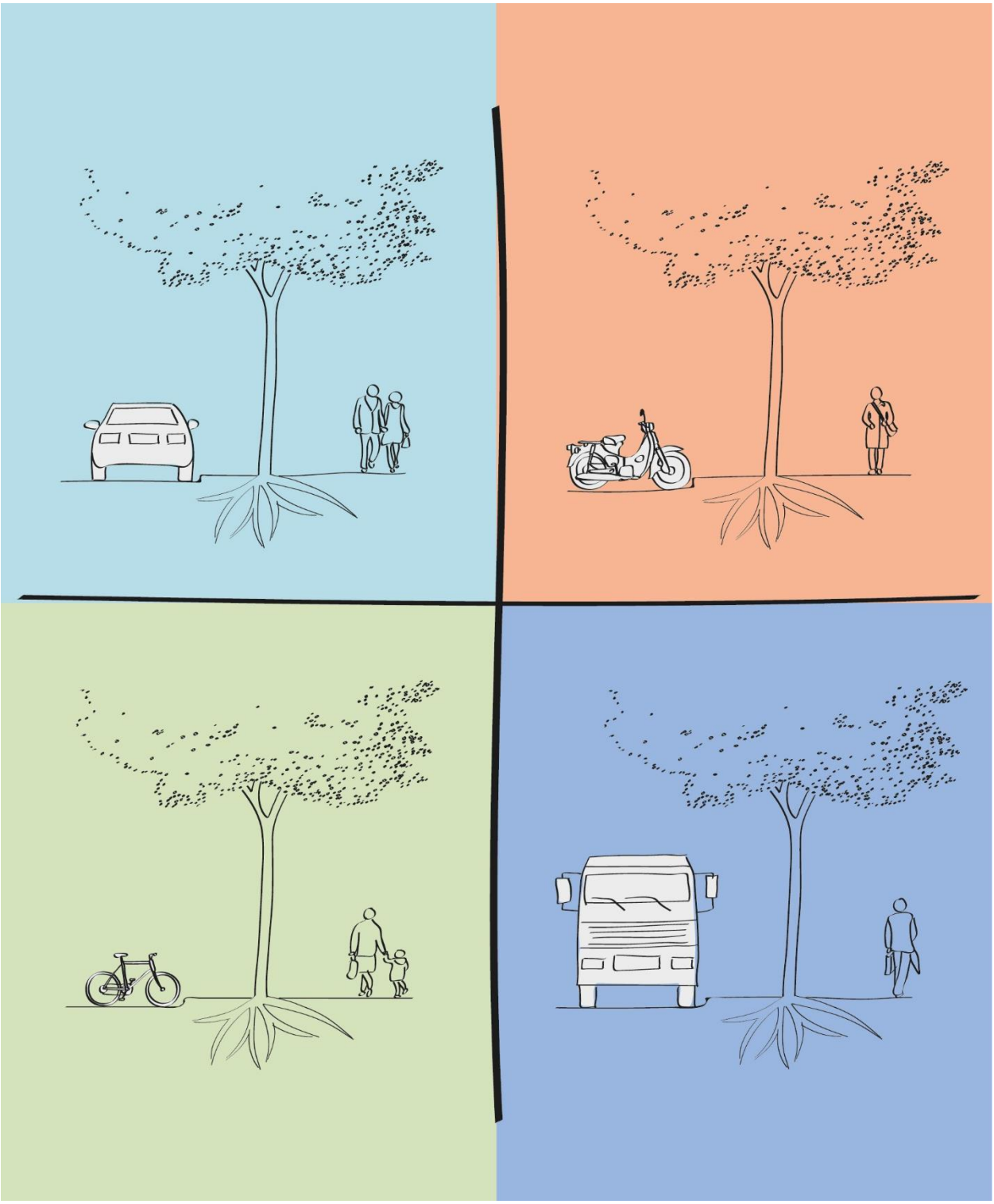
Stadt
Luzern

Leitfaden öffentliche Parkierung



Inhaltsverzeichnis

Einordnung der Standards Parkierung **3**

Umgang mit verschiedenen Strassentypen **4**

Umgang mit bestehenden Normen **4**

Themenübersicht öffentliche Parkierung **6**

Parkierung für Personenwagen **10**
Anordnung und Geometrie, Zufahrt 11
Rollstuhlgerechte Parkfelder 15

Parkierung für Motorräder **17**
Anordnung und Geometrie, Zufahrt 18

Parkierung für Velos **20**
Anzahl, Anordnung und Geometrie, Zufahrt 21

Wirtschafts- und Güterverkehr **23**
Parkfelder/Anlieferungsfelder und Umschlagsflächen für den Wirtschaftsverkehr 24

Einordnung der Standards Parkierung

Ausgangslage
Die Stadt Luzern zählte per Ende 2024 insgesamt 67'588 Parkfelder. 53'348 davon sind privat und 8'420 öffentlich zugänglich auf privatem Grund (z.B. Parkhäuser). Auf öffentlichem Grund gibt es 5'820 öffentliche Strassenparkfelder. Der vorliegende Leitfaden betrifft die öffentlichen Parkfelder.

Die Parkierung wird in verschiedenen planerischen Instrumenten der Stadt Luzern aufgegriffen:

- Die Vision der **Mobilitätsstrategie 2024–2028** lautet «In Luzern sind alle gerne, sicher und zuverlässig unterwegs». Der Strassenraum in Luzern ist beschränkt. Daher fördert die Stadt Verkehrsmittel, die pro Person wenig Fläche und Energie verbrauchen: ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrsinfrastruktur ist für alle Verkehrsteilnehmenden von Jung bis Alt sicher gestaltet und kann zuverlässig genutzt werden. Dafür soll die Komplexität von Verkehrssituationen reduziert werden. In Bezug auf die Parkierung bedeutet das, dass die Parkfelder so angeordnet sind, dass sie sowohl für die Autofahrenden als auch für die anderen Verkehrsteilnehmenden sicher sind.
  Ebenso wertet die Stadt Luzern den Strassenraum auf. Dafür werden bis 2027 15% und bis 2040 50% der öffentlichen Strassenparkfelder umgenutzt.
- Im **Konzept Autoparkierung** (B+A 5/2020) wird der Grundsatz festgelegt, dass der Parkfeldbedarf von Anwohnenden primär auf privatem Grund gedeckt werden soll. Der Strassenraum soll so gestaltet werden, dass sich die Aufenthaltsqualität in der Stadt Luzern durch eine Umnutzung der Parkfelder in mehr Aufenthalts- und Grünflächen verbessert, das lokale Gewerbe durch die Verfügbarkeit von Strassenparkfeldern gestärkt, das Parkregime für Autofahrende vereinfacht und die flächeneffiziente Mobilität gefördert wird.
- Die von der Stimmbevölkerung am 25. September 2022 beschlossene **Klima- und Energiestrategie** (B+A 22/2021) verlangt für das Stadtgebiet, dass die energiebedingten Treibhausgas-Emissionen bis im Jahr 2040 auf null reduziert werden und der Energieverbrauch bis 2050 halbiert wird. Zu diesem Zweck soll die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnehmen. Um diese energie- und klimapolitischen Ziele erreichen zu können, wurden mit dem B+A Klima- und Energiestrategie auch konkrete Massnahmen vorgesehen. Mit der Massnahme *M02 Reduktion öffentliches Parkplatzangebot* wird das Thema Parkierung aufgegriffen. Gemäss M02 sollen bis ins Jahr 2040 50 Prozent Parkfelder auf öffentlichem Grund aufgehoben oder umgenutzt werden.
- In der **Klimaanpassungsstrategie** (B+A 10/2020) sollen mit der Massnahme *R+B 6: Klimaanpassung im öffentlichen Raum* grundsätzlich bei anstehenden Aufwertungen oder Umgestaltungen öffentlicher Räume – dazu gehören auch die Parkfelder im öffentlichen Raum – Massnahmen zur Reduktion der thermischen Belastung und zur Versickerung von Oberflächenwasser umgesetzt werden (z. B. Begrünung, Beschattung, Zugang zu Wasser, Entsiegelung, Anpassungen Materialisierung von Oberflächen, Schwammstadt-Massnahmen).

Ziel und Zweck des Leitfadens
Insbesondere in Zentrumsgebieten verfügen nicht alle Liegenschaften über ausreichend eigene Parkierungsflächen. Deshalb stellt die Stadt Luzern den Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Gäste ein gewisses Kontingent an Parkfeldern auf öffentlichem Grund zur Verfügung. So will die Stadt Luzern die Mobilität all jener ermöglichen, die zu Mobilitätszwecken auf ein Auto angewiesen sind. Für ein systematisches Vorgehen bei der Neuanordnung von Parkfeldern sollen Grundsätze zur Parkierung definiert werden. Der Leitfaden gibt vor, wie die öffentliche Parkierung zukünftig sicher und optimal gestaltet wird. Weiter definiert er die Anforderungen an die Parkierung im öffentlichen Raum bezüglich Zufahrt, Anordnung, Geometrie, Materialisierung sowie Ausgestaltung im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und die heutigen gestalterischen Anforderungen sowie Bedürfnisse aus Umwelt- und Klimasicht an den Raum. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele einer nachhaltigen städtischen Mobilitätspolitik.
Mit dem Leitfaden wird ein einheitliches und konsistentes Konzept geschaffen, um den verfügbaren Raum effizient und qualitätsvoll zu gestalten, er stellt aber keinen Ersatz für eine massgeschneiderte Projektarbeit

dar. Vielmehr dient er als wichtige Planungshilfe bei der Neugestaltung von Strassen, welche saniert oder neu gestaltet werden müssen, z.B. im Rahmen des Auf- oder Ausbaus der Wärmenetze.

