forum
velostationenschweiz

47–2025

INFOLETTER

Editorial

Fotos: zVg

Von Agathe Hannebert und Claire Romito

Für inklusive Räume und Mobilitätsnetze

Historisch gesehen wurden Verkehrsnetze nach produktiven und männlichen Mobilitätsmodellen konzipiert, deren Ziel möglichst lineare Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz waren. Es entstanden radiale öffentliche Verkehrsnetze und Strassen vom Zentrum zur Peripherie. Sie eignen sich schlecht für kürzere, kombinierte Fahrten in der Nähe des Wohnortes zur Erledigung von «Care»-Aufgaben (Einkäufe, Begleitung von Kindern und älteren Menschen usw.), wie sie auch heute noch überwiegend von Frauen übernommen werden. Diese kombinierten Fahrten bleiben in den Mobilitätsstatistiken weitgehend unsichtbar.
Ebenso ist die Infrastruktur zu wenig einladend, um die täglichen Aufgaben zu erledigen: zu schmale Trottoirs, Velowege, auf denen man nicht nebeneinander fahren kann, oder Abstellplätze, die für Spezialvelos ungeeignet sind.
Ein geschlechtersensibler Ansatz berücksichtigt die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere auch von Personen, die «sich um andere kümmern». Und ermöglicht die Planung von Infrastrukturen, die komfortabel und gut lesbar sind und die gegenseitige Aufmerksamkeit und Rücksicht fördern.

Agathe Hannebert und Claire Romito
Vorstandsmitglieder Verein LARES

Spezialvelos in Velostationen: Empfehlungen des Forums

Die Vielfalt an Velos wird immer grösser. Was das Parkieren in Velostationen angeht, so gab es Ende 2024 in der Schweiz fast 25'000 Abstellplätze. Allerdings sind nur 2 % davon für Spezialvelos geeignet. Wie können die Velostationen an deren Bedürfnisse angepasst werden?

Foto: Sylvain Smykla

Bereich für Lastenvelos in der Velostation im alten Freiburger Bahnhof.

Spezialvelos eignen sich für den Transport von Waren, Kindern und Erwachsenen mit oder ohne Behinderung. Die Fahrzeuge verfügen über zwei oder mehr Räder, haben oftmals vorne oder hinten einen Laderaum und sind meist länger als herkömmliche Velos. Sie fungieren unter Begriffen wie Lastenrad, Cargovelo, Tandem, Dreirad oder Longtail. Gemäss Virginie Kauffmann, Beraterin des Forums Velostationen Schweiz, sind ihre Hauptmerkmale ihre Dimension, eine geringe Wendigkeit, ein oftmals elektrischer Antrieb sowie ein höherer Wert als «normale» Velos.

Spezialvelos sind auf dem Vormarsch. Die SBB geht in ihren Prognosen für den Bedarf an Veloabstellplätzen bis 2030 davon aus, dass dannzumal 9 % der Veloabstellplätze an Bahnhöfen von sol-

Verdoppeln Sie
Ihre Parkfläche.
velopa.ch

velopa

chen Velos in Anspruch genommen werden. Tatsächlich stieg gemäss Branchenverband Velosuisse von 2023 bis 2024 die Zahl der Verkäufe von Lastenvelos um 27 %. Zudem gelten seit dem 1. Juli 2025 neue Regeln für die Nutzung solcher Fahrzeuge. Langsame und schwere E-Bikes können nun – zusätzlich zur Fahrerin oder dem Fahrer – eine erwachsene Person oder bis zu vier Kinder befördern. Darüber hinaus wurde mit den «schweren» E-Bikes eine neue Fahrzeugkategorie geschaffen. Diese können bis zu 450 kg wiegen, dürfen eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreichen und müssen mit drei oder vier Rädern ausgestattet sein. Diese Entwicklungen bringen neue Anforderungen bei den Abstellanlagen mit sich. Virginie Kauffmann empfiehlt, 10 bis 20 % der Plätze für Spezialvelos zu reservieren. Wie können Velostationen an diese Fahrzeuge angepasst werden und welche Aspekte sind bei der Planung einer Velostation zu berücksichtigen?

