



forum
velostationenschweiz

GRUPPENDISKUSSION 1

ZUGANGSRAMPEN ZU VELOSTATIONEN: GOOD PRACTICE UND TÜCKEN

INPUTS :

Cécile Drouet D'Aubigny, Beraterin für aktive Mobilität, INDDIGO

Aude Sordoillet, Projektleiterin für Veloparkierung, Abteilung für Mobilitätsentwicklung, Métropole Lyon

Moderation: Stephanie Stotz, Verkehrsplanerin, Büro für Mobilität AG

ABLAUF DER GRUPPENDISKUSSION



Zeit: 13:45 bis 15:00 Uhr

- Einführung 5' (Stephanie Stotz)
 1. Beitrag Cécile Drouet d'Aubigny 7'
 2. Beitrag Aude Sordoillet 7'
- 1. Fragerunde: Fragen auf Zettel schreiben 5'
- 2. Auslosung der Fragen und Beantwortung durch die anwesenden Expertinnen 30'
- 3. Zusammenfassung 2'

DISKUSSIONSTHEMEN

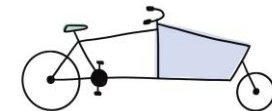


1. Welche Normen oder Empfehlungen gelten?
In der Schweiz? Anderswo in Europa (siehe Beispiel F / D)
2. Was sind die Kriterien für einen gelungenen, stufenlosen Zugang?
3. Sind die Normen inklusiv? Sind sie auf die verschiedenen Arten von Fahrerinnen und Fahrern sowie von Velos ausgerichtet?
4. Vorstellung einiger Beispiele aus der Schweiz mit kritischer Betrachtung

NORMEN / EMPFEHLUNGEN



- Schweiz
 - Leitfaden Velostationen
 - Handbuch Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb
- Deutschland
 - White Paper: Höhenüberwindung und Fahrradparken



NORMEN / EMPFEHLUNGEN



Auszug aus dem Handbuch Veloparkierung, ENTWURF 2026 in Vernehmlassung

Gemeinsam mit Motorfahrzeugen genutzte Rampen

Die Kombination von Velo- und Autoparkierung weist grosse Nachteile bezüglich Verkehrssicherheit in den Zufahrten wie in der Tiefgarage selbst auf und ist für viele Personen ungeeignet, insbesondere für Kinder. Eine separate Zufahrt für Velofahrende ist in jedem Fall vorzuziehen, weshalb gemeinsam genutzte Rampen nur ausnahmsweise vorzusehen sind (vgl. Kapitel 2.2.3).

4.1.2 Rampen

Der Komfort und die Befahrbarkeit von Rampen hängen im Wesentlichen von deren Ausgestaltung, der Neigung sowie den körperlichen Möglichkeiten der Benutzenden und der Art des verwendeten Velos ab. Kurzzeitparkplätze sollen für alle Benutzenden fahrend erreichbar sein. Dies kann mit einer ebenerdigen Anordnung oder mit kurzen, flachen Rampen erreicht werden. Langzeitparkplätze sollen fahrend oder in Ausnahmefällen mit Schieberampen erreicht werden können. Treppen mit Schieberinnen sind ungeeignet für die Erschliessung von Veloparkplätzen.

Anforderungen:

- Rampen sind auch für Kinder und mit Spezialvelos problemlos befahrbar und begehbar auszugestalten (insbesondere im Wohnbereich und bei Velostationen).
- Rampen und auch deren Vorbereiche sind mit einem rutschfesten Belag zu versehen.
- Vor Eingangstoren sind ausreichend bemessene, horizontale Flächen vorzusehen (vgl. Kapitel 4.1.4).
- Schliesssysteme müssen für die Benutzenden einfach und komfortabel bedienbar sein.