Einordnung
Während die Mobilitätsstrategie die übergeordnete Strategie für die Gesamtverkehrsplanung festlegt, definiert der vorliegende Leitfaden die konkreten Anforderungen an die Parkierung für Personenwagen, Motorräder, Velos sowie den Wirtschafts- und Güterverkehr. Er stellt somit eine Arbeitshilfe für die Planung und Projektierung von Abstell- und Umschlagsflächen im öffentlichen Raum in der Stadt Luzern dar. Im Leitfaden sind die Verweise auf die für Luzern aktuell geltenden Normen und Weisungen zusammengefasst, Lücken und gesetzgeberischer Handlungsbedarf werden aufgezeigt, luzernspezifische Abweichungen und Ergänzungen werden präzisiert und die Anwendungsfälle erläutert. Der Leitfaden wird von den städtischen Behörden angewendet.

Inkraftsetzung
Der vorliegende Leitfaden kommt nach Beschluss durch den Stadtrat von Luzern voraussichtlich ab Ende 2025 in Anwendung.

Aktualisierung
Der vorliegende Leitfaden wird alle vier Jahre oder wenn die aufgeführten Normen oder Standards sich massgeblich ändern angepasst.

Umgang mit verschiedenen Strassentypen

Das **Strassengesetz (StrG)** unterscheidet zwischen Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Güterstrassen und Privatstrassen. Den Gemeinden obliegt die Verwaltung der Gemeindestrassen. Zudem üben die Gemeinden hoheitliche Befugnisse über Güter- und Privatstrassen aus.
In Abstimmung mit der **Strassenverordnung (StrV)** unterscheidet die Stadt Luzern zwischen Gemeindestrassen 1. Klasse (Verbindungsfunktion), 2. Klasse (Groberschliessung) und 3. Klasse (Feinerschliessung). Die Parkierung von Personenwagen, Motorrädern und Velos sowie der Güterumschlag sollen primär entlang von Strassen der tieferen Klassen erfolgen. Güterstrassen und Privatstrassen werden im vorliegenden Leitfaden bezüglich der Parkierung den Gemeindestrassen 3. Klasse gleichgesetzt und im Folgenden nicht mehr explizit erwähnt.
Entlang von Kantonsstrassen sind in der Regel keine Parkfelder zulässig. Werden ausnahmsweise Parkfelder entlang von Kantonsstrassen angeordnet, gelten für ihre Ausgestaltung die kantonalen Richtlinien anstelle der städtischen Normen. Die relevanten Richtlinien von Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern werden in der Themenübersicht aufgeführt, aber in den einzelnen Themenblättern nicht wiederholt.

Umgang mit bestehenden Normen

Der schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hat verschiedene Normen herausgegeben, welche sich mit der Projektierung von Parkierungsanlagen für Personenwagen, Motorräder und Velos sowie Umschlaganlagen für den Güterverkehr befassen. Weitere VSS-Normen und Schweizer Normen (SN) thematisieren Aspekte, welche Auswirkungen auf die Parkierung haben, z. B. die Sichtverhältnisse an Knoten oder die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum. Die Normen sind im Grundsatz zu berücksichtigen.

Verschiedene Aspekte werden auf kantonaler Ebene in den vif-Richtlinien und auf kommunaler Ebene in den Normen des Tiefbauamts (TBA), in den Standards Veloverkehr und in den Standards Fussverkehr präzisiert.

Obwohl viele Grundlagen bestehen, sind nicht alle Details geregelt. Zudem werden Normen, z. B. jene zu Sichtverhältnissen an Knoten, sinngemäss auf die Parkierungsthematik angewendet. Damit besteht ein gewisser Interpretationsspielraum – mit Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Der vorliegende Leitfaden definiert den Umgang mit den in den obengenannten Grundlagen nicht abschliessend behandelten Aspekten und geht zudem auf Themen ein, welche die Stadt Luzern abweichend zu den Normen regeln möchte.

Themenübersicht öffentliche Parkierung

► Parkierung für Personenwagen

Unterkategorie	Nutzungsbedingungen	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Parkfelder (auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir)	Es gelten: ➢ Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) ➢ Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement)	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche» ➢ Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten» ➢ Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer» ➢ Norm VSS 40 213 «Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente» ➢ Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen» ➢ Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)» ➢ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➢ Richtlinie vif 737.101 «Sichtverhältnisse bei Rad-/Gehwegüberfahrten» ➢ Richtlinie vif 737.102 «Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrten» ➢ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ➢ Standards Fussverkehr der Stadt Luzern Im Grundsatz sind die Normen und Richtlinien gemäss Zusammenstellung bei öffentlicher Parkierung entlang von Strassen zu verwenden. Ausnahmen aufgrund bestehender Situation sind vorbehalten. **Präzisierungen** ➢ Neue Schräg- und Senkrechtparkfelder entlang von Strassen sind nicht zulässig. ➢ Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein. ➢ Längsparkfelder werden 2.00 m breit ausgestaltet (inkl. Markierungslinie). ➢ Für die Anordnung von Parkfeldern auf der Fahrbahn sind die minimalen Restbreiten der MIV-Fahrspuren zu berücksichtigen. ➢ Entlang von Kantonsstrassen sind in der Regel keine Parkfelder zulässig.	Es gelten: ➢ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➢ Normal TBA 2 - 201 D «Randabschlüsse; Trottoirüberfahrt Typ 4, Hauszufahrten / Vorplätze» ➢ Richtlinie vif 732.103 «Schalenstein Granit Typ 12 spez. (Ausnahmefall) Fahrbahn – Trottoir, Rad-/Gehweg» ➢ Richtlinie vif 732.302 «Randstein Granit Typ RN 12, 12/15 x 25 (Regelfall)» **Präzisierungen** ➢ Die Parkfelder sollen immer direkt ab der Fahrbahn erschlossen werden.	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung) **Präzisierung** ➢ Bei der Anordnung von Parkfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.	**Elektromobilität** Es gilt: ➢ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern» **Rollstuhlgerechte Parkfelder** Die Abmessungen von rollstuhlgerechten Parkfeldern sind in der Norm VSS 40 291 festgelegt. Die Breite des Parkfelds exkl. Ein- und Aussteigezone beträgt 2.00 m (inkl. Markierungslinie). Für die Parkfelder muss ein geeigneter Belag verwendet werden (Befahrbarkeit mit Rollstuhl, taktiler Kontrast zum Trottoir).

► Parkierung für Motorräder

Unterkategorie	Nutzungsbedingungen	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Parkfelder (auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir)	Es gilt: ➢ Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement)	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche» ➢ Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten» ➢ Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer» ➢ Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen» ➢ Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)» ➢ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➢ Richtlinie vif 737.101 «Sichtverhältnisse bei Rad-/Gehwegüberfahrten» ➢ Richtlinie vif 737.102 «Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrten» ➢ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ➢ Standards Fussverkehr der Stadt Luzern Im Grundsatz sind die Normen und Richtlinien gemäss Zusammenstellung bei öffentlicher Parkierung entlang von Strassen zu verwenden. Ausnahmen aufgrund bestehender Situation sind vorbehalten. **Präzisierungen** ➢ Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein. ➢ Für die Anordnung von Parkfeldern auf der Fahrbahn sind die minimalen Restbreiten der MIV-Fahrspuren zu berücksichtigen. ➢ Entlang von Kantonsstrassen sind in der Regel keine Parkfelder zulässig.	Es gelten: ➢ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➢ Normal TBA 2 - 201 D «Randabschlüsse; Trottoirüberfahrt Typ 4, Hauszufahrten / Vorplätze» ➢ Richtlinie vif 732.103 «Schalenstein Granit Typ 12 spez. (Ausnahmefall) Fahrbahn – Trottoir, Rad-/Gehweg» ➢ Richtlinie vif 732.302 «Randstein Granit Typ RN 12, 12/15 x 25 (Regelfall)» **Präzisierung** ➢ Die Parkfelder sollen immer direkt ab der Fahrbahn erschlossen werden.	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung) **Präzisierung** ➢ Bei der Anordnung von Parkfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.	**Elektromobilität** Es gilt: ➢ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern»

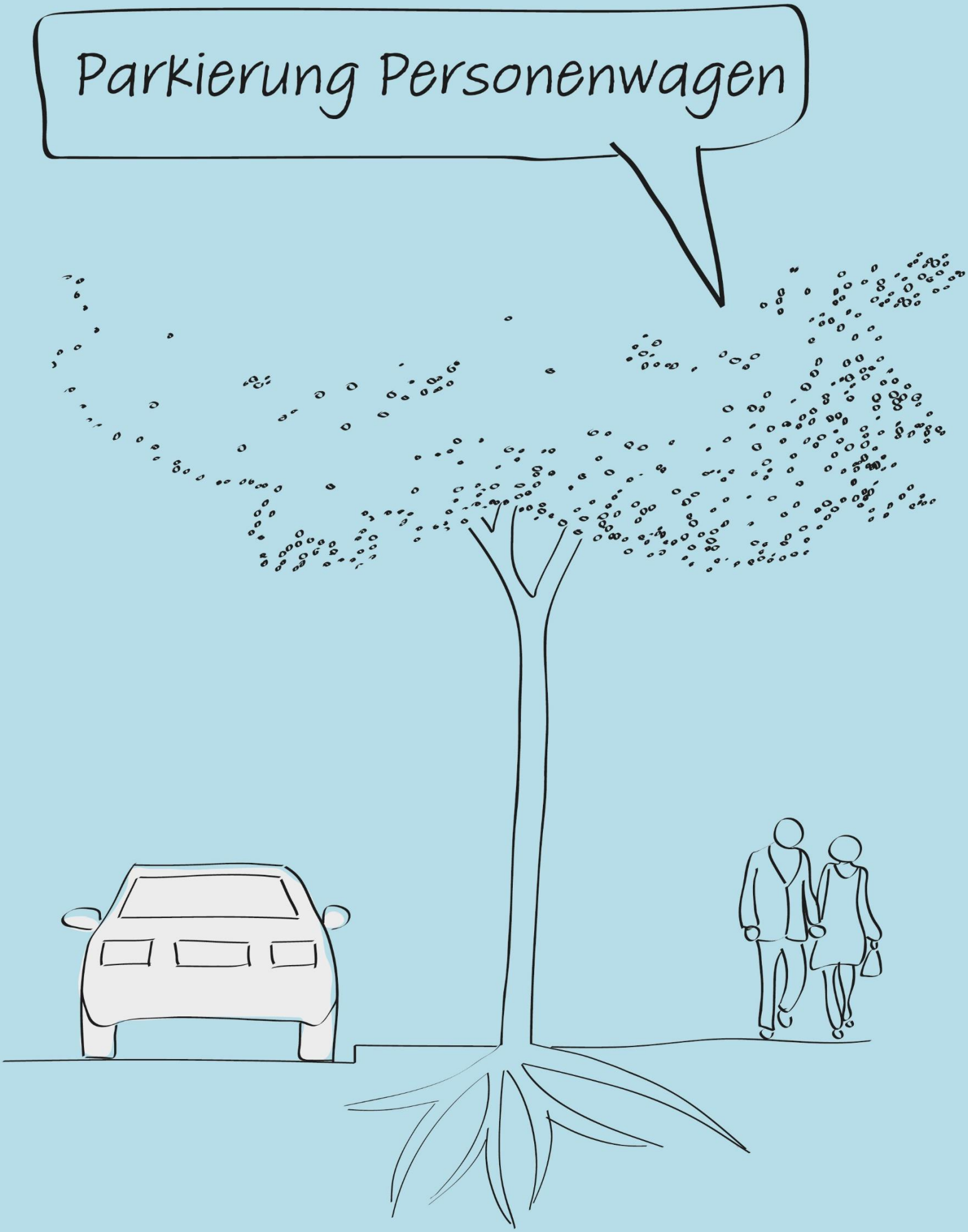
► Parkierung für Velos und Motorfahrräder

