Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale

vom Gemeinderat genehmigt am 14. Juni 2023

Ziele, Wirkung und Verbindlichkeit

Die Bedeutung des Verkehrsmittels Velo hat in der Stadt Bern in den letzten Jahren stark zugenommen. Entsprechend steigt die Nachfrage nach Veloabstellplätzen (kurz VAP) im Wohnumfeld. Der vorliegende Leitfaden soll Behörden und Planer*innen bei der Planung von Veloabstellplätzen unterstützen, indem die anzustrebenden **Zielwerte und Qualitätsstandards** aus Sicht Veloverkehr aufgezeigt werden. Die Zielwerte und Qualitätsstandards richten sich an den Bedürfnissen des Veloverkehrs aus und sind dazu geeignet, die Mobilitätsziele der Stadt Bern zu erreichen. Darüber hinaus wird, mittels Anwendung der Vorgaben, eine einheitliche Planungspraxis geschaffen.
Der Leitfaden behandelt den Umgang mit Veloabstellplätzen für **neue Wohnareale**. Für Bestandesbauten und andere Nutzungen wird auf das Handbuch Veloparkierung des ASTRA (2008), auf die Normen des VSS (insbesondere SN 40 065) sowie auf die Bauverordnung des Kantons Bern (Art. 54 c) verwiesen. Der Leitfaden kann ergänzend als Empfehlung verwendet werden.
Die auf Seite 4 beschriebenen Zielwerte und Qualitätsstandards stellen den anzustrebenden Zustand dar. Die in den Erläuterungen (Seiten 5, 6) aufgeführten Minimalwerte lassen Raum für individuelle Lösungen unter Berücksichtigung weiterer Interessen. Die Zielwerte bezüglich Anzahl der Plätze sowie Anteil der Spezialvelos haben hohe Priorität für Wohnüberbauungen mit Fokus Familienwohnen. Für andere Nutzungen (z.B. Alterswohnen) können tiefere Werte gewählt werden. Die Minimalwerte dürfen nur nach Absprache mit der Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr unterschritten werden. Die übrigen Anforderungen gemäss Erläuterungen (Seiten 5, 6) stellen Qualitätsmerkmale dar und sollen wo möglich eingehalten werden.

Der Leitfaden Veloparkierung Wohnen ist weder grundeigentümer- noch behördenverbindlich. Für die städtische Verwaltung ist er jedoch ein handlungsanweisendes Grundlagendokument.

Gesetzliche Rahmenbedingungen und bisherige Praxis

In der Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) wird nur eine kantonal gültige Mindestvorgabe bezüglich Veloabstellplätzen festgehalten. Bei besonderen Verhältnissen (namentlich hoher Veloanteil) kann der Bedarf erhöht werden. Die Veloabstellplätze sind nach BauV auf kurzem und sicherem Weg zu erreichen (Art. 54c). Darüber hinaus wird auf die Norm des VSS hingewiesen.
Das Handbuch Veloparkierung des ASTRA (2008) sowie die Normen des VSS (insbesondere SN 40 065) verlangen die Erstellung von 1 Veloabstellplatz pro Zimmer und legen weitere Qualitätskriterien fest. So sollen die Abstellplätze fahrend, ebenerdig erreichbar und zu mindestens 70 % gedeckt sein sowie 20 % der Plätze für Spezialvelos ausgeschieden werden.
Die in Norm und Handbuch geforderte Anzahl («1 Veloabstellplatz pro Zimmer») ist in Bern bei neuen Wohnarealen gängige Praxis. Es lässt sich aber feststellen, dass in den letzten Jahren in autoarmen oder autofreien Siedlungen in der Schweiz deutlich höhere Werte umgesetzt wurden und nachgefragt sind. Zudem bestehen vielerorts Defizite in der Erreichbarkeit und Qualität der Veloabstellplätze.