Befahrbare Rampen

Befahrbare Rampen sind mit einer möglichst geringen Neigung und geradlinig anzulegen. Bereits ab einer Steigung von 6 % ist eine Rampe nicht von allen Nutzenden befahrbar. Bei der Dimensionierung ist deshalb der Nutzerkreis, der Parkierungszweck sowie die Art und Grösse der Anlage zu berücksichtigen.

Die erforderliche Breite ist abhängig von Gefälle, Sichtverhältnissen und den zu erwartenden Frequenzen. Die Radien sind so zu wählen, dass die Rampe auf einer grossen Länge eingesehen und auf Sichtweite angehalten werden kann. Besonders zu beachten ist, dass Velos wegen der Schräglage in Kurven einen grösseren Bewegungsspielraum benötigen.

Neigung max. 6 %	für alle Benutzenden und Fahrzeuge befahrbar, entspricht den Anforderungen an das behindertengerechte Bauen
Neigung max. 10 % (überdacht max. 12 %)	bei geringer Rampenlänge für die meisten Benutzenden und Fahrzeuge befahrbar
Lichte Breite mind. 2.5 m	Je nach Benutzerfrequenz, Gefälle und Sichtverhältnissen (z. B. Kurvenlage) können breitere Rampen erforderlich sein.

Dimensionierung befahrbarer Rampen

Dabei ist zusätzlich zu den grundsätzlichen Anforderungen von Seite 71 Folgendes zu beachten:

- nur für Tiefgaragen mit maximal ca. 20 Autoparkplätzen vertretbar
- überblickbar von oben bis unten; ausreichende Sichtweiten bei den Zufahrten
- je flacher desto besser; die Neigungen von maximal 10 %, gedeckt 12 % sind zwingend einzuhalten.
- ausreichende Breite für gefahrlose Kreuzungsmanöver mit Motorfahrzeugen vorsehen, da Manövrierbarkeit von Velos eingeschränkt ist

Schieberampen

Als Schieberampen werden Rampen mit einer Neigung von mehr als 12 % bezeichnet. Flache Schieberampen weisen eine Neigung bis 18 % auf und sind in der Breite wie befahrbare Rampen zu dimensionieren. Steilere Schieberampen sind mit Treppenstufen zu ergänzen und sollen eine Neigung von 28 % nicht überschreiten.

Das Begehen mit Spezialvelos und Anhängern ist bei einer mittigen Anordnung der Rampe und beidseitigen Treppenstufen möglich. Bei einer seitlichen Anordnung der Rampen ist dies nicht der Fall. Falls die Rampen auch mit Kinderwagen begangen werden, sind die entsprechenden Anforderungen zu beachten.

Weitere Projektierungshinweise zu Rampen im Allgemeinen finden sich in der VSS-Norm «SN 640 238 Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr; Rampen, Treppen und Treppenwege». Die erforderlichen Sichtweiten sind in der Norm «SN 640 060 Veloverkehr, Grundlagen und Projektierung» enthalten.

NORMEN / EMPFEHLUNGEN

Auszug aus Handbuch Veloparkierung, ENTWURF 2026 in Vernehmlassung

- Ebenerdige Anordnung und/oder flache Rampen ist die Präferenz, da für alle nutzbar
- Neigung 6 % hindernisfrei
- Neigung 10 %, max 12 % überdacht für Viele befahrbar, jedoch nicht mehr für Alle! Je nach Länge zu steil für Personen auf Velos mit Anhänger, Dreiräder, Kinder und Cargobikes.
- Schieberampen für gewöhnliche Zweiräder gut nutzbar, aber Ausschluss von Cargobikes, Velos mit Anhänger, Dreiräder, schwere Ebikes, Kinder

BEFAHRBARE RAMPE VS SCHIEBERAMPE



Zofingen: befahrbare Rampe

Gelungen:

- Breite, flache Rampe
- Zugang deutlich sichtbar
- Schöne Materialierung und Beleuchtung
- Entflechtung Velo- und Fussverkehr

Optimierungspotential:

- Anzeigetafel mit verfügbaren Veloplätzen



Amsterdam und Bern: Schieberampe

Gelungen:

- Breite Schiebetreppen; Übersichtlich, hell
- Amsterdam: sehr angenehme Schieberillen
- Geringerer Platzbedarf, mehr Sicherheit

Optimierungspotential:

- Angebot für Spezialveloplätze an Eingang kennzeichnen
- Zusätzliches Liftangebot



EINE HOCHWERTIGE VELOSTATION BEGINNT MIT EINEM HOCHWERTIGEN ZUGANG



1. Die Erreichbarkeit bestimmt **die tatsächliche Attraktivität**
2. Die Steigung beeinflusst **die Bewegungsfreiheit der Nutzer:innen**
3. Eine Unterbrechung der Strecke kann alle Vorzüge des Gesamtkonzepts zunichte machen



REGEL NR. 1: SO LANGE WIE MÖGLICH IN DIE PEDALE TRETEN



RADWEG <8 %

**ROLLBAND
ODER RAMPE
ZUM
ABSTEIGEN**

**TREPPE MIT
RILLE
ODER LIFT**



REGEL NR. 2: DEN ZUGANG UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VELOSTRÖME GESTALTEN

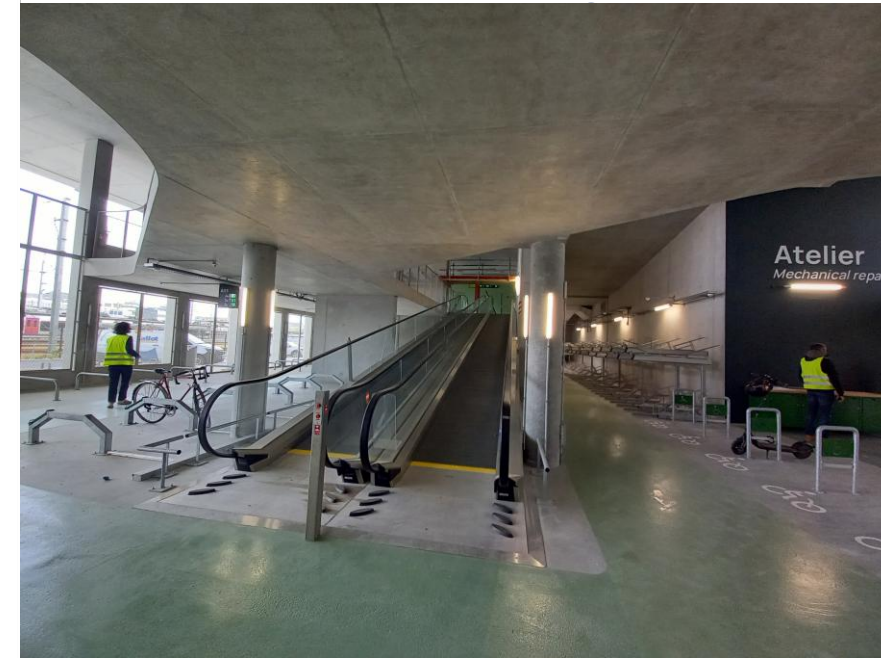


NANTES Veloparc Gare SUD 1.200 Stellplätze

REGEL NR. 2: DEN ZUGANG UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VELOSTRÖME GESTALTEN



Hin- und Rückfahrt
Gesamt: 3 Min. 30"



DAS BEISPIEL STRASSBURG: WENN DAS AUTOMOBILEERBE DEN VELOVERKEHR BEHINDERT



760 Abstellplätze

Im Untergeschoss mit Zugang über eine Rampe mit 10 % Steigung: mit dem Velo bis zur Tür, dann zu Fuss durch das Parking, sehr kompakte Abmessungen

