Priorität für Verbesserung haben Anlagen, die in der Gesamtbeurteilung als ungenügend bewertet wurden und gleichzeitig grossen Handlungsbedarf aufweisen.
- In zweiter Priorität soll auf überbelegte Anlagen oder wildes Parkieren fokussiert werden. Dort sind Verbesserungen anzustreben.

Dabei gilt es zu beachten, dass private Abstellanlagen nicht im Einflussbereich der Gemeinde liegen. Als Unterstützung bei Planung, Realisierung und Betrieb von hochwertigen und attraktiven Veloparkierungsanlagen finden Sie zudem eine Planungshilfe des Bundes Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7: Veloparkierung – Handbuch (2008), kostenloser Download unter

http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de.

Dieses Handbuch informiert über Parkierungsformen bei verschiedenen Nutzungsarten (z.B. Wohnen, Schulen, Bahnhöfe) und Trägern (Gemeinde, Betriebe, Wohnungseigentümer). Checklisten und Beispiele aus der Praxis runden die Planungshilfe ab.

Herausgeberin und Bezug:
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AFV
Koordinationsstelle Veloverkehr
Neumühlequai 10
CH-8090 Zürich
velo@vd.zh.ch
+41 43 259 54 30

Oktober 2012

Download:
www.velo.zh.ch

Erhebung der Daten
Planungsbüro Jud
Gladbachstr. 33
8006 Zürich