Anzahl	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Präzisierung ➢ Angestrebt wird die Ausstattung von 20 % der Veloabstellplätze für Spezialvelos. Diese weisen einen erhöhten Platzbedarf auf (vgl. Norm VSS 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen»).	Es gelten: ➢ Norm VSS 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen» ➢ Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten» ➢ Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer» ➢ Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen» ➢ Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)» ➢ ASTRA-Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» (Bundesamt für Strassen, Velokonferenz Schweiz) ➢ Richtlinie vif 737.101 «Sichtverhältnisse bei Rad-/Gehwegüberfahrten» ➢ Richtlinie vif 737.102 «Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrten» ➢ Normal TBA 5 – 101 «Ausstattungen; Fahrradbügel» ➢ Normal TBA 5 – 103 «Ausstattungen; Velopfosten» ➢ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ➢ Standards Fussverkehr der Stadt Luzern	**Präzisierung** ➢ Im Rahmen von Strassenneugestaltungen sind Veloabstellplätze, wenn immer möglich, so anzuordnen, dass sie legal fahrend erreicht werden können.	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung) **Präzisierung** ➢ Bei der Anordnung von Abstellplätzen sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.	**Elektromobilität** Es gilt: ➢ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern»

► Parkierung für Wirtschafts- und Güterverkehr

Anordnung und Geometrie	Materialisierung	Weitere Themen
Es gelten: ➢ Norm VSS 71 104 «Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Grundlagen und externe Erschliessung» ➢ Norm VSS 71 105 «Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Interne Erschliessung und Umschlagbereich» ➢ Norm VSS 71 106 «Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Warenumschlagsrampen» **Präzisierung** ➢ Parkfelder/Anlieferungsfelder und Umschlagsflächen für den Wirtschaftsverkehr	Es gelten: ➢ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➢ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung) **Präzisierung** ➢ Bei der Anordnung von Parkfeldern/Anlieferungsfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.	**Elektromobilität** Es gilt: ➢ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern»

Parkierung Personenwagen



Parkierung für Personenwagen

Anordnung und Geometrie, Zufahrt

Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum
Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche»
Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»
Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer»
Norm VSS 40 213 «Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente»
Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen»
Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)»
Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»
Normal TBA 2 – 201 D «Randabschlüsse; Trottoirüberfahrt Typ 4, Hauszufahrten / Vorplätze»
Standards Veloverkehr der Stadt Luzern
Standards Fussverkehr der Stadt Luzern
Arbeitshilfe Schwammstadt (in Erarbeitung)

Einleitung
Als Hauptgrundlage dienen die aktuellen VSS-Normen. Gemäss der **Norm VSS 40 291**, welche die Anordnungen und Geometrie der Parkierungsanlage definiert, sind im Strassenraum Längs-, Schräg- und Senkrechtparkierung denkbar.
Bei Schräg- und Senkrechtparkfeldern können die Sichtweiten gemäss VSS 40 273 (definiert die benötigten Sichtweiten in Knoten und bei Einfahrten in Strassen) nicht eingehalten werden (→ Abbildung 1).
Längsparkfelder schneiden (bei Parkierung in Fahrtrichtung auf der rechten Seite) diesbezüglich besser ab.

Präzisierung
Öffentliche Sammelparkierungsanlagen stellen einen Sonderfall dar und werden in diesem Leitfaden nicht thematisiert. Für sie können die Vorgaben aus dem **Leitfaden private Parkierung** angewendet werden. Die nachfolgenden Vorgaben gelten für Parkfelder entlang von Kantons- und Gemeindestrassen.

In der Stadt Luzern sind entlang von Strassen keine neuen Schräg- und Senkrechtparkfelder für Personenwagen zulässig. Längsparkfelder können entlang von Strassen angeordnet werden, sofern sie von der Fahrbahn ausreichend einsehbar sind (→ **Norm VSS 40 090b**) und die Sichtverhältnisse an Knoten und Arealausfahrten (→ **Norm VSS 40 273**) sowie Fussgängerstreifen (→ **Norm VSS 40 241**) nicht beeinträchtigen.

Die Längsparkfelder können auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir angeordnet werden (→ Abbildung 2) und sollen immer direkt ab der Fahrbahn erschlossen werden. Bestehende Parkfelder werden nicht immer direkt ab Fahrbahn erschlossen, sondern bedingen zum Teil das Befahren der Gehfläche. Im Rahmen von Umgestaltungen ganzer Strassenzüge ist anzustreben, dass diese Parkfelder zur Fahrbahn hin verschoben werden, sodass die Gehfläche hinter den Parkfeldern liegt (Regelfall bei Längsparkierung gemäss **Norm VSS 40 291**) und somit nicht mehr befahren wird (→ Abbildung 3).

Angestrebt wird eine Entsiegelung der Parkfelder, also die Ausstattung mit einem sickerfähigen Belag. Die Anwendungsvoraussetzungen und Einsatzgebiete von sickerfähigen Belägen sind der **Arbeitshilfe Schwammstadt** zu entnehmen.

Befahrbare Randabschlüsse für Parkfelder auf dem Trottoir werden bei Neubauten in der Regel gemäss dem **Normal TBA 2 – 201 D** ausgestaltet. Randsteine in bestehenden Situationen können davon abweichen.

Bei der Anordnung von Parkfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.