DAS BEISPIEL STRASSSBURG: WENN DAS AUTOMOBILEERBE DEN VELOVERKEHR BEHINDERT

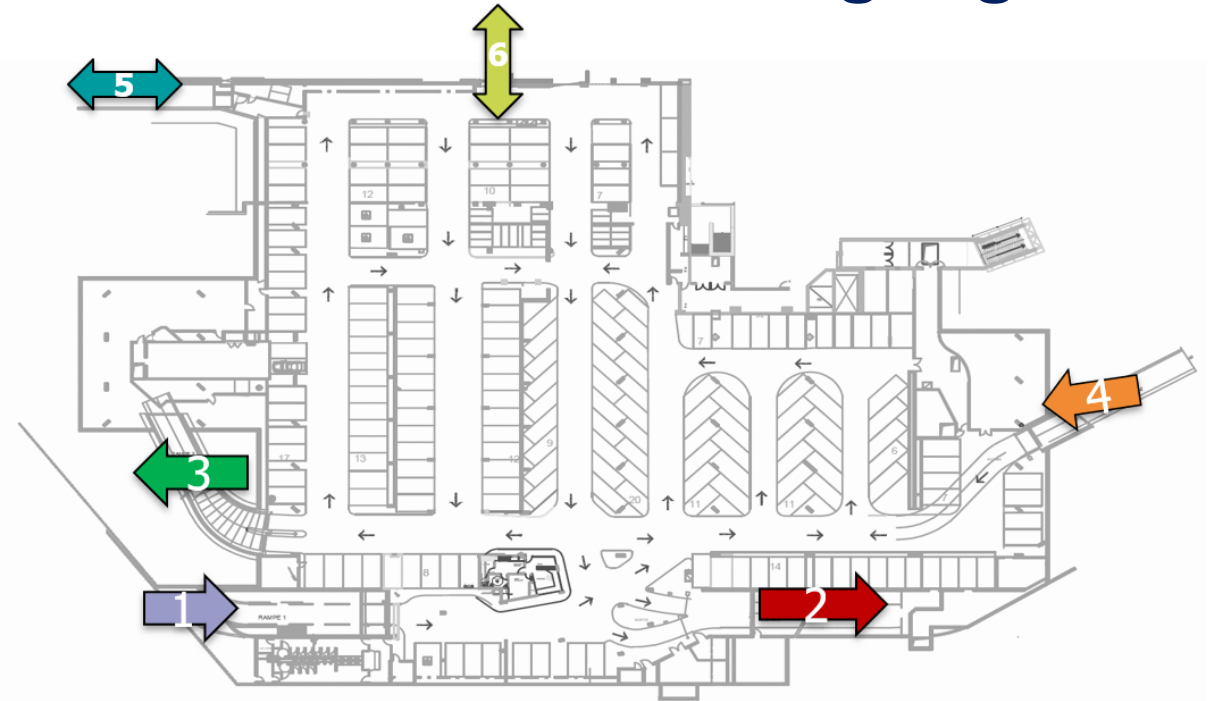


3'000 Velo-Abstellplätze
anstelle von 300
Autoparkplätzen schaffen

DAS BEISPIEL STRASSSBURG: WENN DAS AUTOMOBILEERBE DEN VELOVERKEHR BEHINDERT



Zwischen 15 und 18 %
Steigung



DAS BEISPIEL STRASSSBURG

WENN DAS AUTOMOBILEERBE DEN VELOVERKEHR BEHINDERT



**Bau einer Rampe
(6 % spiralförmig
oder gewunden)**

**Einbau eines
zentralen Rollbands**

**2 Zugänge: Umbau
von 2 bestehenden
Rampen zu Velo-
Treppen**

**2 Zugänge: Umbau
von 2 bestehenden
Rampen in
überdachte
Fussgängerrampen**

Attraktivität für Velofahrende				
Zugang für Cargovelos/Velos für Menschen mit eingeschränkter Mobilität				
Anbindung an bestehende Velo-Wege				
Auswirkungen auf den öffentlichen Raum				
Auswirkungen auf die Anzahl der Velo-Abstellplätze				
Komplexität der Umsetzung (Studien, Genehmigungen)				
Investitionskosten				
Betriebskosten				

ES GIBT KEINE WUNDERLÖSUNG!