Für Julien Renggli, Leiter des Bereichs Velos bei Mobilidée, einem Fachbüro für Mobilitätslösungen, geht es nicht nur um die Grösse der Abstellplätze, sondern auch um den Zugang und die Lage der Velostation: «Spezialvelos sind schwerer und schwieriger zu manövrieren. Sie erfordern Steigungen von maximal 6 %, automatische Türen, mindestens 2.5 m breite Fahrgassen sowie grössere Wenderadien als herkömmliche Velos.» Darüber hinaus empfiehlt er, innerhalb einer Velostation verschiedene Bereiche zu unterscheiden: solche für herkömmliche Velos, E-Bikes, Velos mit Kindersitzen oder Körben und schliesslich Spezialvelos. Seiner Meinung nach sollten die Bereiche für Spezialvelos möglichst nahe am Eingang der Station liegen, um das Manövrieren und das Kreuzen mit anderen Nutzer:innen zu minimieren. Die Plätze für Velos mit Kindersitzen oder Körben müssen von denen für klassische Velos separiert werden, obwohl sie nicht zur Kategorie der Spezialvelos gehören. Die Praxis hat gezeigt, dass sie aufgrund ihrer Höhe in den meisten Doppelparkern nicht untergebracht werden können. Ausserdem wäre es aus Gründen des Komforts für die Nutzer:innen wünschenswert, wenn die Plätze in der Nähe des Eingangs stehen würden. Die Bodenabmessungen und die Befestigung sind zwei weitere zu berücksichtigende Faktoren. Gemäss dem Leitfaden Velostationen müssen die Mindestabmessungen für Veloabstellplätze 1.20 m Breite und 3 m Tiefe für einen rechtwinkligen Parkplatz pro Velo betragen. Die meisten Veloparkplätze sind freie Flächen ohne Halterungen. Allerdings ist auch in einem geschlossenen Raum eine Diebstahlsicherung wichtig. Aus diesem Grund empfiehlt Julien Renggli zwei Befestigungssysteme: entweder einen Ring am Boden oder einen niedrigen Bügel. Die Genfer «Fondation des Parkings» verwendet beispielsweise Bügel mit einer Breite von 44 cm und einer Höhe von 51 cm. Darüber hinaus sind die Plätze für Cargovelos auf dem Boden als markierter Bereich von 1.20 m Breite auf 3.50 m Tiefe mit vertikalen Schildern gekennzeichnet. Insgesamt muss jedoch festgestellt werden, dass es in der Schweiz noch an Erfahrung mit Abstellsystemen für Spezialvelos fehlt.

Die Finanzierung von Abstellanlagen durch die Kantone Zürich und Basel-Stadt

Die Frage der Finanzierung von Velostationen, insbesondere durch den Bahninfrastrukturfonds oder über das Programm Agglomerationsverkehr, wurden im Infoletter schon mehrfach thematisiert. Doch auch die Kantone beteiligen sich an der Finanzierung von Abstellanlagen, allerdings auf unterschiedliche Weise.

Das Veloweggesetz sagt klar, dass «Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen» ein integraler Bestandteil des Velowegnetzes für den Alltag sind. Daher sind die Kantone verpflichtet, solche zu planen, und sie tun dies auf unterschiedliche Weise. Wie dies die Kantone Zürich und Basel-Stadt umsetzen, zeigen wir im folgenden.

