

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 133 (2007)
Heft: 19: Veloverkehr

Artikel: Abstellanlagen
Autor: Sigrist, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108110>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ABSTELLANLAGEN



01

In den Agglomerationen ist das Velo häufig das schnellste Verkehrsmittel «von Tür zu Tür». Mit bequem erreichbaren, diebstahlsicheren und nahe den Zielorten gelegenen Abstellanlagen kann die Benutzung des Velos unterstützt werden. Doch worauf ist bei der Planung zu achten?

Grundsätzlich ist zwischen abschliessbaren und offenen Anlagentypen zu unterscheiden. Abschliessbare Anlagen können lediglich von einem bestimmten Personenkreis benutzt werden. Von nicht abschliessbaren Innenräumen wird abgeraten, da sie das Sicherheitsempfinden der Benutzer einschränken und die Gefahr von Vandalismus bergen. Offene Parkieranlagen hingegen sind jederzeit frei zugänglich. Sie müssen vom öffentlichen Raum einzusehen sein. In offenen Anlagen ist unbedingt ein Parkiersystem vorzusehen, das das Anschliessen der Velorahmen erlaubt und reihenweises Umfallen verhindert. Besonders bewährt haben sich Anlehnbügel oder Velopfosten, die auch in gestalterisch empfindlichen Gebieten problemlos verwendet werden können. Ungeeignet sind dagegen Lenkerhalter, da sie Licht- und Bremskabel beschädigen und kaum benutzt werden.

Eine Konstruktion zum Schutz vor Witterungseinflüssen erhöht nicht nur den Komfort für die Velobnutzer, sondern auch die Lebensdauer der Fahrräder. Einfache, klare Konstruktionen kann man auch in gestalterisch anspruchsvollen Gebieten verwenden. Heruntergezogene, transparente Flächen sind vorsichtig einzusetzen, denn sie sind schnell verschmutzt, zerkratzt oder mit Plakaten überklebt.

NUTZUNGSBEREICHE

Veloparkplätze müssen sicher und fahrend erreicht werden können. Wegen Manövern mit Anhängern und Windschattenvelos sind Türen, Rampen und Verkehrsflächen grosszügig zu bemessen. Zu Fuss Gehende und besonders (Seh-)Behinderte wissen es zu schätzen, wenn dank Veloparkieranlagen Trottoirs und Eingänge frei bleiben. Bewohner und Bewohnerinnen von Wohnanlagen stellen ihre Velos oft für längere Zeit ab, ihre Besucher hingegen meist nur vorübergehend. Langzeitparkierende erwarten einen gegen Witterung geschützten Abstellplatz oder abschliessbare, ebenerdig zugängliche Räume. Werden die Abstellanlagen an dunklen Standorten eingerichtet, ist die richtige Beleuchtung einzuplanen, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Schutz gegen Diebstahl und Schutz vor reihenweisem Umfallen stehen für Kurzzeitparkierer im Vordergrund. Rund 30% der Veloparkplätze sind für die Kurzzeitparkierung vorzusehen. Sie sind möglichst nahe bei den Eingängen zu platzieren.

Bei Schulen wurden mit gedeckten, vom öffentlichen Raum einsehbaren Anlagen die besten Erfahrungen gemacht. Velokeller sind wegen der Gefahr des Vandalismus ungeeignet. Für Schulkinder ist die verkehrssichere Zufahrt besonders wichtig.

Viele Betriebe fördern den Veloverkehr. Um Mitarbeitende zu motivieren, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen, sollten auch die Abstellplätze sorgfältig geplant werden. Parkplätze für Mitarbeitende sollten überdacht und nahe den Arbeitsplätzen eingerichtet werden. Besucher- oder Kundenparkplätze sind vor allem nahe bei den Haupteingängen anzuordnen. Bei Ladenzonen und Geschäftsbereichen muss die Veloparkierung besonders hohen ästhetischen und funktionalen Anforderungen genügen. Gedeckte Abstellplätze für Langzeitparkierer an wichtigen Zufahrten zu

01 Minimale Anforderungen für gute Veloparkierung: sicher zu erreichen, nahe am Eingang, Velorahmen abschliessbar (Bild: Planum Biel, «Vorabdruck Handbuch Veloparkierung»)