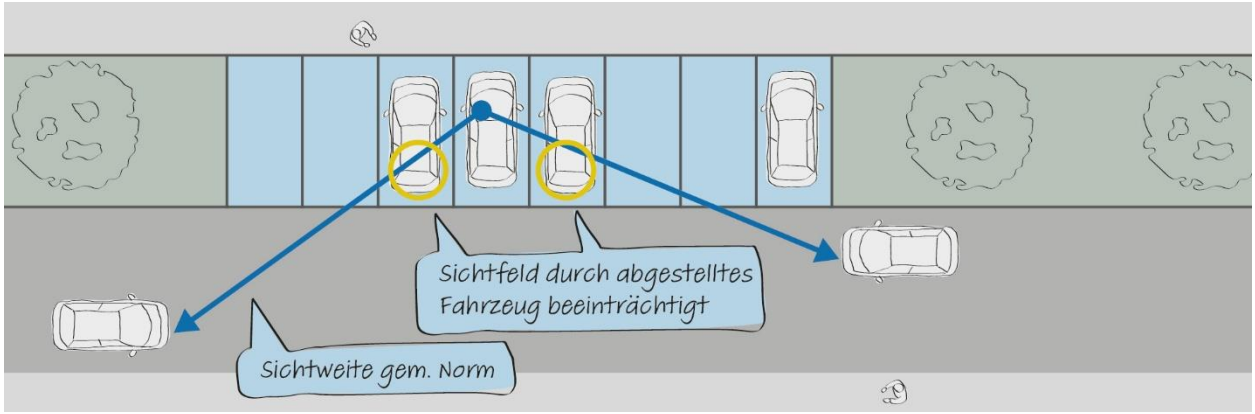


Abbildung 1: Sichtproblematik bei Senkrecht- und Schrägparkfeldern

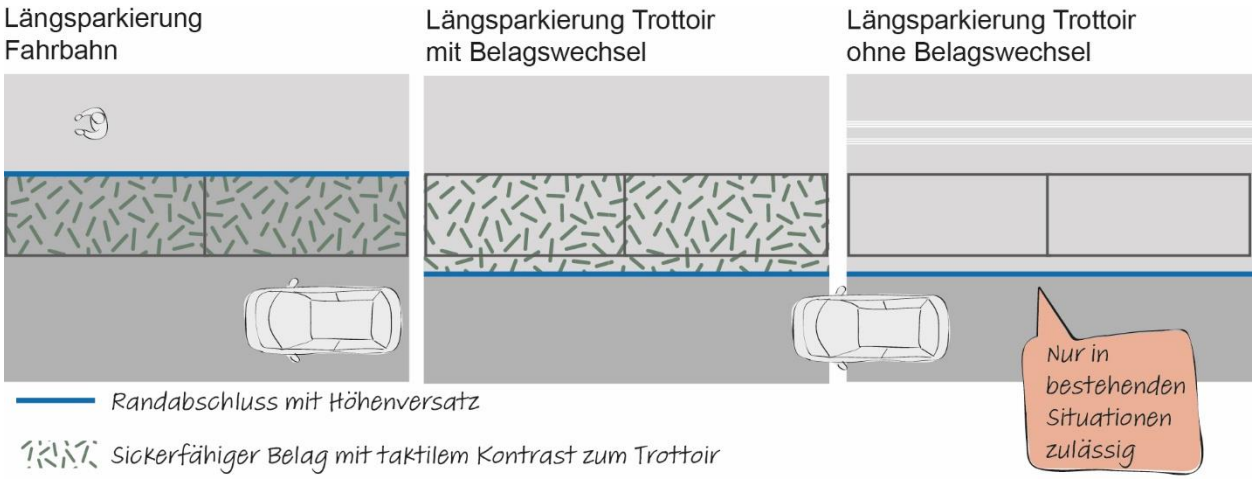


Abbildung 2: Anordnungsmöglichkeiten von Längsparkfeldern für Personenwagen

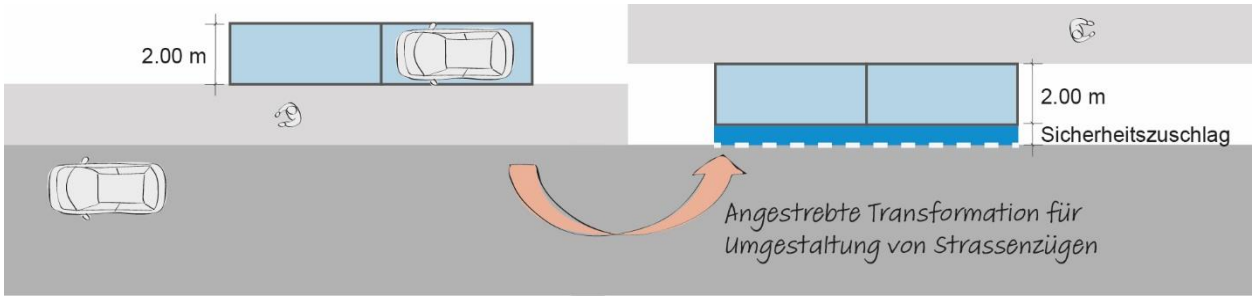


Abbildung 3: Anzustrebende Neuanordnung von Parkfeldern im Rahmen von Umgestaltungen von Strassenzügen

Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein. Bei Längsparkierung auf der Fahrbahn ist die taktile Erkennbarkeit mit dem Randabschluss gegeben. Bei Längsparkierung auf dem Trottoir ist hingegen der Belag des Parkfelds so zu wählen, dass der taktile Kontrast zwischen den Oberflächen des Trottoirs und des Parkfelds mit dem weissen Stock erkennbar ist (→ **Norm SN 640 075**). Taktil-visuelle Markierungen als Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderungen sind zur Verbesserung bestehender Situationen ohne Belagswechsel zulässig, sind aber zurückhaltend einzusetzen.

Die Breite der Längsparkfelder beträgt 2.00 m inkl. Markierungslinie (abweichend von der **Norm VSS 40 291**, welche 1.90 m vorsieht). Entlang von Hindernissen mit > 0.12 m Höhe sind die Parkfelder um den «Manövrierzuschlag Breite» gemäss **Norm VSS 40 291** zu verbreitern. Entlang von Velohauptrouten ist zwischen der Veloinfrastruktur und den Parkfeldern ein Sicherheitszuschlag von 0.80 m gemäss **Standards Veloverkehr der Stadt Luzern** vorzusehen. Ansonsten gilt ein Sicherheitszuschlag von mind. 0.50 m. Diese Sicherheitszuschläge gelten unabhängig davon, ob die Parkfelder auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir angeordnet sind.

Die minimale Restbreite der Fahrbahn, welche neben den Parkfeldern und dem Sicherheitszustand eingehalten werden muss (→ Tabelle 1), ist abhängig von der Strassenklasse, der Länge der Längsparkierung sowie der signalisierten Geschwindigkeit. Bei Längsparkierung mit einer Länge von max. 50 m auf Gemeindestrassen 3. Klasse oder max. 30 m auf Gemeindestrasse 2. Klasse handelt es sich um eine seitliche Einengung gem. **Norm VSS 40 213**, welche die Verkehrsberuhigungselemente regelt. Entlang einer solchen seitlichen Einengung sind eingeschränkte Begegnungsfälle möglich (mit reduzierter Geschwindigkeit oder nicht zwischen allen Fahrzeugen).

Wenn die Längsparkierung länger als diese 50 m auf Gemeindestrassen 3. Klasse oder max. 30 m auf Gemeindestrasse 2. Klasse ist, müssen jeweils vollwertige Begegnungsfälle sichergestellt sein. Deshalb erfolgt in der Tabelle 1 eine Differenzierung zwischen max. 50 m und > 50 m Länge bei Gemeindestrassen 3. Klasse und zwischen max. 30 m und > 30 m Länge bei Gemeindestrassen 2. Klasse.
Die in der Norm VSS 40 213 definierten minimalen Restbreiten der Fahrspuren neben der seitlichen Einengung decken nicht alle Bedürfnisse der Begegnung von Fahrzeugen ab. In der Tabelle 1 wird deshalb die erforderliche minimale Restbreite anhand der Begegnungsfälle gem. **Norm VSS 40 201**, welche die Grundabmessungen und das Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmenden regeln, hergeleitet. Würde diese Restbreite unterschritten, ist die Anordnung von Parkfeldern nicht möglich.

Der Anfang und das Ende von Parkfeldgruppen werden situativ anhand der örtlichen Gegebenheiten ausgestaltet, z. B. mit einer Abweislinie.

Tabelle 1: Minimale Restbreiten MIV-Fahrspuren im Bereich der Parkierung für die verschiedenen Strassenklassen

Strassenklasse	**Minimale Restbreite MIV-Fahrspuren im Bereich der Parkfelder***	
	In Einbahnstrasse	**Bei Gegenverkehr**
Gemeindestrasse 3. Klasse	3.40 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf max. 50 m Länge (Lastwagen bei Tempo 30 ohne Begegnung) 4.35 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf > 50 m Länge oder bei Vorhandensein von ÖV-Linien (Überholen Lastwagen/Velo bei Tempo 20)	3.40 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf max. 50 m Länge (Begegnung Personenwagen/Velo bei Tempo 20, Lastwagen bei Tempo 30 ohne Begegnung auch möglich) 5.15 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf > 50 m Länge, bei Parkierung Trottoir oder bei Vorhandensein von ÖV-Linien (Begegnung Lastwagen/Personenwagen bei Tempo 20, Begegnung Personenwagen/Personenwagen bei Tempo 30 auch möglich)
Gemeindestrasse 2. Klasse	3.60 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf max. 30 m Länge (Überholen Personenwagen/Velo bei Tempo 30, Lastwagen bei Tempo 50 ohne Begegnung auch möglich) 4.55 m bei Parkierung Fahrbahn auf > 30 m Länge oder bei Vorhandensein von ÖV-Linien (Überholen Lastwagen/Velo bei Tempo 30)	5.15 m bei zusammenhängender Fahrbahnparkierung auf max. 30 m Länge (Begegnung Lastwagen/Personenwagen bei Tempo 20, Begegnung Personenwagen/Personenwagen bei Tempo 30 auch möglich) 6.00 m bei Parkierung Fahrbahn auf > 30 m Länge oder bei Vorhandensein von ÖV-Linien (Begegnung Lastwagen/Lastwagen bei Tempo 20, Begegnung Lastwagen/Personenwagen bei Tempo 30 auch möglich)
Gemeindestrasse 1. Klasse	Dimensionierung Fahrspuren MIV, ÖV und Veloverkehr projektbezogen angepasst auf die jeweiligen Bedürfnisse.	
Kantonsstrasse	Entlang von Kantonsstrassen sind in der Regel keine Parkfelder zulässig	

* Ergänzende Hinweise:

- Angaben jeweils ohne allfällige Veloinfrastruktur
- Bei Begegnungsfällen ohne Velo wurde von einer Überlagerung des Sicherheitszuschlags der Fahrzeuge mit dem Sicherheitszuschlag der Parkierung ausgegangen (z. B. Sicherheitszuschlag eines Personenwagens von 0.20 m ist im Sicherheitszuschlag von mind. 0.50 m entlang der Parkierung enthalten und wird nicht addiert)

Das nachfolgende Beispiel zeigt die Längsparkierung auf der Fahrbahn. Die Abmessungen der Parkfelder, der Sicherheitszuschlag sowie die Restbreite der Fahrspuren gelten gleichermassen für die Längsparkierung auf dem Trottoir.

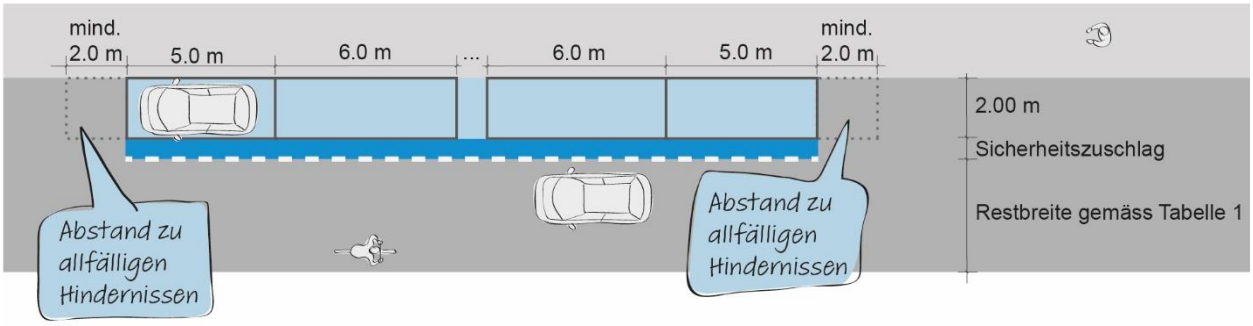


Abbildung 4: Längsparkierung auf der Fahrbahn bei Gemeindestrassen

Parkierung für Personenwagen

Rollstuhlgerechte Parkfelder

Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum»
Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche»
Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»

Einleitung
Die Anforderungen an die Geometrie und Gestaltung rollstuhlgerechter Parkfelder – sowohl in Senkrecht- und Schräg- als auch Längsanordnung – sind in den **Normen SN 640 075** und **VSS 40 291** geregelt.

