Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Regio Appenzell AR – St.Gallen – Bodensee

Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee

Perimetererweiterung Agglomeration Amriswil – Romanshorn

Erhebung öffentliche Veloparkierung



Rapperswil-Jona, 10. Juni 2016
1226.10 / asa AG / dr

Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:

Jan Wenzel
David Reinhard
Michael Städler
Jannik Segieth

Auftraggeber:
Geschäftsstelle Agglo St.Gallen - Bodensee
Tobias Winiger

1226_10_Be_VP_20160610def.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage 4

2. Definition 'Öffentliche Veloparkieranlage' 4
2.1 Öffentliche Veloparkieranlage 4
2.2 Zu erhebende Anlagen 4
2.3 Nicht zu erhebende Anlagen 5

3. Erhebungskriterien 6
3.1 Erhebungsperimeter 6
3.2 Erhebungskategorien 6
3.3 Obligatorische Erhebungsinhalte 6
3.4 Zusätzliche Erhebungsinhalte 7
3.5 Qualitätsanforderungen 7

4. Datenerfassung 9

5. Resultate 10
5.1 Auswertung der Erhebung 10
5.2 Handlungsbedarf 11

6. Weiteres Vorgehen 12

7. Anhang 12

1. Ausgangslage

Komfortable öffentliche Veloparkieranlagen mit einem ausreichenden Angebot an Abstellplätzen an verkehrsgünstiger Lage ergänzen ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz. Die Gewissheit, das Velo am Zielort einfach, diebstahl- und witterungsgeschützt abstellen zu können, ist ein wesentliches Kriterium für die Verkehrsmittelwahl.

Die Basis für Bedarfsanalysen und die Entwicklung von Fördermassnahmen zugunsten des Veloverkehrs bilden verlässliche Angaben zum existierenden Angebot und zur Nachfrage an Veloparkplätzen. Das gewählte Vorgehen orientiert sich an der Arbeitshilfe 'Öffentliche Veloparkierung, Anleitung zur Erhebung des Angebotes' (Quelle: Bundesamt für Strasse ASTRA, Version März 2010).

In den beiden nachfolgenden Kapiteln sind die wichtigsten Vorgaben bezüglich der Erhebung aus der Anleitung des Bundesamtes für Strasse ASTRA zitiert.

2. Definition 'Öffentliche Veloparkieranlage'

2.1 Öffentliche Veloparkieranlage

Um eine 'öffentliche Veloparkieranlage' handelt es sich, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Sie ist ersichtlich durch Bodenmarkierung, Signalisationstafel, Parkiersystem oder Überdachung.
- Sie ist öffentlich und jederzeit zugänglich.
- Sie umfasst mindestens fünf Veloparkplätze.

2.2 Zu erhebende Anlagen

Es werde alle öffentlichen Veloparkplätze gemäss Definition (Kapitel 2.1) im öffentlichen Raum erhoben. Erfasst werden insbesondere Veloparkplätze für:

- Bahnhöfe und Haltestellen (Umsteigeorte).
- Detailhandel, Geschäftsquartiere, Dienstleistungsbetriebe; falls Veloparkplätze im öffentlichen Raum angeordnet sind und für Kunden und Besucher zugänglich sind.
- Wohnquartiere; falls Veloparkplätze im öffentlichen Raum bzw. auf oder entlang öffentlicher Strassen angeordnet sind.
- Gewerbe und Industrie; falls Veloparkplätze im öffentlichen Raum angeordnet sind und für Kunden und Besucher zugänglich sind.
- Einkaufszentren im Siedlungsgebiet.

- Schulen; falls Veloparkplätze im öffentlichen Raum bzw. entlang öffentlicher Strassen angeordnet sind.
- Sportanlagen; Hallenbäder, Turnhallen, Stadien, Leichtathletikanlagen, Fussballfelder, Tennishallen usw.*

Spezialfall Velostationen: Velostationen werden in die Erhebung integriert. Die Daten sind bei der Betreibergesellschaft, der zuständigen Gemeinde oder über die 'Koordinationsstelle Velostation' www.velostation.ch erhältlich. Velostationen sind Anlagen, in die der Zutritt nur für Berechtigte möglich ist und über- oder bewacht werden. Im Bearbeitungsgebiet existieren keine offiziell klassierten Velostationen.