Anlagentyp	Beschreibung	Skizze	Schutz vor Diebstahl und Vandalismus	Kurzzeitabstellen < 2 Std.	Langzeitabstellen > 2 Std.	Bemerkungen
Offene Anlagen	Parkierfelder im Aussenraum ohne Überdachung, inkl. Anbindevorrichtung		mittel	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindevorrichtung unumgänglich - Gestalterisch meist unproblematisch - Keine Reservation für festen Benutzerkreis möglich
	Parkierfelder im Aussenraum mit Überdachung, inkl. Anbindevorrichtung		mittel	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindevorrichtung unumgänglich - Gestalterisch meist unproblematisch - Keine Reservation für festen Benutzerkreis möglich - Überdachung bei Langzeitabstellen erforderlich
Abschliessbare Anlagen	Innenräume - Im Zielgebäude, als Annexbau oder in separatem Bau - Kapazität < 30-40 Velo-P pro Raum, baulich unterteilt		hoch	○	●	<ul style="list-style-type: none"> - Anordnung in Räumen möglich, die auch für andere Zwecke gebraucht werden - In Schulhäusern sind Anlagen in Innenräumen stark vandalismgefährdet - Begrenzter Benutzerkreis möglich
	Einzäunungen - Überdacht		hoch	○	●	<ul style="list-style-type: none"> - Funktion wie Abstellräume in Annexbau oder Innenraum - Als Quartiergaragen geeignet
	Tiefgaragen (Kombination mit PW)		hoch	○	●	<ul style="list-style-type: none"> - Einzäunung (Abteil) nötig und Schutz vor Schmutz (Pneubetrieb) empfehlenswert - Begrenzter Benutzerkreis möglich
	Velostationen - Überwacht - Kapazität im Allgemeinen 200-4000 Velo-P - Weitere Dienstleistungen wie Velovermietung, Reparatur, Cafébar möglich		sehr hoch	○	●	<ul style="list-style-type: none"> - Bei grösseren Bahnhöfen und in dichten Innenstädten - Elektronisches Zutrittsystem und/oder Überwachung mit Personal - Kombination mit anderen Abstelltypen erforderlich

● = geeignet ● = bedingt geeignet ○ = nicht geeignet

02

Parkierungssysteme Anlagentypen	Skizze	Freifläche	Anlehnbügel	Schieberinne höhenversetzte Anordnung	Doppelparkierer
Skizze					
Offene Anlagen	Parkierfelder im Aussenraum ohne Überdachung	○	●	●	○
	Parkierfelder im Aussenraum mit Überdachung	○	●	●	○
Abschliessbare Anlagen	Innenräume, Einzäunungen	●	●	●	●
	Tiefgaragen (Kombination mit PW)	○	●	●	●
	Velostationen	○	●	●	●

02 Eigenschaften der offenen und der abschliessbaren Anlagentypen

03 Welches Parkiersystem eignet sich für welchen Anlagentyp? (Tabellen: Planum Biel AG)

03



MASSE VELOPARKIERUNG

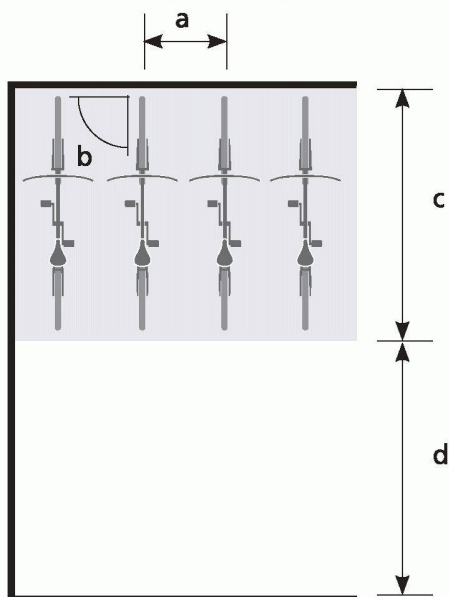
Der Abstand *a* zwischen den Velos richtet sich nach dem Parkiersystem und beträgt minimal:

a = 100 cm ohne Parkiersystem

a = 65 cm mit ebenerdigem Parkiersystem

a = 45 cm mit alternierend erhöhtem Vorder-
rad

a = 120 cm zwischen Anlehnbügel/Velo-
pfosten (2 Velos pro Pfosten)



Folgende weiteren Werte sind massgebend:

b = Winkel, in diesem Fall 90° für Senkrecht-
parkierung

c = Länge des Parkfeldes 2m (Senkrecht-
parkierung)

d = benötigter, minimaler Verkehrsraum: 2m



Geschäftsbereichen sind mit dezentralen, diebstahlsicheren Veloparkplätzen in der Nähe der Läden zu ergänzen. Meist ist ein kommunales Veloparkierungskonzept sinnvoll, das die Standorte, die Anzahl der Plätze und die Ausrüstung der Anlagen festlegt.