1. Velorampe

- Die inklusivste
- Hohe Durchlasskapazität
- Geringe technische Abhängigkeit
- Hoher Platzbedarf



2. Rollband oder Rampe zum Absteigen

- Reduziert den Kraftaufwand
- Erträgt ein grösseres Gefälle
- Man muss vom Velo absteigen
- Wartung und Ausfallrisiko

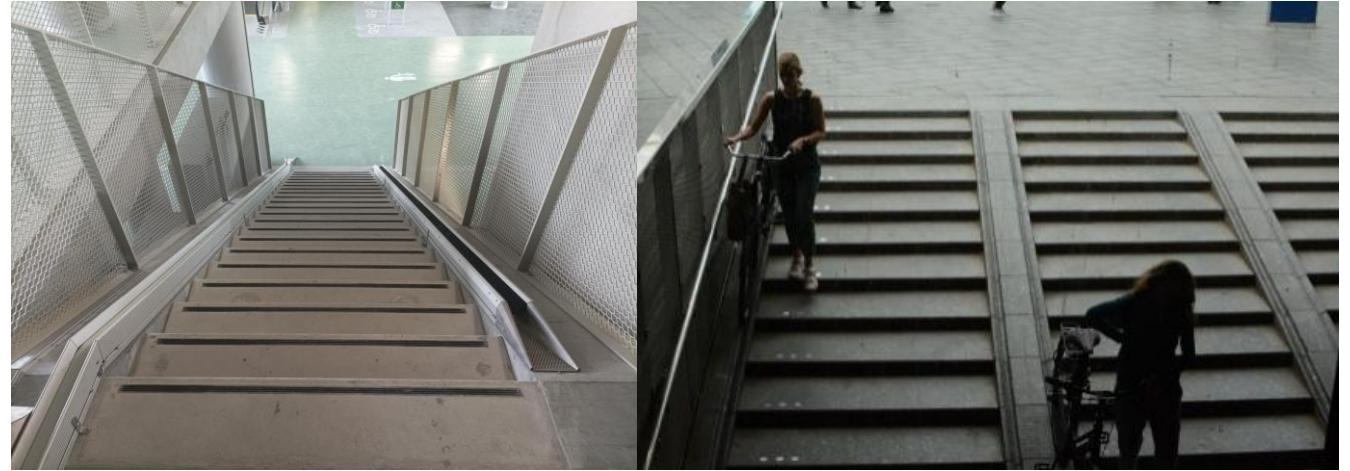


ES GIBT KEINE WUNDERLÖSUNG!



3. Treppe mit Rille

- Geringer Platzbedarf
- Geringere Kosten
- Hoher Energieaufwand
- Schliesst viele Velos und Nutzer:innen aus



4. Lift

- Müheloses Benutzung
- Nützlich für bestimmte Zielgruppen
- Geringe Durchlasskapazität
- Völlige Abhängigkeit vom Funktionieren



5 REGELN, BEVOR MAN EINE RAMPE PLANT



1. Von den Verkehrsströmen ausgehen: Den Zugang entlang der Wunschlinien positionieren.
2. Für alle Velo-Typen konzipieren: Abmessungen, Radstände und Nutzungsszenarien mit Lastenvelos, Anhängern, behindertengerechten Velo-Modellen und E-Bikes prüfen.
3. Eine tatsächlich befahrbare Steigung anstreben oder verschiedene Zugangstypen anbieten: Eine technisch überwindbare Steigung nicht mit einer im Alltag komfortablen Steigung verwechseln!
4. Die gesamte Strecke berücksichtigen: Kurven, Tore, Zugangskontrollen, Kreuzungen, Beläge, Sichtverhältnisse und interne Verkehrswege einbeziehen.
5. Den Betrieb antizipieren: Unterhalt, Reinigung, Wasserversorgung, Glatteis, Sicherheit und eine Ausweichlösung im Falle einer technischen Störung einkalkulieren.