2.3 Nicht zu erhebende Anlagen

Nicht erhoben werden Veloparkplätze für:

- Detailhandel, Geschäftsquartiere, Dienstleistungsbetriebe; wenn sie ausschliesslich für das Personal zugänglich sind.
- Wohnüberbauungen; wenn sie in Innenhöfen oder Vorgärten angeordnet oder durch Hecken, Zäune usw. abgetrennt sind (halbprivater oder privater Charakter).
- Gewerbe- und Industriegebiete; wenn sie in Firmenarealen positioniert (halbprivater oder privater Charakter) und z.B. durch Zäune oder Hecken abgetrennt sind.
- Einkaufszentren bzw. Fachmärkte; am Siedlungsrand oder in Industriegebieten.
- Schulen; mit Veloparkierung auf Schulareal (halböffentlicher oder privater Charakter), z.B. durch Zäune oder Hecken abgetrennt, Klärung durch Signalisation.*
- Schwimmbäder mit saisonaler Nutzung.**

Präzisierungen:

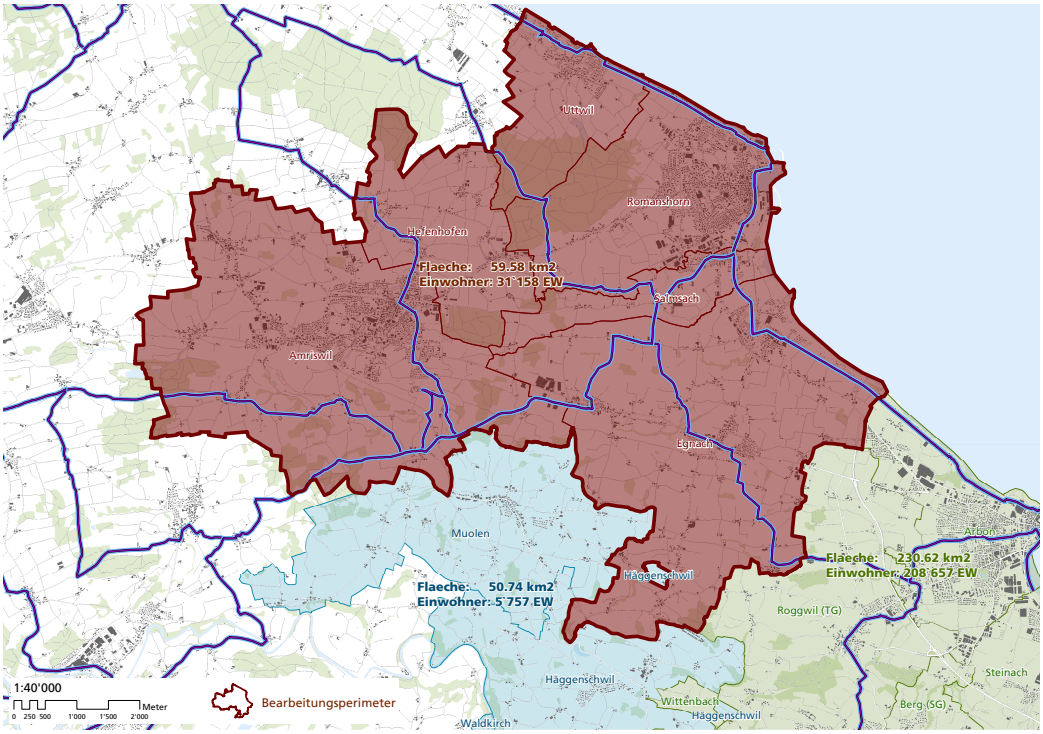
* Gemäss der Wegleitung des ASTRA werden Veloparkieranlagen bei Turnhallen nur im Kontext mit einer reinen Sportanlage erfasst. Veloparkplätze auf Schularealen mit Turnhallen ohne Bezug zum öffentlichen Raum wurden nicht erhoben.

** Entgegen der Wegleitung des ASTRA wurden die Veloparkplätze bei Schwimmbädern erhoben, da sie oft sehr relevante Ziele des Veloverkehrs darstellen und meist neben der reinen Sportnutzung auch weitere Nutzergruppen anziehen.

3. Erhebungskriterien

3.1 Erhebungsperimeter

Die öffentliche Veloparkierung wird in der gesamten Agglomeration erhoben.