Die Benutzung des Velos als Zubringer zum öffentlichen Verkehr versechsfacht das Einzugsgebiet einer Haltestelle im Vergleich zum Fussverkehr und trägt zur besseren Auslastung des öffentlichen Verkehrs bei. Die Kombination von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr erfordert durchdachte Abstellösungen. An Bahnhöfen ist die Nähe zu den Perrons, der Schutz vor Witterung und Diebstahl sowie das Sicherheitsempfinden entscheidend. Ergänzt wird das Angebot durch Schliessfächer für Helm, Regenschutz und Velolicht. Für grössere Anlagen eignen sich Velostationen, in denen Fahrräder bewacht werden und vor der Witterung geschützt sind. Angaben und Hinweise zu der erforderlichen Anzahl der Veloparkplätze finden sich in den Baugesetzen oder den VSS-Normen.^{1,2}

PLANUNG

Um richtig planen zu können, ist es empfehlenswert, sich die Situation vor Ort anzusehen. Die benötigten Parkplätze können durch eine Zählung der abgestellten Fahrräder zu einem repräsentativen Zeitpunkt näherungsweise ermittelt werden. Unter Umständen ist die erforderliche Anzahl in der Bauordnung oder dem Baugesetz enthalten. Bei Neubauten sollte man die Veloparkierung frühzeitig in die Planung einbeziehen und dafür die verantwortlichen Stellen kontaktieren: Liegenschaftsverwaltung, Hauseigentümer, Gemeindeverwaltung. Eventuell wird eine Baubewilligung benötigt.

Zu Beginn der Planung sollte man sich über die Anforderungen an die Abstellanlage im Klaren sein. Werden die Fahrräder lange abgestellt oder nur vorübergehend? Benötigen sie einen Witterungsschutz? Sollen die Velos in einer offenen oder in einer abschliessbaren Anlage parkiert werden? Grundsätzlich liegen geeignete Flächen für Veloabstellplätze nahe am Ziel, können fahrend erreicht werden und sind gut einsehbar. Möglicherweise sind dezentral angeordnete Veloparkplätze sinnvoller als eine zentrale Anlage.

Welches System eignet sich am besten für den vorgesehenen Standort? Kann ein platzsparendes System mit in der Höhe versetzten Vorderrädern gewählt werden, oder sprechen Unterhalt und Ästhetik dagegen? In jedem Fall wird ein Diebstahlschutz (anschliessbarer Velorahmen) benötigt. Bei der Planung sollte man davon ausgehen, dass die Nachfrage nach Veloabstellplätzen zunimmt.

UNTERHALT

Veloparkieranlagen müssen regelmässig gereinigt und unterhalten werden. Die periodische Kontrolle zeigt, ob Nachbesserungen, beispielsweise an der Beleuchtung oder dem Parkiersystem, nötig sind. Werden zum Beispiel vermehrt Spezialvelos parkiert, ist auf diese Veränderung möglicherweise mit einem anderen Parkiersystem zu reagieren. Mit einem Ordnungsdienst und regelmässiger Kontrolle kann die Parkierordnung aufrechterhalten und verhindert werden, dass zum Beispiel Motorräder die Veloparkplätze belegen.

Daniel Sigrist, Raumplaner FH/FSU, Planum Biel AG, contact@planum.ch

Anmerkungen/Literatur

1 SN Norm 640 065 Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen Bedarfsermittlung. VSS, Oktober 1996.

2 SN Norm 640 066 Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen Geometrie und Ausstattung. VSS, April 1996.

Wie Wo Velo, Zweiradabstellanlagen planen. Velokonferenz Schweiz (vergriffen). Handbuch Veloparkierung im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (in Bearbeitung).