Hintergrund

Mit der Energie- und Klimastrategie (2019) legt die Stadt Bern den Grundstein für eine langfristige klimaneutrale Mobilität. Hierbei muss der Veloverkehr einen massgebenden Anteil leisten. Mit dem «Ausbau der Velo-Infrastruktur» (Massnahme 4a) wurde u.a. der Grundsatz formuliert, eine genügende Anzahl an Veloabstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Im STEK 2016 sind – behördenverbindlich – weitere Ziele der Stadtberner Verkehrspolitik festgelegt sowie deren Einbettung und Umsetzung aufgezeigt. Weiter konkretisiert der Masterplan Veloinfrastruktur (2020) die Vorgaben des STEK 2016. Allen diesen Instrumenten ist die Aussage gemeinsam, dass für eine zukünftige, nachhaltige Mobilität ein Quantensprung im Veloverkehr notwendig ist.

Vielfalt und Verwendungszwecke mitdenken

Während früher das «Standardvelo» dominierte, besteht heute eine breite Palette an Velomodellen für Alltag, Freizeit, Sport und Arbeit: Citybike, E-Bike, Rennvelo, Cargobike, Kindervelo, Veloanhänger, Tandem, Erwachsenen-Dreirad, etc. Die urbane Velomobilität ist vielfältig und muss die Bedürfnisse aller abdecken. Zu beachten ist, dass nebst den verschiedenen Velos, sich auch die körperlichen Fähigkeiten der Velofahrenden unterscheiden können – so schliessen zum Beispiel Doppelparker eine grosse Anzahl Menschen von der Benutzung aus. Auch steile Rampen stellen für Cargobikes, Kinderanhänger oder E-Bikes eine oft unüberwindbare Hürde dar. Hinzu kommt, dass Einzelpersonen und Familien häufig mehrere Velos besitzen: z.B. das Citybike für den Arbeitsweg und das Rennvelo für die Freizeit sowie den Kinderanhänger für die Kleinen und den Transport. Zu beachten sind also die verschiedenen Anforderungen je nach Velo und Fahrtzweck:

Alltag: Neben «normalen» Stadtvelos werden E-Bikes, Kinderanhänger und Cargobikes, aber auch Spezialvelos für Menschen mit Behinderungen tagtäglich von Einzelpersonen und Familien eingesetzt. Das Gros der Abstellplätze muss daher für alle Nutzenden einfach, schnell und sicher erreichbar sein. Hindernisse wie steile Rampen, enge Radien, Flügeltüren, Lifte oder gar Treppen sind unbedingt zu vermeiden. Auch eine gemeinsame Einstellhalle oder Rampe mit dem Autoverkehr schmälert die Attraktivität der Veloabstellplätze stark und ist insbesondere für Kinder nicht geeignet.

Freizeit, Sport, Reservevelos: Die Velos werden zumeist nicht täglich verwendet und sind tendenziell leichter (wobei auch in Sport und Freizeit Spezialvelos zum Einsatz kommen können). Die Wege zum Abstellplatz dürfen etwas länger sein, Höhenunterschiede fallen tendenziell weniger ins Gewicht, da die Benutzung weniger regelmässig ausfällt.

Mehr Platz dank konsistenten Verkehrszielen

Die Erhöhung der Anzahl und des Ausbaustandards der Veloabstellplätze ist auch im Kontext der stark reduzierten Autoabstellplätze zu sehen. Auf einem Autoabstellplatz haben 5 bis 8 Velos Platz. Durch die vom Gemeinderat beschlossenen maximal 0.2 Parkplätze pro Wohnung bei Neubauten kann erheblich Raum für Veloabstellplätze gewonnen werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich die städtische Mobilität sehr dynamisch entwickelt. Die nun deutlich grösser dimensionierten Veloabstellflächen mit gutem Ausbaustandard können auch zukünftige Entwicklungen besser aufnehmen. Aktuell betrifft dies beispielsweise die Trottinette.