DIE VELOSTATION BÉRAUDIER (LYON) UND IHRE SPEKTAKULÄRE RAMPE



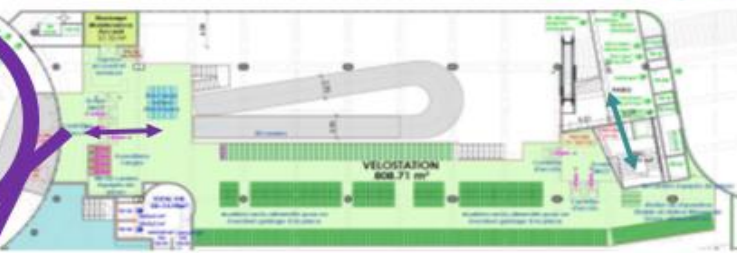
VELOSTATION BÉRAUDIER: ZUGANG FÜR FUSSGÄNGER:INNEN UND VELOFAHRENDE



Les circulations des cycles et des piétons

- ← Cycles : accès uniquement par la rampe
- Piétons : 2 points d'accès

63 m de long sur
3,80 m de large,
5,8 % de pente



Équipement d'intermodalité dédiée aux usagers des transports en communs avec un **accès gratuit** via la carte Oûra et TCL **sur inscription préalable**.

un **forfait de 2€** pour les cyclistes en visite.

Il n'y a pas de garantie de place pour les usagers

Badgeage obligatoire en entrée et sortie avec le vélo. Entrée piéton avec le badge et sortie piéton libre.



1 394 places en simple et double rack pour vélos classiques, VAE



140 places confort pour vélos spéciaux, VAE

99 casiers pour trottinette (sans recharge)

Totem de réparation et station de gonflage



Accès piétons place basse, niveau métro



ELEVATION OUEST - 250°



VELOSTATION BÉRAUDIER: EINSCHRÄNKUNGEN UND FALLSTRICKE



Vor und während der Bauphase:

- Baugenehmigung im Jahr 2018 erteilt. Dreiparteienvereinbarung im Jahr 2019 abgeschlossen.
- Komplexe Finanzierungsstruktur und zahlreiche Schnittstellen zu sehr unterschiedlichen Themenbereichen.
- Inwieweit kann sich die SNCF an der Aufwertung des unteren Platzes als Erweiterung des Bahnhofs beteiligen?
- Verteilung der Verantwortlichkeiten innerhalb der Eigentümergemeinschaft.

Bei der Übergabe der Velostation:

- Einige technische Probleme mussten noch behoben werden.
- Der Betreiber wurde erst nach dem Start des Projekts bestimmt → zu spät einbezogener Partner
Wer ist für den Betrieb der Rampe zuständig? Der Konzessionär oder das Tiefbauamt?
- Ausarbeitung einer Hausordnung im Einklang mit einer mittlerweile « überholten » Vereinbarung von 2019.
- Einbau eines kostenpflichtigen Besucherzugangs, der ursprünglich nicht vorgesehen war.

Im Betrieb:

- Vorübergehend eingesetzte personelle Überwachung / manuelle Schliessung des Zugangs zur Rampe.
- Rampe ausschliesslich für Velos vorgesehen. E-Scooter sind nicht zugelassen.
- Die Velozählung muss noch verbessert werden.

VORGEHEN: FRAGEN - ANTWORTEN



Ziele:

Erfahrungen austauschen und Kenntnisse vertiefen

1. Jede Person verfasst eine Frage zum Thema.
2. Der/die Moderator:in zieht eine Frage, lässt sie gegebenenfalls von der Person, die sie geschrieben hat, umformulieren und bittet eine der Referent:innen, sie zu beantworten.