Präzisierung
In der Stadt Luzern sind entlang von Strassen keine neuen Schräg- und Senkrechtparkfelder zulässig. Rollstuhlgerechte Parkfelder entlang von Strassen sind deswegen immer als Längsparkfelder anzuordnen. Rollstuhlgerechte Parkfelder sind 8.00 m lang. Ihre Breite beträgt analog zu den übrigen Längsparkfeldern 2.00 m inkl. Markierungslinie. Die Länge darf reduziert werden, wenn hinter dem Parkfeld ein entsprechender freier Bereich vorhanden ist (Parkfeld + freier Bereich = 8.00 m lang). Mindestens fahrerseitig ist eine Ein- und Aussteigezone von mind. 1.40 m nutzbarer Breite vorzusehen, die möglichst niveaugleich sein sollte.

Die Ein- und Aussteigezone kann sich bei Gemeindestrassen 3. Klasse ohne ÖV-Linie und ohne Velohaupt- oder Velonebenroute auf der Fahrbahn befinden (→ Abbildung 5). Bei den übrigen Strassen soll die Ein- und Aussteigezone möglichst ausserhalb der Fahrbahn liegen, wozu auch allfällige Radstreifen zählen (→ Abbildung 6). Die Breite der rollstuhlgerechten Längsparkfelder mit Berücksichtigung der Ein- und Aussteigezone korrespondiert nicht mit der Breite der übrigen Längsparkfelder. Dies erschwert die Integration von rollstuhlgerechten Parkfeldern in den Strassenquerschnitt. Situativ können deshalb Abweichungen vom Grundsatz, die Ein- und Aussteigezone ausserhalb der Fahrbahn anzuordnen, geprüft werden.

Der bei den übrigen Längsparkfeldern erforderliche Sicherheitszuschlag ist in der 1.40 m breiten Ein- und Aussteigezone enthalten und muss nicht zusätzlich addiert werden. Wenn Parkfelder auf der linken Seite von Einbahnstrassen mit Trottoir angeordnet werden, können der Ein- und Ausstieg direkt über das Trottoir erfolgen, sofern dieses mind. 1.40 m breit ist (→ Abbildung 7). In diesem Fall besteht kein Bedarf für eine zusätzliche Ein- und Aussteigezone. Vorzugsweise werden die rollstuhlgerechten Parkfelder in dieser Situation niveaugleich auf dem Trottoir angeordnet.

Das Fallliniengefälle (Kombination aus Längs- und Quergefälle) der Parkfelder sowie der Ein- und Aussteigezone beträgt vorzugsweise max. 2 %. Die Parkfelder, die Ein- und Aussteigezone sowie die Zugangswege müssen zudem einen geeigneten Belag gemäss **Norm SN 640 075** aufweisen. Rollstuhlgerechte Parkfelder, welche auf dem Trottoir angeordnet werden, müssen zugleich einen ausreichenden taktilen Kontrast zur Oberfläche des Trottoirs aufweisen, damit die Wegführung mit dem weissen Stock erkennbar ist.

Rollstuhlgerechte Parkfelder sind in erster Linie auf Privatgrund bei den angesiedelten Nutzungen umzusetzen.

Die obigen Ausführungen werden auf den nachfolgenden Abbildungen dargestellt:

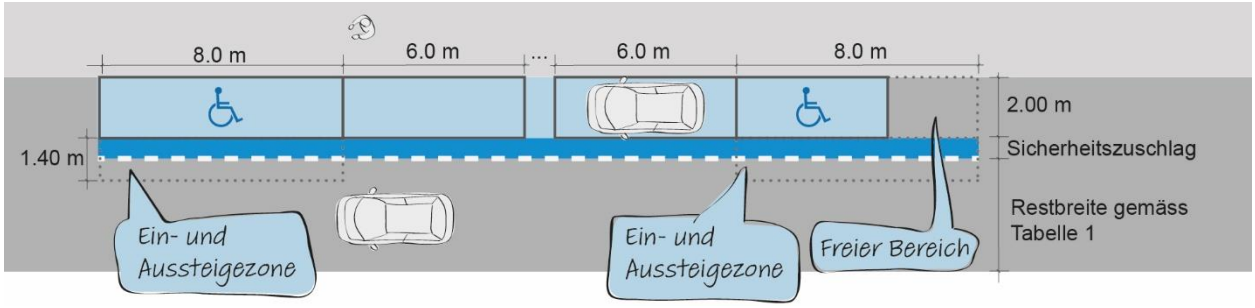


Abbildung 5: Rollstuhlgerechte Parkfelder auf Gemeindestrassen 3. Klasse ohne ÖV-Linie und ohne Velohaupt- oder Velonebenrouten

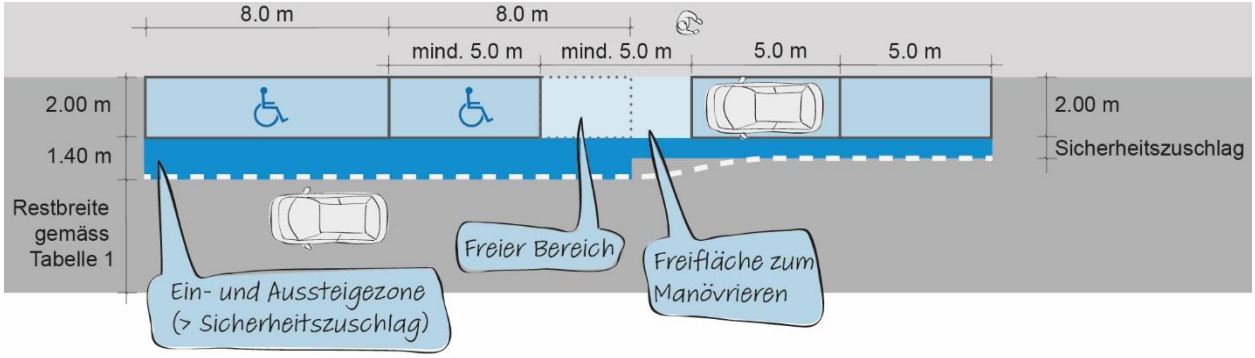


Abbildung 6: Rollstuhlgerechte Parkfelder auf den übrigen Gemeindestrassen

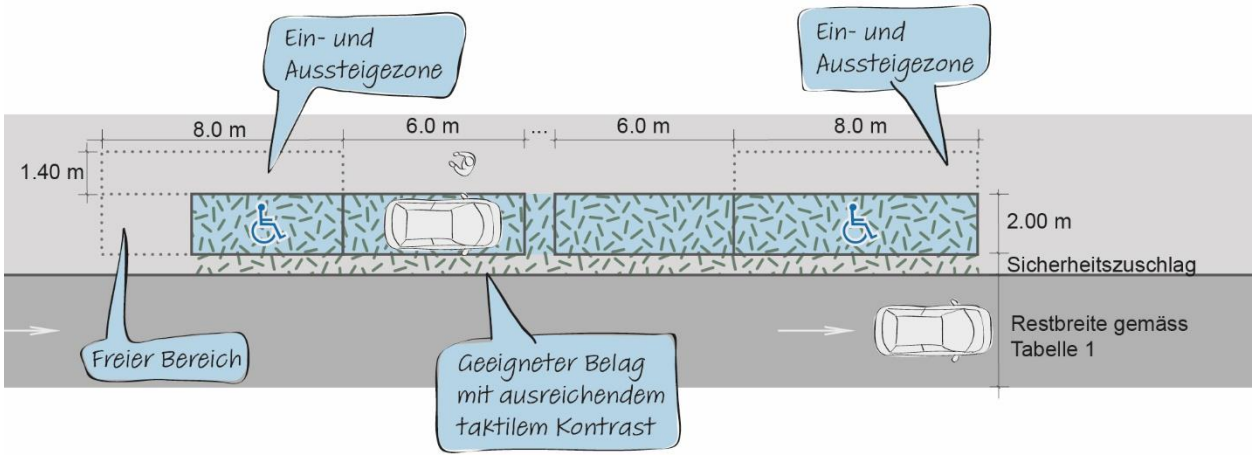
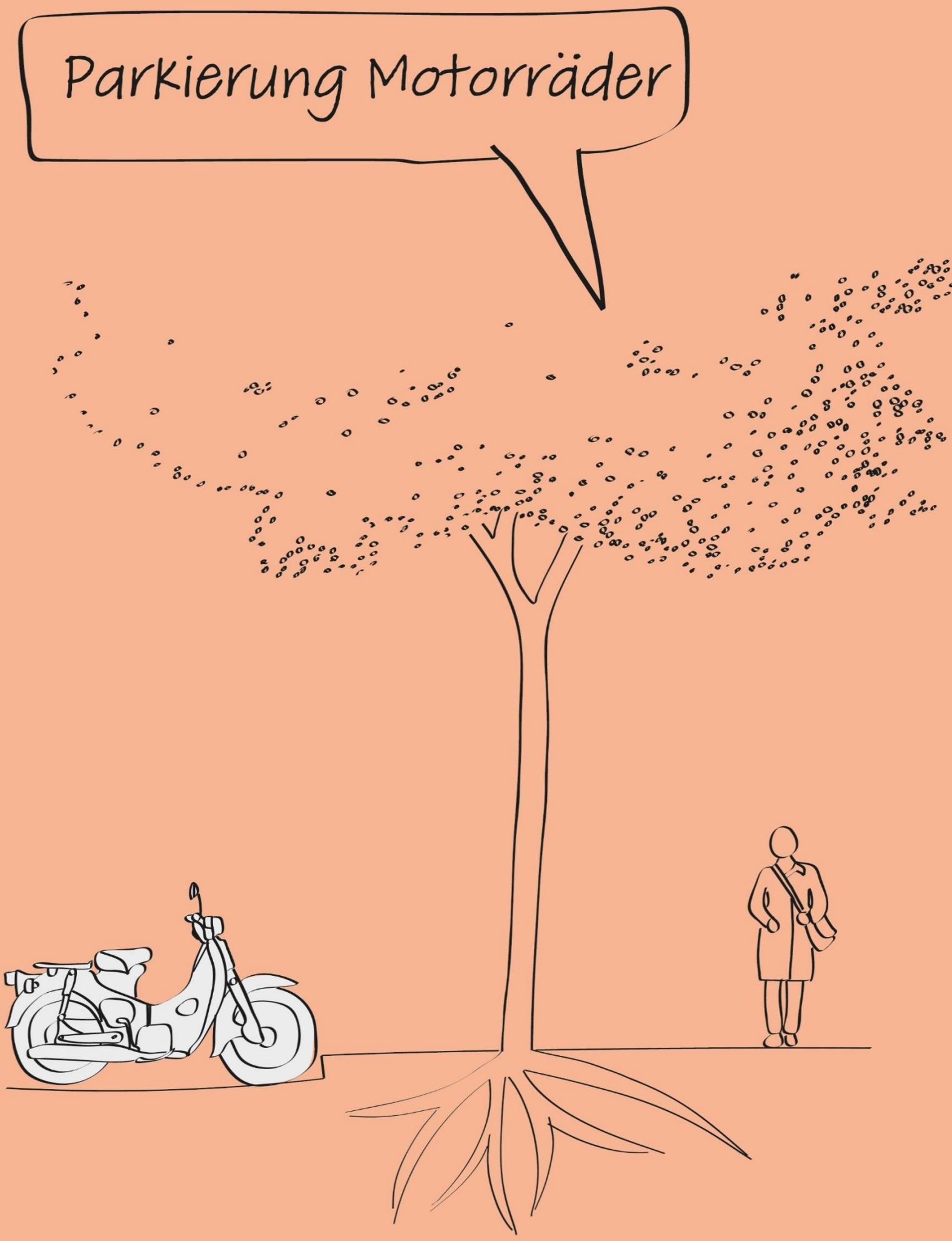