Zusammenfassung anzustrebende Zielwerte und Qualitätsstandards

Anzahl

1.5
Veloabstellplätze pro Zimmer

Als Zielwert gilt: 1.5 Veloabstellplätze pro Zimmer. Als Minimum sind 1.0 VAP pro Zimmer zu erstellen. Der Wert ist in Abhängigkeit des lokalen Kontextes, der angestrebten Nutzung sowie der räumlichen Möglichkeiten projektspezifisch zu begründen.
Bei 1-Zimmer-Wohnungen sind minimal 2.0 VAP zu realisieren.

Zufahrt

fahrend oder rollend erreichbar

Draussen: fahrend. Drinnen: zumindest rollend. So lassen sich in Kürze die Qualitätsstandards zur Zufahrt zusammenfassen. Grössere Anlagen im Gebäudeinneren (z.B. im UG) sind nach Möglichkeit ebenfalls fahrend zu erreichen. Die Zufahrt und die Abstellplätze sind bei grösseren Vorhaben in der Regel getrennt vom Autoverkehr zu erstellen.

Lage und Distanz

kurze Wege ohne Hindernisse

Die Veloabstellplätze sind dezentral in der Nähe der Eingänge respektive Treppenhäuser zu platzieren. Im Gebäudeinneren sind die Abstellplätze entlang der Wunschlinie Treppenhaus–VAP–Aussenraum anzuordnen. Auf ausreichende Breiten, wenige Türen sowie eine ansprechende architektonische Gestaltung ist zu achten.

Verteilung

30 %
vor dem Hauseingang

Die Erfahrung zeigt: Am beliebtesten sind gedeckte Veloabstellplätze direkt vor dem Hauseingang. Empfohlen ist dafür einen Anteil von mindestens 30 % vorzusehen.
In Abhängigkeit der örtlichen Situation können aber auch höhere oder tiefere Werte sinnvoll sein, solange die weiteren Qualitätskriterien eingehalten sind.

Ausstattung

überdacht

mit Sicherungs-möglichkeit

ausreichend breit

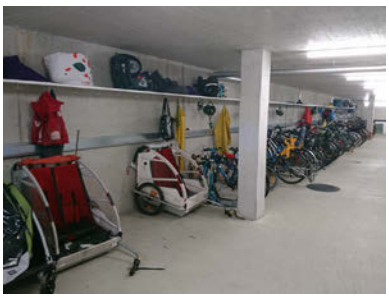
Das Velo muss komfortabel, sicher und im Trockenen abstellt werden können. Eine Überdachung ist daher grundsätzlich für alle VAP anzustreben. Im Aussenraum gehört ein Angebot zum sicheren Anschliessen dazu. Eine ausreichende Breite gewährleistet den Komfort und verhindert Beschädigungen.

Nutzungsvielfalt

20 %
für Spezialvelos

Steckdosen für E-Bikes

Die Nutzung von Velo-Anhängern, Cargobikes und weiteren Spezialvelos nimmt laufend zu und erweitert die Einsatzmöglichkeiten und den Einsatzradius des Velos. 20 % der Plätze sind daher für Spezialvelos zu reservieren. Für E-Bikes sind Lademöglichkeiten vorzusehen.



Erläuterungen zu den einzelnen Kennziffern und Standards siehe nächste Seiten

Erläuterungen

Anzahl

Berechnung über Zimmer
Als anzustrebender Zielwert gelten 1.5 VAP pro Zimmer. Als Minimum sind 1.0 VAP pro Zimmer zu erstellen. Die Berechnung erfolgt über die Gesamtsumme der Zimmer (Beispiel: 4 Wohnungen * 4 Zimmer = 16 Zimmer * 1.5 = 24 VAP). Halbe Zimmer werden nicht berücksichtigt. Der Wert ist in Abhängigkeit des lokalen Kontextes (Lage, Art der Wohnnutzung, Umgebung) projektspezifisch zu wählen. Für 1-Zimmer-Wohnungen sind minimal 2.0 VAP zu erstellen (Art. 54c Abs. 1 BauV).