Der Kanton Zürich hat unter dem Namen «Bike & Ride-Anlagen» ein Programm zur Förderung des Baus von Veloabstellanlagen für Gemeinden lanciert, die nicht im Perimeter eines Agglomerationsprogramms liegen. Damit soll die Multimodalität auf dem gesamten Kantonsgebiet gefördert werden. Kantonale Beiträge können seit Januar 2024 beantragt werden. Sie betreffen sowohl neue Anlagen als auch die Erweiterung bestehender Anlagen. Bei den finanzierten Projekten muss es sich nicht zwingend um Velostationen handeln, sie müssen jedoch vier Qualitätskriterien erfüllen: eine möglichst kurze Distanz zum Perron oder zur Bushaltestelle; ein Dach und ein Seitenschutz gegen Witterungseinflüsse; eine Beleuchtung bei Nacht und schliesslich eine Vorrichtung zur Sicherung der Velos. Bisher haben zwei Gemeinden ein Gesuch eingereicht und zwei weitere haben ihr Interesse bekundet, wie Sarah Hug, Projektleiterin bei der Mobilitätsplanung des Kantons Zürich, erklärt. Ihrer Meinung nach ermöglicht der zur Verfügung stehende Betrag, dass sich mehr Gemeinden bewerben könnten: «Der Fonds ist noch gut gefüllt. Wir haben jährlich 750'000 CHF zur Verfügung und würden uns freuen, wenn noch viel mehr Gemeinden davon profitierten.» Bisher sind noch keine Anträge für Velostationen eingegangen. Sarah Hug erklärt dies mit

Foto: Gemeinde Liestal

Die Velostation in Liestal wurde teilweise durch den Basler Mobilitätsfonds finanziert.

den Subventionsbedingungen, die den Beitrag auf nur 30 bis 40 % der Investitionskosten beschränken und nicht mehr als 5'000 CHF pro Veloplatz und 50'000 CHF pro Anlage zulassen. Im Fokus sind ihrer Meinung nach in erster Linie kleine und mittelgrosse Anlagen mit zwischen 30 und 300 Plätzen.

Der Kanton Basel-Stadt verfügt seit 2013 über einen Pendlerfonds, der 2023 in den Mobilitätsfonds umgewandelt wurde. Mit diesem ist es möglich, Projekte in der trinationalen Agglomeration mitzufinanzieren, um den Verkehr im

femapark easylift+
- Gasdruck-Dämpfersystem für kraftsparendes Anheben der Radschienen
- Die Radschienen lassen sich bis auf den Boden absenken
- Geprüft für E-Bikes bis 28Kg
- Optional mit Ladestation für E-Bikes
- Neu: femapark easylift+ UP mit versetzer Anordnung für Fahrräder mit Kindersitzen oder Körben

femapark DAS VELOPARKIERSYSTEM
www.femapark.ch

Kanton Basel-Stadt umweltfreundlicher zu gestalten. Der Fonds verfügt über rund 4 Mio. CHF pro Jahr. Das Geld stammt aus dem Verkauf von Pendler-, Besucher- und Anwohnerparkkarten. In den letzten 13 Jahren hat dieser Fonds 49 Projekte unterstützt, darunter zahlreiche Veloabstellplätze. Insgesamt wurden 1'017 «Bike & Ride»-Veloabstellplätze finanziert, darunter rund 500 Plätze der Velostation in Liestal, die mit 500'000 CHF unterstützt wurde. Daneben hat sich der Fonds finanziell an der Umsetzung von Veloboxen beteiligt. Bisher wurden 124 Boxen an neun Standorten aufgestellt. Auch klassische Veloabstellplätze wurden vom Mobilitätsfonds mitfinanziert. Bisher realisiert sind 460 Abstellplätze. Weitere Veloboxen und klassische Veloabstellplätze werden im Rahmen der derzeit laufenden Projekte noch umgesetzt. Doreen Heinzmann, Geschäftsführerin des Mobilitätsfonds, schätzt, dass etwa 2 Millionen Franken für zugewiesene/reservierte Veloabstellplätze benötigt werden, wovon etwa 1,5 Millionen CHF bereits bezahlt wurden. Sie erklärt, dass eine Mitfinanzierung davon abhängt, ob und wie gross die verkehrliche Wirkung im Kanton Basel-Stadt ist. Ausschlaggebend sind die zu erwartenden eingesparten Fahrzeugkilometer, Parkierungsvorgänge auf der Allmend und/oder CO_2-Äquivalente. Daneben spielen auch qualitative Indikatoren eine Rolle. Dazu gehören u.a. der Beitrag an eine umweltfreundliche Mobilität ausserhalb des Kantons Basel-Stadt, der Beitrag des Fonds zur Realisierungswahrscheinlichkeit, der Vorbildcharakter oder der Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Was wir über die Velostationen in der Schweiz wissen