Abbildung 7: Rollstuhlgerechte Parkfelder auf Einbahnstrassen (gilt nur für linke Strassenseite)


Parkierung Motorräder

Parkierung für Motorräder

Anordnung und Geometrie, Zufahrt

Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum»
Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche»
Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»
Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer»
Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen»
Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)»
Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»
Normal TBA 2 – 201 D «Randabschlüsse; Trottoirüberfahrt Typ 4, Hauszufahrten / Vorplätze»

Einleitung
Als Grundlage dient die **Norm VSS 40 291**. Gemäss dieser Norm sind im Strassenraum Längs-, Schräg- und Senkrechtparkierung denkbar.

Präzisierung
Parkfelder für Motorräder dürfen dort angeordnet werden, wo sie von der Fahrbahn ausreichend einsehbar sind (→ **Norm VSS 40 090b**) und die Sichtverhältnisse an Knoten und Arealausfahrten (→ **Norm VSS 40 273**) sowie Fussgängerstreifen (→ **Norm VSS 40 241**) nicht beeinträchtigt werden. Anders als bei Personenwagen sind für Motorräder nebst Längsparkfeldern auch Schräg- und Senkrechtparkfelder zulässig. Motorradlenkende können beim Manövrieren rückwärts aus dem Parkfeld die auf den benachbarten Parkfeldern abgestellten Motorräder überblicken. Die Sicht auf die Fahrbahn wird somit – anders als bei Schräg- und Senkrechtparkfeldern für Personenwagen – nicht eingeschränkt. Schräg- und Senkrechtparkfelder für Motorräder sind dennoch nur zu planen, wenn es die Situation erfordert. Es gilt zu verhindern, dass beim Manövrieren der Fuss- und Fahrverkehr behindert wird.

Parkfelder für Motorräder sind sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Trottoir möglich und sollen immer direkt ab der Fahrbahn erschlossen werden (→ Abbildung 8). Angestrebt wird eine Entsiegelung der Parkfelder, also die Ausstattung mit einem sickerfähigen Belag. Die Anwendungsvoraussetzungen und Einsatzgebiete von sickerfähigen Belägen sind der **Arbeitshilfe Schwammstadt** zu entnehmen. Der Belag muss eine sichere und komfortable Nutzung der Parkfelder zulassen. Befahrbare Randabschlüsse für Parkfelder auf dem Trottoir werden bei Neubauten in der Regel gemäss dem **Normal TBA 2 – 201 D** ausgestaltet. Randsteine in bestehenden Situationen können davon abweichen.

Auf Gehwegen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein. Bei Parkfeldern auf der Fahrbahn ist diese Erkennbarkeit mit dem Randabschluss gegeben. Bei Parkierung auf dem Trottoir ist der Belag des Parkfelds hingegen so zu wählen, dass der taktile Kontrast zwischen den Oberflächen des Trottoirs und des Parkfelds mit dem weissen Stock erkennbar ist, das Parkfeld aber dennoch sicher mit einem Motorrad befahren werden kann (→ **Norm SN 640 075** und **Arbeitshilfe Schwammstadt**). Taktil-visuelle Markierungen als Orientierungshilfe für Menschen mit Behinderungen sind zur Verbesserung bestehender Situationen ohne Belagswechsel zulässig, sind aber zurückhaltend einzusetzen.

Die Dimensionierung der Parkfelder erfolgt anhand der **Norm VSS 40 291**. Die Parkplatzmarkierung kann mit oder ohne Unterteilung in einzelne Parkfelder erfolgen. Bei allen Motorrad-Parkfeldern sind analog zur Parkierung für Personenwagen die Sicherheitsabstände gemäss **Standards Veloverkehr der Stadt Luzern** einzuhalten. Es gelten die gleichen minimalen Restbreiten der Fahrbahn neben den Parkfeldern wie bei der Parkierung für Personenwagen (→ Tabelle 1 auf der Seite 14).

Bei der Anordnung von Parkfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.

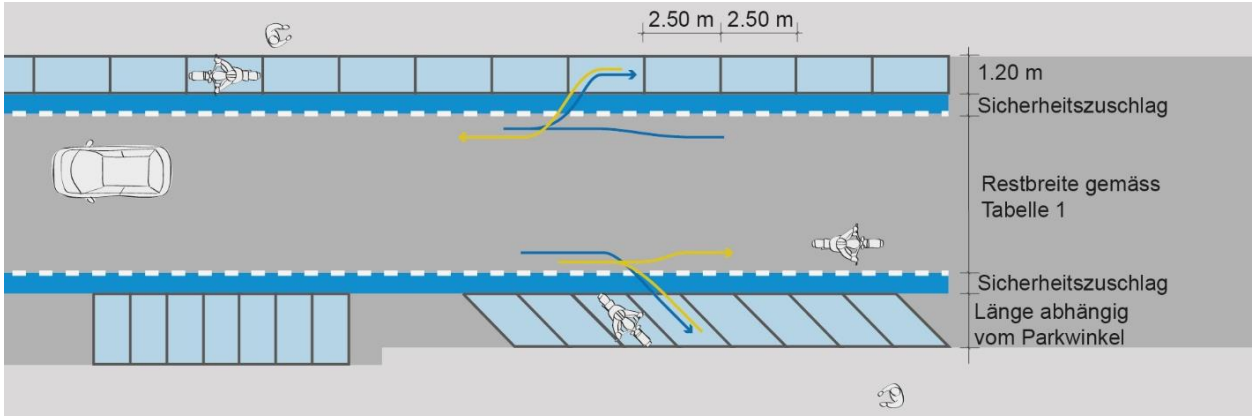
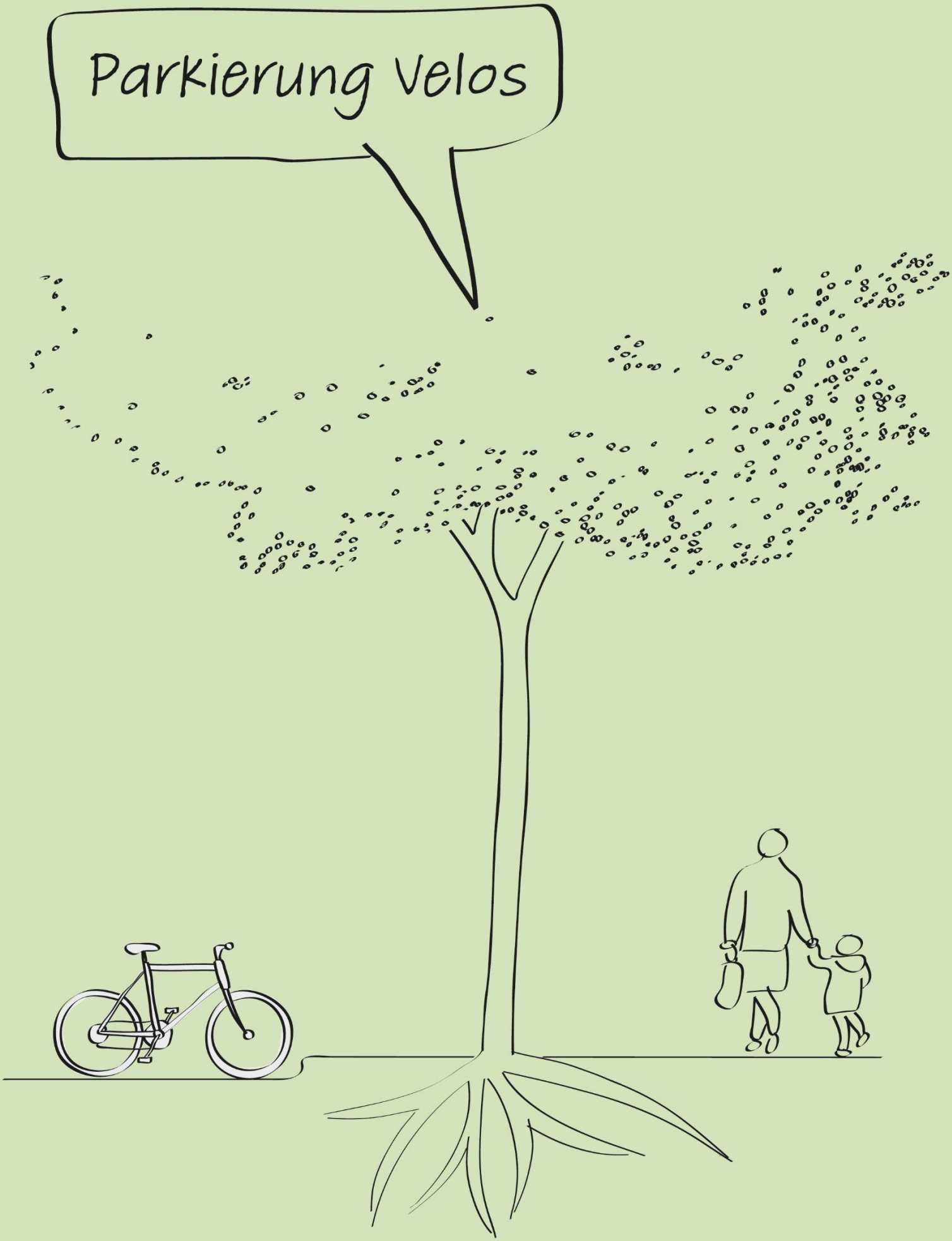