Berechnung über GFo
In frühen Planungsphasen ist die Anzahl Zimmer noch nicht bekannt. Dann kann annäherungsweise eine Berechnung über die oberirdische Geschossfläche (GFo) vorgenommen werden. Dieser Wert ist abhängig vom angestrebten Wohnungsmix. Als Richtwert dient: Pro 100 m² GFo sollen rund 4.0 VAP erstellt werden (bezogen auf den Zielwert 1.5 VAP pro Zimmer).

In der Gesamtanzahl der Plätze sind Velos (normal/E-Bikes), Spezialvelos (z.B. Anhänger, Cargobikes, Erwachsenen-Dreiräder), Sportvelos (z.B. Mountainbikes, Rennvelos) sowie auch Trottinette enthalten. Ebenfalls enthalten sind die Plätze für Besuchende. Daraus folgt, dass flexibel nutzbaren Flächen, einer ausreichenden Dimensionierung sowie einer guten Zugänglichkeit ein hoher Stellenwert zukommt (siehe nachfolgende Punkte).

Zufahrt

Als anzustrebender Qualitätsstandard gilt, dass möglichst alle Plätze für die Alltagsvelos fahrend (im Aussenraum) oder rollend (= Velo schieben, im Gebäudeinnern) erreichbar sind. Zu vermeiden sind daher Abstellplätze, zu welchen das Velo getragen werden muss (z.B. über Treppen).

Als fahrend erreichbar gelten ebenerdige Anlagen sowie Rampen mit einer Neigung von 6 % oder weniger (optimal), respektive maximal 10 % ohne und 12 % mit Überdachung. Als rollend erreichbar gelten Schieberampen bis maximal 18 % . Höhere Neigungswerte sollten unbedingt vermieden werden, da so die Benutzung von Spezialvelos und schweren E-Bikes für viele Menschen praktisch ausgeschlossen wird.

Velofreundliche Lifte können als Speziallösung bei schwierigen räumlichen Verhältnissen eingesetzt werden. Geeignet sind zum Beispiel Durchladerlifte (2 Türen) mit ausreichender Länge und Breite.

Zwischen den VAP im Gebäudeinnern und dem Aussenraum ist, sofern es der Dämmperimeter zulässt, maximal eine Tür (idealerweise Schiebetür mit Detektion) anzuordnen (= direkter Zugang vom Aussenraum zu den VAP). Flügeltüren müssen eine Breite von 1.40 m ausweisen.

Der Zugang zu den Veloabstellplätzen soll möglichst in allen Fällen vom Autoverkehr getrennt werden. VAP im UG sind deshalb von der Autoeinstellhalle zu trennen, die Zufahrt ist über eine separate Velorampe sicherzustellen. Die Zufahrt zu den VAP ist im Planungsprozess frühzeitig, unter Berücksichtigung der Topographie und mit der gleichen Sorgfalt wie bei der Erschliessung des Autoverkehrs zu planen.

Lage und Distanz

Die VAP sind dezentral in der Nähe der Eingänge respektive Treppenhäuser zu platzieren. Die Wege sind möglichst kurz zu halten. Im Aussenraum ist eine Distanz von maximal 5 - 15 m zum Eingang optimal. Im Gebäudeinnern sind die VAP entlang der Wunschlinie Treppenhaus - VAP - Aussenraum anzuordnen. Für den Anteil der Plätze für Sport-/Freizeit/- und Reservevelos (maximal 25 %) gelten weniger strenge Anforderungen.