Dank rund 26'000 Abstellplätzen in Velostationen ist es in der Schweiz vielerorts möglich, sein Velo sicher abzustellen. Doch wo befinden sich diese Stationen und welche Dienstleistungen bieten diese über den Abstellplatz hinaus an? Das Forum Velostationen hat im Winter 2024/25 bei den Trägerschaften nachgefragt.

Hintergrund der Umfrage ist das Ziel, Informationen über Velostationen in die digitale Plattform «open transport data» integrieren zu können. Die SBB baut diese Plattform schrittweise aus und stellt die Daten den Anbietern von Apps und auch direkt der Endkundschaft zur Verfügung. Die Resultate der Umfrage ergeben zudem eine interessante Gesamtsicht der Velostationen in der Schweiz.

Von den 121 existierenden Velostationen sind gut die Hälfte technisch oder personell überwacht, die andere Hälfte lediglich gesichert. 25 Velostationen arbeiten mit Personal vor Ort. Was die Zutrittssicherung anbelangt, nutzt die Hälfte aller 121 Velostationen das System «Velocity» der Genfer Stiftung «Fondation des Parkings». Geographisch sind die Stationen über 20 Kantone und 74 Gemeinden verteilt. Der Kanton Zürich verfügt mit 30 Velostationen über die meisten Anlagen, während es im Kanton Tessin eine einzige gibt. Der Kanton Genf hat mit 24 Velostationen die meisten pro Einwohner:in.

Auch beim Vergleich der Städte gibt es grosse Unterschiede. Lausanne, die viertgrösste Stadt der Schweiz, verfügt nur über 244 Plätze. Sie liegt damit weit hinter Bern, wo rund

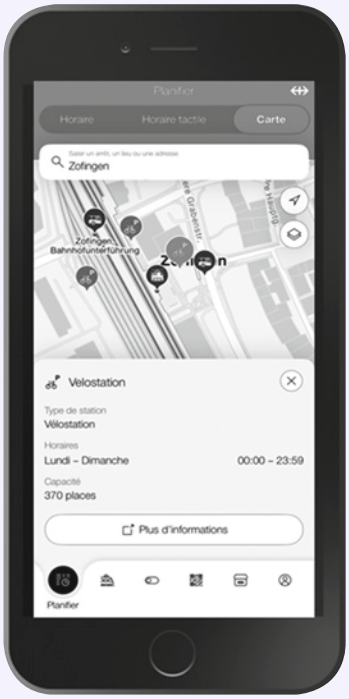

Foto: SBB

Die Informationen zu den Velostationen sind bald auf der SBB-App sichtbar.

5'000 Plätze in 7 Velostationen (6 davon gehören der Stadt) angeboten werden.Die meisten Velostationen weisen eine durchschnittliche Auslastung von 64 % auf. Velostationen mit direktem Zugang zu den Gleisen weisen im Durchschnitt eine um 10 Prozentpunkte höhere Auslastung auf als Velostationen ohne direkten Zugang (70 % gegenüber 60 %). Noch deutlicher ist der Unterschied bei den personell besetzten Velostationen: Sie weisen einen durchschnittlichen Nutzungsgrad von 77 % auf, während die unbeaufsichtigten Velostationen einen von 59 % aufweisen. 81 % der Plätze sind kostenpflichtig (diese Zahl beinhaltet nicht die Plätze, die in den ersten 24 Stunden kostenlos sind). Obwohl die meisten Velostationen die vom ASTRA im Leitfaden Velostationen empfohlenen Tarife verlangen, variiert der Tagestarif zwischen 0 und 5 CHF und der Jahrestarif zwischen 40 und 300 CHF. Insgesamt ist eine stetige Zunahme von Velostationen an Bahnhöfen und in Stadtzentren zu verzeichnen. Ihr Dienstleistungsangebot und ihr Zugangssystem werden tendenziell vereinheitlicht. Für Patrick Rérat, Professor an der Universität Lausanne, tragen Velostationen dazu bei, das Velo zu einem zuverlässigen und praktischen Verkehrsmittel zu machen, sofern sie einfach zu benutzen sind und sich in der Nähe der Perrons befinden. Seiner Meinung nach ist die Schaffung von Synergien zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Velo erfolgsversprechend, wenn man bedenkt, dass 97 % der Bevölkerung in Velodistanz zu einem Bahnhof wohnen.