Erhebungsperimeter, Quelle asa AG

3.2 Erhebungskategorien

Es wird unterschieden in:

- Veloparkierung im öffentlichen Raum (gemischte Nutzung)
- Veloparkierung an Bahnhöfen, Haltestellen (Umsteigeort)

3.3 Obligatorische Erhebungsinhalte

Es werden folgende Inhalte erhoben:

- Standort der Veloparkieranlage (Gebietsbezeichnung, Landeskoordinaten)
- Anzahl der Veloparkplätze (detaillierte Anleitung seitens ASTRA)
- Witterungsschutz: gedeckt / ungedeckt
- Parkiersystem: Velorahmen anschliessbar / nicht anschliessbar / kein Parkiersystem
- Anzahl Veloparkplätze in den Parkieranlagen

3.4 Zusätzliche Erhebungsinhalte

Damit aus der Erhebung direkt ein Handlungsbedarf abgeleitet werden kann, hat die asa AG folgende ergänzende Kriterien entwickelt und jede Abstellanlage nach diesen beurteilt:

- Lage
- Verkehrssicherheit / Zugang
- Belegung der Anlage
- Soziale Sicherheit
- Parkierungssystem
- Bau / Anlage
- Betrieb / Unterhalt

Sämtliche Kriterien werden in einer Datenbank bezüglich 'gut / mangelhaft / ungenügend' beurteilt. Unter Berücksichtigung der ergänzenden Beurteilungskriterien kann der Handlungsbedarf bezeichnet werden (gross / mittel / kein, siehe Kapitel 5). Im Rahmen einer Gesamtbeurteilung wird die Anlage zusammenfassend beschrieben und der Zustand der Anlage mit maximal zwei Fotos visualisiert.

Hinsichtlich eines späteren Controllings wird das jeweilige Datenblatt mit einer Stichprobenerhebung mit der aktuellen Belegung der Anlage ergänzt. Mindestens drei aufeinander folgende Zählungen können in diesem Bereich dargestellt und miteinander verglichen werden.

3.5 Qualitätsanforderungen

3.5.1 Qualitätsanforderungen Veloparkieranlage 'Umsteigeort'

Die Veloparkierungsanlagen an Umsteigeorten (Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr) sind Langzeit-Veloparkieranlagen (>2h) und sollen im Idealfall folgende Qualitätsmerkmale aufweisen:

- die Anlage ist witterungsgeschützt, gut zugänglich, verkehrssicher und weist kurze Umsteigebeziehungen auf.
- das Parkiersystem ist gut bedienbar und mit möglichst vielen Velotypen kompatibel. Eine öffentliche Veloparkieranlage, die eine Kombination von einem Schieberinnensystem (z.B. Pedalhalterung) und Anlehnbügeln anbietet, deckt die unterschiedlichen Ansprüche am besten ab.
- eine Diebstahlsicherung am Rahmen ist ohne Beschädigungen möglich.
- ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen steht bereit.
- die Anlage wird unterhalten.

Diese Parameter definieren die Qualität der Anlage sowie den entsprechenden Handlungsbedarf.

3.5.2 Qualitätsanforderungen Veloparkieranlage 'Gemischte Nutzung'

Im Vergleich zu Veloparkieranlagen an Umsteigeorten existieren in Gebieten mit gemischter Nutzung Langzeit- und Kurzzeitparkierungen, die in Abhängigkeit des Einsatzbereiches unterschiedlichen Ansprüchen entsprechen müssen. Auch bei diesen Veloparkierungen entsprechen Anlagen mit einem Schieberinnensystem (z.B. Pedalhalterung, Cyclemax) oder mit Anlehnbügel den 'Kundenbedürfnissen' am besten.