Verteilung

Ein gedeckter Platz in der Nähe des Hauseingangs ist häufig am praktischsten: Empfohlen ist daher ein Mindestanteil von 30 % der VAP im Aussenraum, nahe der Eingänge. Die übrigen VAP können frei im EG, im Tiefparterre oder im UG angeordnet werden, sofern die Kriterien Fahrbarkeit/Rollen und kurze Wege gewährleistet sind. In Spezialfällen können VAP, in Abhängigkeit des Erschliessungssystems, auch im OG errichtet werden.

Ausstattung

Alle Velofahrenden möchten gedeckte, komfortable und sichere Abstellplätze für ihre Velos.
Eine Überdachung ist grundsätzlich für alle VAP anzustreben, idealerweise aber für mindestens 2/3 der VAP. Unterschreitungen dieses Anteils sind zu begründen.
VAP im Aussenraum können auf entsiegelten Flächen erstellt werden.
Als Standardbreite bei ebenerdigen VAP gilt ein Abstand von 0.75 m. Mittels Einsatz von höhenversetzten Vorderradhaltern kann der Abstand auf 0.50 m reduziert werden (darf jedoch nicht flächendeckend angewandt werden). Für Freizeit-/Sport- und Reservevelos können auch Doppelparker eingesetzt werden, der Anteil darf aber 50 % nicht übersteigen, da insbesondere das obere Deck von vielen Menschen nicht oder nur eingeschränkt benutzbar ist.

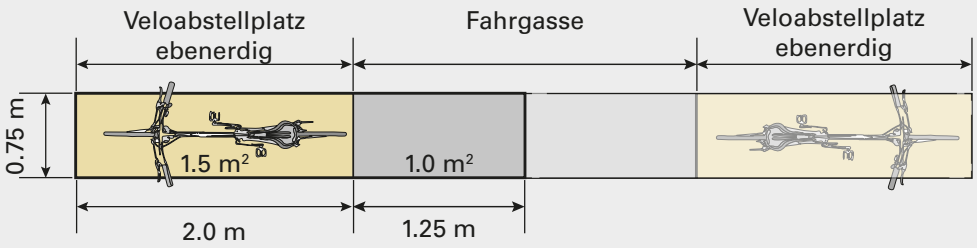
· ohne Abstellsystem	min. 20 %, max. 40 %	Velo Spezialvelo	0.75 × 2.00 m 1.20 × 3.00 m
· Anlehnbügel	gut geeignet im Aussenraum	Abstand 1.50 m (anrechenbar für 3 Velos)	
· Vorderradhalter, ebenerdig		Abstand zw. Plätzen	0.75 m
· Vorderradhalter, höhenversetzt	max. 50 %	Abstand zw. Plätzen	0.50 m
· Doppelparker	max. 50 %, weil nicht für alle Menschen gut bedienbar		
· Anteil Spezialvelos	Zielwert 20 %	auf alle Standorte zu verteilen	
· Steckdosen	min. 20 %	auf alle Standorte zu verteilen, exklusive Aussenraum	

Für alle weiteren Fälle siehe Handbuch Veloparkierung, Vollzugshilfe Langsamverkehr, ASTRA 2008

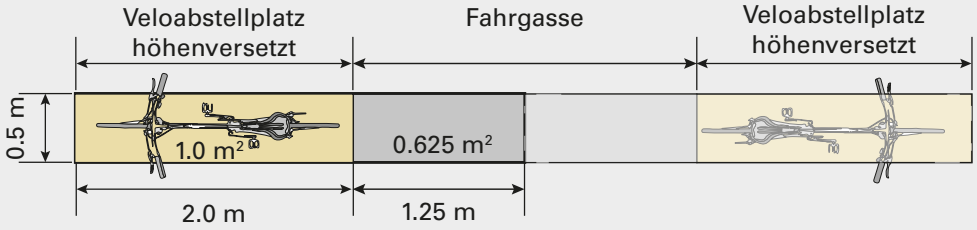
Flächenbedarf (Grobabschätzung)