Lausanne: Bald öffnen die Veloboxen

Die positiven Ergebnisse des Pilotprojektes zu den Veloboxen hat die Stadt Lausanne ermutigt, das Projekt auszubauen. So wurden am 1. Dezember die ersten 48 Veloboxen in Betrieb genommen. Im Laufe des Jahres 2026 werden weitere 214 Veloboxen mit 1'048 geschützten Plätzen auf dem ganzen Stadtgebiet installiert. Die Plätze können für 50 CHF während sechs Monaten und für 100 CHF im Jahresabo genutzt werden.

Langenthal: Wie Tag für Tag die neue Velostation entsteht

Der Bahnhof Langenthal wird seit 2023 und noch bis 2027 umgebaut. Im Bau sind auch eine neue Unterführung für Fussgänger:innen und Velofahrende sowie zwei unterirdische Velostationen. Die Arbeiten an den Velostationen können dank einer Webcam auf der Website der Stadt live mitverfolgt werden.

Bellinzona testet ein neues automatisches Veloparkiersystem

Die Stadt hat im Juni im Rahmen eines Pilotprojektes drei gesicherte Veloparkieranlagen installiert. Diese «KARUSO» genannten Anlagen ermöglichen das vertikale Einstellen von 12 Velos auf einer Fläche, die einem Autoparkplatz entspricht. Die Stadt wird Ende Jahr über eine definitive Anschaffung entscheiden.

Foto: Karuso

Bellinzona testet die automatische Station KARUSO.

Was ist eine inklusive Velostation?

In den letzten Jahren hat die Genderfrage in der Stadtplanung einen festen Platz erhalten. Deren Ziel ist es, Planungen zu überdenken, Ungleichheiten beim Zugang zu öffentlichen Räumen zu beseitigen und diese inklusiver zu gestalten.

Foto: Sylvain Smykla

Die Velostation PostParc erfüllt die Kriterien einer inklusiven Velostation.

Die Genderperspektive ermöglicht das Erkennen unterschiedlicher Bedürfnisse bei der Raumnutzung von Personen aufgrund ihres Geschlechtes, Alters, ihrer Herkunft oder sozialen Situation. Sie liefert Hinweise für eine bedürfnisgerechte und hochwertige Planung von Einrichtungen. LARES ist eine Vereinigung, die sich in der Schweiz für einen inklusiven, sozialen und partizipativen Ansatz in der Planung, Gestaltung und Realisierung von Infrastrukturen und Bauten einsetzt. Im «GenderKompass Planung» erinnert sie daran, dass «nicht motorisiertes Unterwegssein [...] die Gesundheit (fördert) und [...] Begegnungen (ermöglicht). Dazu braucht es niederschwellige Erreichbarkeit, durchgängige und sichere Fuss- und Veloverbindungen sowie eine gute Kombinierbarkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln.» (S. 10). Sichere Veloabstellanlagen spielen dabei eine wichtige Rolle, jedoch ist ihr Grad an Inklusivität heute noch nicht immer hinreichend. Wie lässt sich diese Forderung bezüglich Abstellanlagen umsetzen und welche Beispiele dazu gibt es bereits?