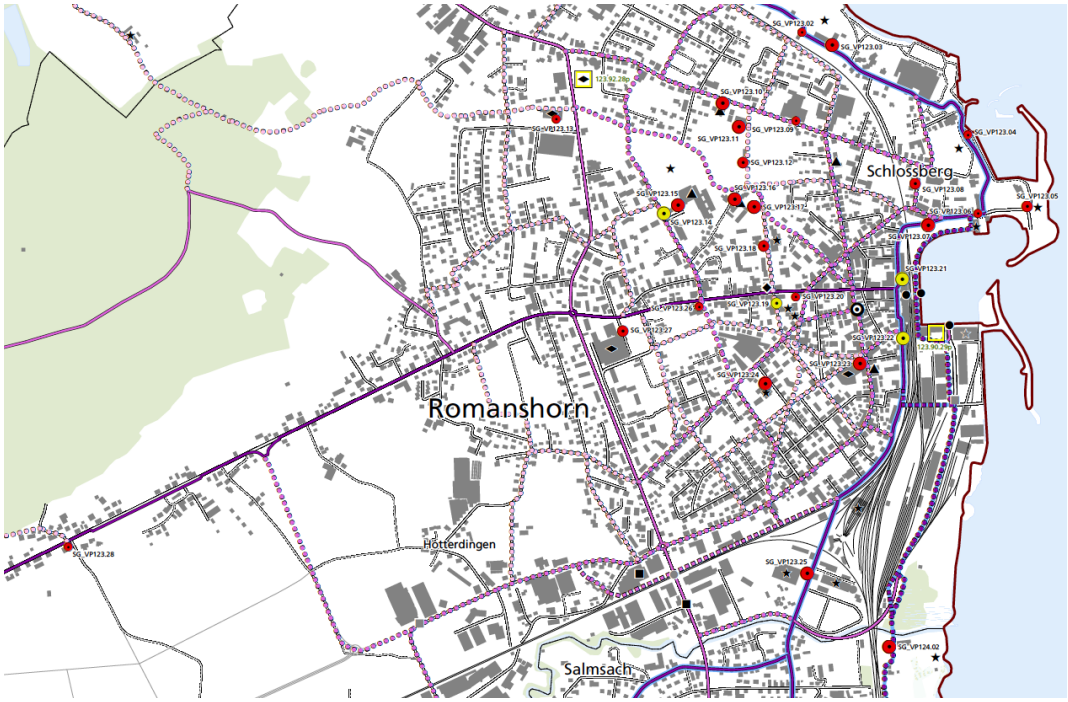
Systeme mit Vorderradhalterung und Lenkerhalterung werden heute im öffentlichen Raum des Agglomerationsgebietes häufig verwendet. Je nach System variieren die Schadenanfälligkeit am parkierten Velo sowie die Kompatibilität der Anlage mit den unterschiedlichen Velotypen. Der Schutz vor Diebstahl ist bei Vorderradhalterungen tendenziell gering. Überarbeitete Systeme mit Anschliessmöglichkeiten (Kappa, Virola) sind auf dem Markt verfügbar. Die Lenkerhalterungen weisen eine geringe NutzerInnenakzeptanz auf (siehe Kapitel 5.1).

Aus diesem Sachverhalt heraus eine Forderung nach einer sofortigen und flächendeckenden Verwendung von Pedalhalterungen und/oder Anlehnbügeln im öffentlichen Raum abzuleiten wird als 'nicht verhältnismässig' beurteilt. Private Bemühungen, für die Velokundschaft Kurzzeitparkplätze bereitzustellen, gilt es zu würdigen.

Bei öffentlichen Veloparkieranlagen mit einem breiteren, veloaffinen Publikum sind besonders ungünstige Abstellsysteme zu ersetzen oder fehlende zu ergänzen. Dafür ist im Agglomerationsprogramm ebenfalls ein Massnahmenpaket zu definieren.

4. Datenerfassung

Die Daten werden in einer FileMaker-Datenbank erfasst. Die Informationen können bei Bedarf in einem üblichen Austauschformat (z.B. dbf) in die Datenbank des Bundes bzw. ins regionale LV-Portal überführt werden. Die Standorte der Abstellanlagen werden auf einem Übersichtsplan 1:10'000 (Plan Nr. 1226.10-2) georeferenziert dargestellt und je nach Anlagengrösse und Belegung unterschiedlich abgebildet.



Öffentliche Veloabstellanlagen

- Typ A (>24VP)
- Typ B (12-24VP)
- Typ C (5-11VP)
- Typ A (>24VP) ueberbelegt
- Typ B (12-24VP) ueberbelegt
- Typ C (5-11VP) ueberbelegt

(als Hinweis)

- fehlende Veloabstellanlage

Ausschnitt aus Plan Nr. 1226.10-2

5. Resultate

5.1 Auswertung der Erhebung

Im Erhebungsperimeter wurden insgesamt 97 öffentliche Veloparkieranlagen nach der Anleitung des Bundes erhoben. In der folgenden Zusammenstellung sind die Anzahl der Abstellplätze bezüglich Witterungsschutz und Diebstahlsicherheit aufgeführt:

	Gemischte Nutzung		Umsteigeort		Total
	gedeckt	ungedeckt	gedeckt	ungedeckt	
Parkiersystem Velorahmen anschliessbar	753	8	186	–	947
Parkiersystem Velorahmen nicht anschliessbar	1160	598	63	10	1831
Kein Parkiersystem	241	131	279	14	**665**
Total gedeckte Veloparkplätze					**2682**
Total ungedeckte Veloparkplätze					**761**
Total Veloparkplätze					**3443**
Stichprobe parkierter Velos (Zeitraum April – Mai 2015)					**1391**
Anzahl überbelegter Anlagen (Zeitraum April – Mai 2015					**14**

Folgende Haupterkenntnisse lassen sich zusammenfassen:

- 78 % der Veloparkplätze weisen einen Witterungsschutz auf.
- 81 % der Veloparkplätze sind mit einem Parkiersystem ausgerüstet (keine qualitative Beurteilung der Parkiersysteme).
- An nur 3 von 12 Veloparkieranlagen an Umsteigeorten ist der Velorahmen anschliessbar (25 %).
- 14 % der erhobenen Veloparkieranlagen waren zum Erhebungszeitpunkt überbelegt (14 von 97 Anlagen).
- 16 der 97 untersuchten Abstellanlagen (16 %) sind mit Lenkerhalterungen ausgerüstet. Wie den Fotos auf den Erhebungsblättern entnommen werden kann, wird dieses Parkiersystem von den Velofahrenden jedoch selten bestimmungsgemäss genutzt. Dieser Anlagetyp weist Vorteile bei der Reinigung auf. Bezüglich Benutzerfreundlichkeit schneidet das System tendenziell negativ ab (Beschädigung von Brems-, Schalt- und Lichtkabeln, Rahmen nicht immer anschliessbar, mangelhafte

Montage). Auch verschiedene Parkiersysteme mit Vorderradhalterungen sind heute nicht mehr mit allen Velotypen kompatibel (Felgen- und Scheibenbremsenschäden, Kippgefahr, nicht für alle Pneutypen tauglich). Bei einer Anlagensanierung sind solche Parkiersysteme durch komfortablere zu ersetzen.

5.2 Handlungsbedarf

Damit im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Massnahmen bzw. Massnahmenpakete bezüglich Infrastrukturverbesserungen bei Veloparkieranlagen definiert werden können, wurde für die erhobenen öffentlichen Anlagen ein Handlungsbedarf (kein, mittel, gross) bezeichnet. Dieser lässt sich aus der Funktion (Umsteigeort oder gemischte Nutzung), dem aktuellen Zustand (Parkiersystem, Erscheinungsbild, Zustand Witterungsschutz) und der Belegung ableiten. Die Infrastruktur bei Anlagen mit einem grossen Handlungsbedarf ist zu verbessern.

Anlagen mit einem mittleren Handlungsbedarf werden ebenfalls in diesem Projekt erfasst und beschrieben. Entsprechende Optimierungsmassnahmen sollen im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung sukzessive umgesetzt werden.

5.2.1 Zusammenstellung der Veloparkieranlagen nach Handlungsbedarf

Handlungsbedarf	Veloparkieranlage 'Gemischte Nutzung'	Veloparkieranlage 'Umsteigeort'
kein	76	2
mittel	6	1
gross	**3**	**9**
Total	85	12

5.2.2 Anlagen mit grossem Handlungsbedarf

Von den gesamthaft 97 erfassten Veloparkieranlagen weisen zwölf (12 %) einen grossen Handlungsbedarf auf. Die neun betroffenen Anlagen aus der Erhebungskategorie 'Umsteigeort' befinden sich an den Bahnstationen Amriswil, Häggenschwil-Winden, Neukirch-Egnach, Oberaach und Romanshorn. Der unzureichende Diebstahlschutz bei diesen Langzeitparkierungsanlagen, der teilweise mangelhafte Zugang, ungenügender Unterhalt und das Erscheinungsbild begründen die Zuweisung in den Handlungsbedarf 'gross'.

Die drei Veloparkieranlagen 'Gemischte Nutzung' mit grossem Handlungsbedarf werden bei öffentlichen Gebäuden und Einkaufsmöglichkeiten in Zentrumsbereichen geortet.

5.2.3 Fehlende Veloparkieranlagen

Fehlende Parkierungsanlagen im Agglomerationsgebiet werden in der Schwachstellenanalyse (Plan Nr. 1226.10-01 und Datenbank) separat ausgewiesen. Darin werden je zwei Anlagen in der Kategorie 'Umsteigeknoten' und in der Kategorie 'gemischte Nutzung' aufgeführt.

6. Weiteres Vorgehen

Öffentliche Veloparkieranlagen mit einem grossen Handlungsbedarf sollen zu Handen des Agglomerationsprogramms in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden. Darin sind auch die fehlenden Parkieranlagen aus der Schwachstellenanalyse zu integrieren.

7. Anhang

1226.10-2	Erhebung öffentliche Veloparkierung Übersichtsplan 1:10'000, datiert 27.05.2015
Datenblätter	Beschrieb je Veloparkieranlage, 97 Datensätze (Basis GIS-Datensatz)

Rapperswil-Jona, 10. Juni 2016
1226.10 / asa AG / dr