Abbildung 8: Motorrad-Parkierung auf der Fahrbahn bei Gemeindestrassen


Parkierung Velos

Parkierung für Velos

Anzahl, Anordnung und Geometrie, Zufahrt

Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum»
Norm VSS 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen»
Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»
Norm VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer»
Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen»
Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)»
ASTRA-Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» (Bundesamt für Strassen, Velokonferenz Schweiz); im Text abgekürzt als ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»
Normal TBA 5 – 101 «Fahrradbügel»
Normal TBA 5 – 103 «Velopfosten»
Arbeitshilfe Schwammstadt (in Erarbeitung)
Standards Veloverkehr der Stadt Luzern
Standards Fussverkehr der Stadt Luzern

Einleitung

Die Dimensionierung von Veloabstellplätzen richtet sich grundsätzlich nach der **Norm VSS 40 066** zur Projektierung von Veloparkierungsanlagen und den **Normen TBA 5 – 101** zu Fahrradbügeln und **5 – 103** zu Velopfosten. Im öffentlichen Raum wird für Velos in der Regel Senkrechtparkierung umgesetzt. Spezialvelos – darunter Lastenvelos und Velos mit Anhängern – brauchen mehr Platz als normale Velos. Da Spezialvelos immer häufig Teil der urbanen Mobilität sind, sollen diese auch abgestellt werden können.

Präzisierung

Veloabstellplätze dürfen dort angeordnet werden, wo sie von der Fahrbahn ausreichend einsehbar sind (→ **Norm VSS 40 090b**) und die Sichtverhältnisse an Knoten und Arealausfahrten (→ **Norm VSS 40 273**) sowie Fussgängerstreifen (→ **Norm VSS 40 241**) nicht beeinträchtigt werden. Sie können sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Trottoir erstellt werden. Die Wegführung entlang von Veloabstellplätzen muss für Menschen mit Sehbehinderungen erkennbar sein. Bei Veloabstellplätzen auf der Fahrbahn ist diese Erkennbarkeit mit dem Randabschluss gegeben. Bei Parkierung auf dem Trottoir ist hingegen der Belag der Veloabstellplätze so zu wählen, dass der taktile Kontrast zwischen den Oberflächen des Trottoirs und der Abstellplätze normgerecht erfassbar ist (→ **Norm SN 640 075** und **Arbeitshilfe Schwammstadt**).

Taktil-visuelle Markierungen als Orientierungshilfe für Menschen mit Behinderungen sind zur Verbesserung bestehender Situationen ohne Belagswechsel zulässig, sind aber zurückhaltend einzusetzen. Im Rahmen von Strassenneugestaltungen sind Veloabstellplätze, wenn immer möglich, so anzuordnen, dass sie legal fahrend, sicher, und idealerweise direkt ab der Fahrbahn, erreicht werden können. Als Zufahrt von der Fahrbahn zu Veloabstellplätzen werden bei Neubauten in der Regel die Randsteine aus dem **Normal TBA 2 – 201 D** zu Trottoirüberfahrten bei Hauszufahrten und Vorplätzen angewendet. Randsteine in bestehenden Situationen können davon abweichen. Die Breite der Zufahrt ist situativ zu bestimmen.

Zwischen Veloabstellplätzen und der Fahrbahn gilt der Sicherheitszuschlag gemäss **Standards Veloverkehr der Stadt Luzern** (0.80 m bei Velohauptrouten, ansonsten mind. 0.50 m).

Abstellplätze für Spezialvelos auf öffentlichem Grund werden bedarfsgerecht geplant. Angestrebt wird in Anlehnung an das **ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»** ein Anteil von 10 bis 20 Prozent aller Veloabstellplätze. Sie sind vor allem dort anzuordnen, wo die Nachfrage nach Abstellplätzen für Spezialvelos im öffentlichen Raum gross ist. Das ist vor allem der Fall vor Bildungseinrichtungen, bei Einkaufsnutzungen, bei Bahnhöfen, bei öffentlichen Dienstleistungen (wie Post etc.) oder in Gebieten, in denen die Veloparkierung auf Privatgrund aus Platzgründen nicht möglich ist.

Werden Abstellplätze für Spezialvelos in einem 45°-Winkel angeordnet, beträgt ihre Länge noch 2.05 m. Damit sind Kombinationen von regulären Veloabstellplätzen (senkrecht) und Abstellplätzen für Spezialvelos (45°-Winkel) möglich (→ Abbildung 9).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anordnung der Veloparkierung auf der Fahrbahn. Eine analoge Anordnung der Veloabstellplätze (Spezialvelos schräg, reguläre Velos senkrecht) ist auch in Fussverkehrsbereichen möglich. In Fussverkehrsbereichen ist kein Sicherheitszuschlag erforderlich, wie er zur Fahrbahn hin benötigt wird, selbst wenn die Bereiche z.B. zu Anlieferungszwecken ab und zu von motorisierten Fahrzeugen befahren werden. Für die Dimensionierung der Fusswege neben den Veloabstellplätzen ist aber ein Umfeldzuschlag von 0.20 m gemäss **Standards Fussverkehr** einzurechnen.

Bei der Anordnung von Veloabstellplätzen sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.

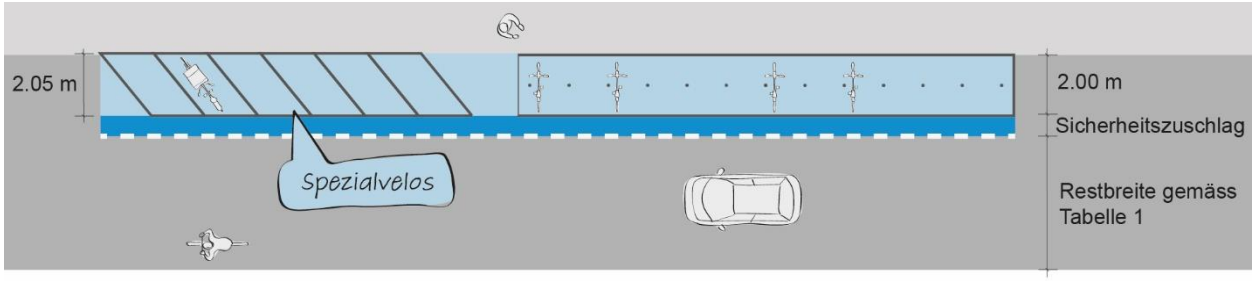


Abbildung 9: Veloparkierung auf der Fahrbahn bei Gemeindestrassen

Wirtschafts- und Güterverkehr

Wirtschafts- und Güterverkehr

Parkfelder/Anlieferungsfelder und Umschlagsflächen für den Wirtschaftsverkehr

Norm VSS 71 104 Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Grundlagen und externe Erschliessung
Norm VSS 71 105 Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Interne Erschliessung und Umschlagbereich

Einleitung
Grundsätzlich hat das kurzzeitige Abstellen für den Güterumschlag und längere Parkieren von Fahrzeugen für den Wirtschafts- und Güterverkehr (z. B. Fahrzeuge von Handwerks- und Serviceleuten) auf Privatgrund zu erfolgen. In Bauprojekten sind die dafür notwendigen Flächen inkl. Park- und Wendemanöver sowie Zu- und Wegfahrt zu sichern; die Grösse der Parkfelder/Anlieferungsfelder ist in Abhängigkeit der massgebenden Fahrzeuggrössen zu bestimmen.
Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern sieht vor, dass für das regelmässige Abstellen von schweren Motorwagen besondere Abstellflächen auf Privatgrund zu erstellen sind. Es fehlt jedoch eine Konkretisierung für das Abstellen von Handwerkerfahrzeugen und Lieferwagen, welche zum Beispiel während Servicedienstleistungen länger abgestellt werden müssen. Die normalen Parkfelder für Personenwagen sind meistens zu klein für diese Fahrzeuge.
Im vorliegenden Leitfaden der öffentlichen Parkierung geht es um öffentliche Parkfelder/Anlieferungsfelder für Wirtschafts- und Güterverkehr in Stadtgebieten mit älterer Stadtstruktur (Altstadt, Neustadt mit Blockrändern), wo dafür auf privatem Grund keine Flächen vorhanden sind.

Präzisierung
Der Bedarf nach Parkfeldern für Handwerks- und Serviceleute oder Anlieferungsfeldern für den Güterumschlag auf öffentlichem Grund ist anhand der lokalen Gegebenheiten und anhand der Nutzungen im Gebiet bei jeder Planung eines Strassenbauprojektes abzuschätzen. Sind zum Beispiel viel Verkaufsnutzungen und kaum Platz für Parkfelder/Anlieferungsfelder für Handwerks- und Serviceleute auf Privatgrund vorhanden, ist es angezeigt, sichere Flächen für das Parkieren und für den Umschlag von Gütern mit den Strassenbauprojekten umzusetzen.