Um eine inklusive Anlage realisieren zu können, müssen mehrere Aspekte berücksichtigt werden. Erstens sollten Velo- und Personenzugänge den Zutritt möglichst aller Personen mit allen Fahrzeugen ermöglichen. So müssen sie das Befahren und das Manövrieren auch mit Spezialvelos (siehe Definition im Artikel auf S. 1), Kinderwagen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ermöglichen. Bei Rampen ist auf eine Steigung von maximal 6 % und eine ausreichende Breite für das Kreuzen zu achten. Zweitens muss eine inklusive Velostation ein Gefühl von Sicherheit bieten. Erreicht wird dieses mit Hilfe der Art und Helligkeit der Beleuchtung, einer Durchlässigkeit der Räume und einer Möglichkeit, externe Hilfe zu rufen. «Es geht darum, sich zu fragen, ob ich sehe, ob andere Personen anwesend sind, und ob ich nicht gefangen und gezwungen bin, einen einzigen Weg zu gehen», erklärt Sarah Droz, Verkehrs- und Mobilitätsingenieurin und Expertin bei der LARES. Bei der Planung sollte man daher versuchen, dunkle, menschenleere und unbewachte Bereiche zu vermeiden. Während des Betriebs sollte auf eine regelmässige Wartung geachtet werden, damit keine Abfälle herumliegen und der Raum gepflegt wirkt. Die Anwesenheit von Personal vor Ort kann dazu beitragen, ein Gefühl der Sicherheit zu schaffen. Drittens sollte eine multifunktionale Umgebung geschaffen werden, die den verschiedenen sozialen Rollen gerecht wird. Eine davon haben Personen mit Care-Funktion. Sie sind auf Sitzgelegenheiten, sanitäre Einrichtungen oder Dienstleistungen wie den Verleih von Kinderwagen, ausreichend grosse Schliessfächer für Einkäufe und persönliche Effekten oder einen Lieferservice angewiesen. Virginie Kauffmann, ebenfalls Expertin bei LARES, nennt als gutes Beispiel die Velostation PostParc am Berner Bahnhof. Kauffmann lobt hier, dass «ein Zugang ohne Rampe, grosszügige Räume ohne Ecken und Kanten sowie eine gute Beleuchtung ein Gefühl von Sicherheit und sozialer Kontrolle vermitteln». Dies steht im Einklang mit den Zielen, die die Stadt Bern bei der Einrichtung von Velostationen setzt. Sara Hofmann von der städtischen Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr meint dazu: «Ziel ist, die Velostationen so zu gestalten, dass sie als attraktive öffentliche Räume wahrgenommen werden, die die Menschen gerne nutzen und die dadurch belebt werden».

Jetzt vormerken: Infotreffen 2026 am 10. September in Zürich

Produkte und Dienstleistungen rund um die Veloparkierung

Die beiliegende Ausgabe 2026 steht auch unter velostation.ch zum Download bereit.

Impressum

Infoletter Nr. 47/Dezember 2025
Forum Velostationen Schweiz
c/o Pro Velo Schweiz
Birkenweg 61, 3013 Bern
Tel. 031 318 54 17
info@velostation.ch
velostation.ch

Herausgeber:
forum velostationenschweiz

Eine Dienstleistung von:
PRO VELO SCHWEIZ·SUISSE
Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

Mit der Unterstützung von:
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Erscheint: jährlich

Autorin dieser Nummer:
Marie Métrailler
Übersetzung: Christoph Merkli
Lektorat: Valérie Sauter, Anita Wenger

Auflage: 800 Ex. deutsch, 350 Ex. französisch
Preis: gratis

Produktion/ Adressänderungen:
c/o Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern

Gestaltung/Layout:
tasty graphics gmbh Thun
Druck: Printgraphic AG Bern

Berater*innen des Forums Velostationen Schweiz:
– Virginie Kauffmann
Beraterin Westschweiz
GEOGRAFE Sàrl
Tel. 078 703 52 53
virginie.kauffmann@geografe.ch
– Martin Wälti
Büro für Mobilität AG
Tel. 079 467 99 36
martin.waelti@bfmag.ch