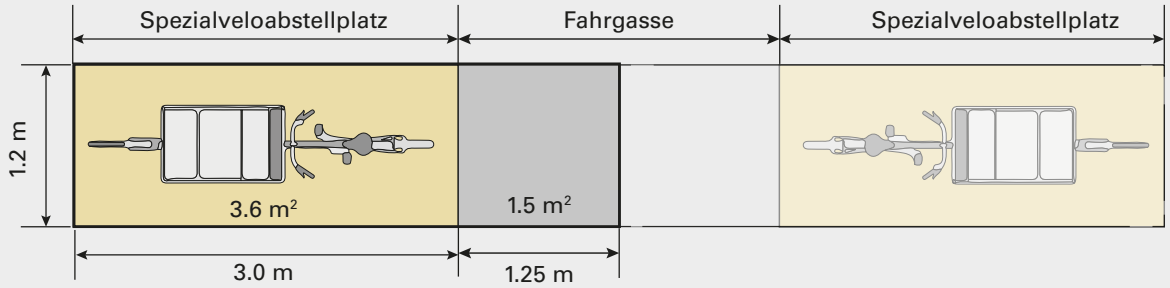
Flächenbedarf je Velo

Anteil an allen VAP (Zielwert)



80 %





20 %

Grober Entwurfswert (gemittelt über alles)

Flächenbedarf Aussenraum

(Erschliessungsflächen sind meist Fusswege)

2 m² je Velo (exkl. Erschliessung)

Flächenbedarf Gebäudeintern

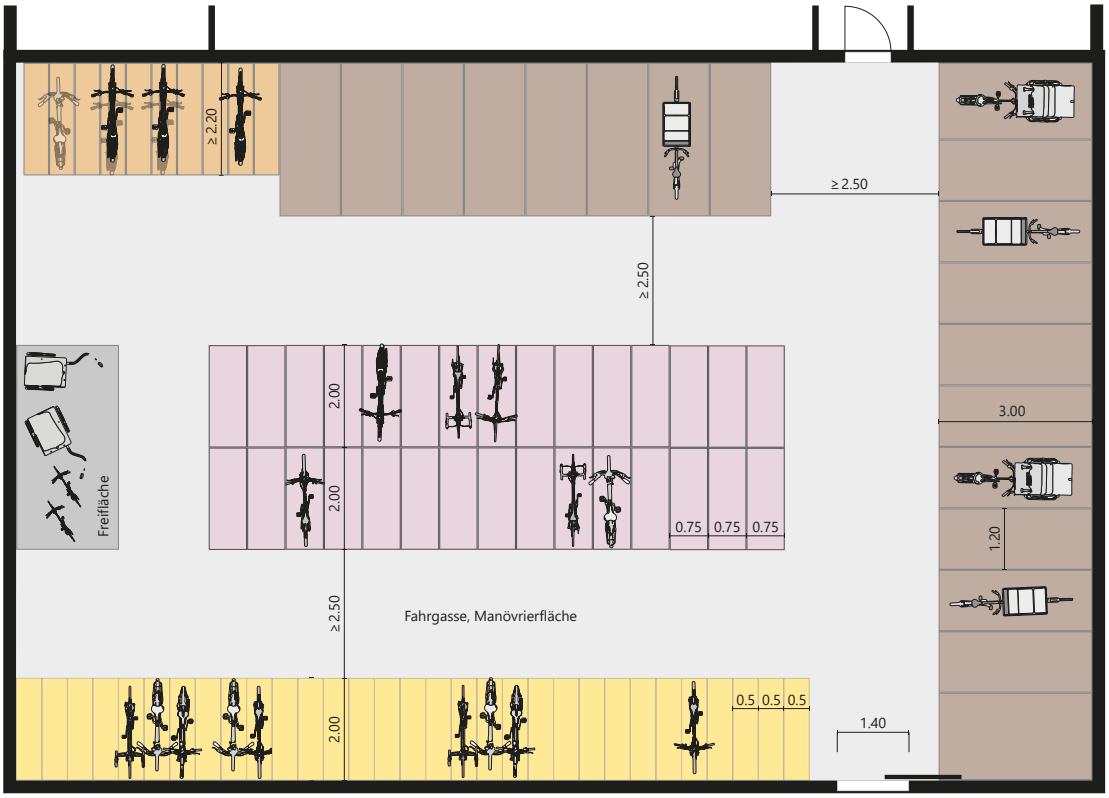
(Erschliessungsflächen müssen mitberücksichtigt werden)

4 m² je Velo (inkl. Erschliessung)

Grundrissbeispiele

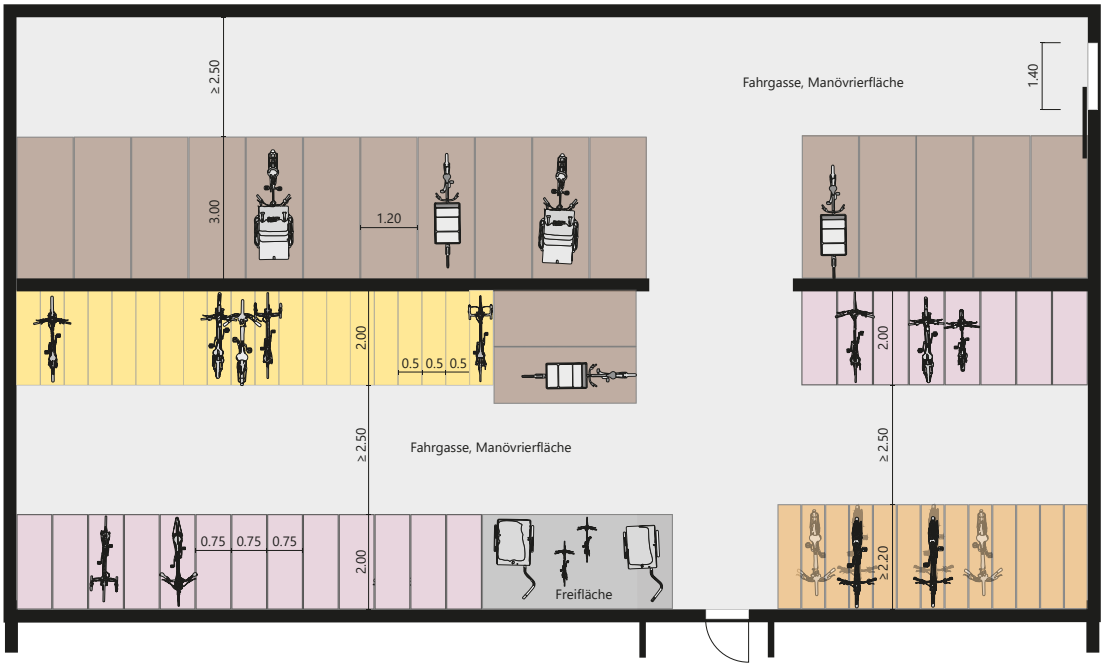
Die Beispiele sollen exemplarisch aufzeigen, wie eine Aufteilung vorgenommen werden kann und welche Masse eingesetzt werden. Als grober Richtwert kann angenommen werden, dass zu den Netto-Abstellflächen der Veloabstellplätze Erschliessungsflächen im gleichen Umfang benötigt werden.

- Vorderrradhalter, hier höhenversetzt
- Doppelparker
- Freiflächen ohne Abstellsystem
- Spezialvelos
- Freifläche für Anhänger, Kindervelos, etc.



Flächenverteilung, Anzahl VAP (ca. %)

- 31 VAP (31 %)
- 20 VAP (20 %)
- 30 VAP (30 %)
- 19 VAP (19 %)



Flächenverteilung, Anzahl VAP (ca. %)

- 20 VAP (25 %)
- 26 VAP (30 %)
- 21 VAP (25 %)
- 18 VAP (20 %)