Die **Norm VSS 71 104** gibt die Maximalmasse für Lieferwagen, Lastwagen und Anhängerzüge vor. Damit bei diesen Fahrzeugen jeweils sowohl das seitliche Be- und Entladen als auch mit einer Laderampe am Heck möglich ist, müssen für die Fahrzeugtypen mindestens die folgenden Flächen zur Verfügung stehen (→ Abbildung 10 und Abbildung 11):

- Für Lieferwagen betragen die Masse für die Parkfelder/Anlieferungsfelder 2.50 m x 8.00 m, die gesamte Umschlagsfläche ohne Sicherheitszuschlag beträgt 3.50 m x 11.00 m.
- Für Lastwagen ohne Anhänger betragen die Masse für die Parkfelder/Anlieferungsfelder 3.50 m x 12.00 m, die gesamte Umschlagsfläche beträgt 4.00 m x 15.00 m.
- Für Anhängerzüge und Sattelzüge betragen die Masse für die Parkfelder/Anlieferungsfelder 3.50 m x 19.00 m, die gesamte Umschlagsfläche beträgt 4.00 m x 22.00 m.

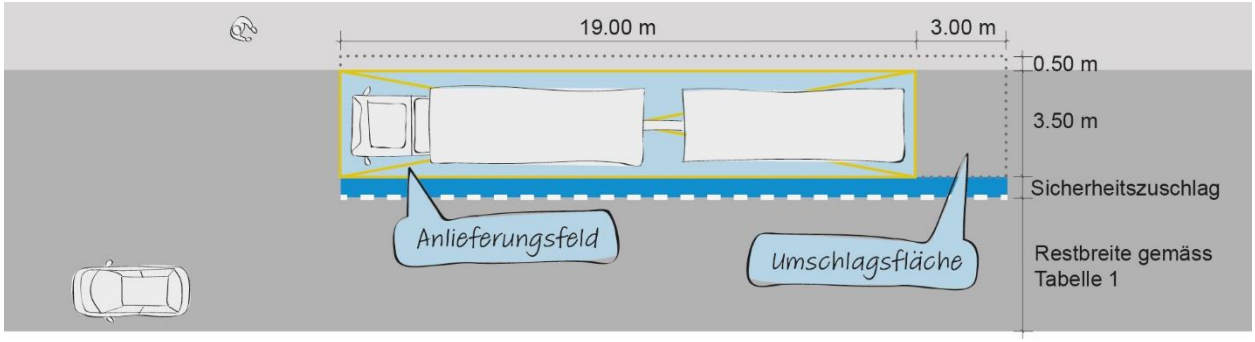


Abbildung 10: Bemassung der Parkfelder/Anlieferungsfelder und Umschlagsflächen für Lastwagen mit Anhänger

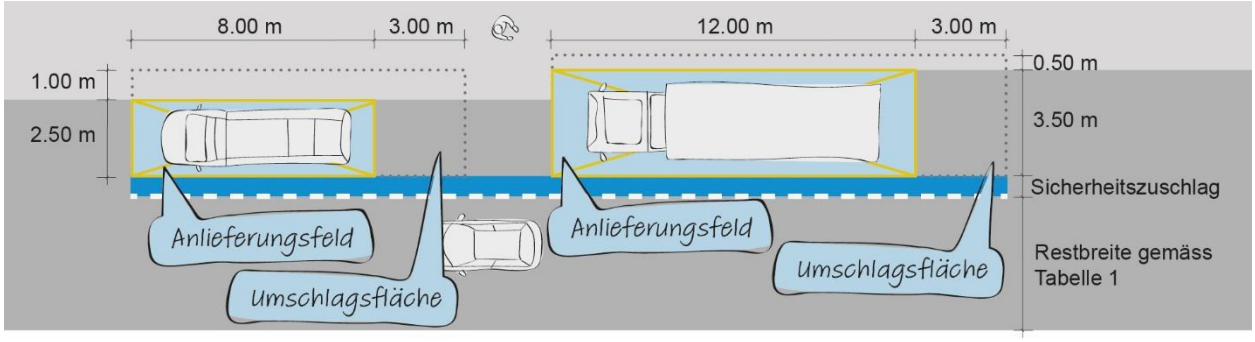


Abbildung 11: Bemassung der Parkfelder/Anlieferungsfelder und Umschlagsflächen für Lieferwagen und Lastwagen ohne Anhänger

Die Umschlagsflächen sind, wenn möglich, zu entsiegeln. Es sind geeignete Materialien zu wählen (z. B. Schwerlastökosteine), damit die Befahrbarkeit mit Paletthubwagen etc. gewährleistet sind.
Die Parkfelder/Anlieferungsfelder sind jeweils vorwärts anfahrbar zu gestalten; auch die Wegfahrt hat vorwärts zu erfolgen. Rückwärtsfahrmanöver im öffentlichen Raum sollen durch entsprechende Anordnung vermieden werden können.
Bei mehreren hintereinander angeordneten Parkfeldern/Anlieferungsfeldern entlang einer Strasse sind die notwendigen Strassenbreiten und Manövrierflächen gem. **Norm VSS 71 105** zu beachten und die Parkfelder/Anlieferungsfelder müssen vorwärts angefahren und aus diesen muss vorwärts ausgefahren werden können, vgl. oben.

Für die Anordnung von Umschlagsflächen für den Wirtschafts- und Güterverkehr sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Bei der Anordnung von Umschlagsflächen auf der Fahrbahn sind die Restbreiten für Einbahnen und bei Gegenverkehr gem. Tabelle 1 einzuhalten. Bei mehreren längs hintereinander angeordneten Umschlagsflächen sind die Werte gemäss Tabelle 1 zu berücksichtigen.
- Bei Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse darf die seitliche Umschlagsfläche nicht auf der Fahrbahn liegen. Das Trottoir darf als Umschlagsfläche genutzt werden (→ Abbildung 12).
- Bei Gemeindestrassen 3. Klasse kann die seitliche Umschlagsfläche auf der Fahrbahn liegen (→ Abbildung 13), sofern es sich bei der Strasse nicht um eine Velohaupt- oder Velonebenroute handelt und auf dieser Strasse keine ÖV-Linie verkehrt.

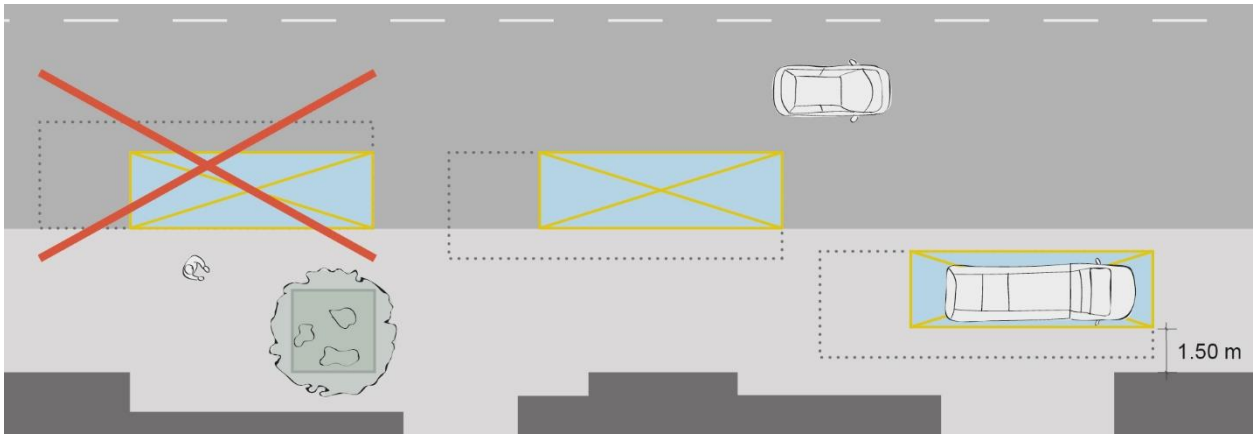


Abbildung 12: Gemeindestrasse 1. / 2. Klasse: Unerlaubte und erlaubte Situationen für das Be- und Entladen

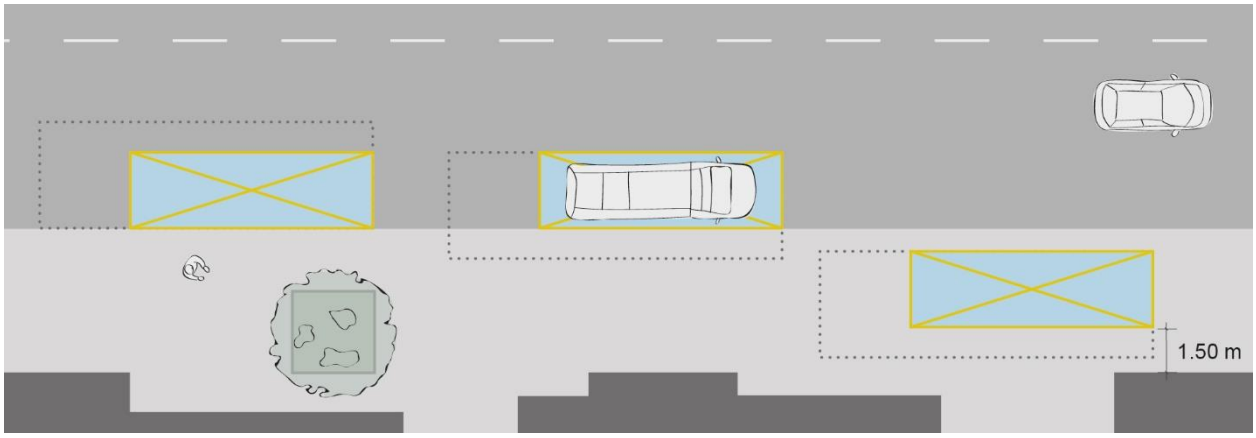


Abbildung 13: Gemeindestrasse 3. Klasse: Erlaubte Situationen für das Be- und Entladen

Die Parkfelder/Anlieferungsfelder sollen als solche markiert werden und können rund um die Uhr oder nur zu gewissen Zeiten (z. B. 06.00 – 17.00 Uhr) ausschliesslich als Parkfelder/Anlieferungsfelder zur Verfügung stehen. Dabei ist die Unterscheidung zwischen der Nutzung der Fläche für den kurzen Umschlag (Parkverbotsfläche, gelbe Markierung am Boden mit einem gelben Kreuz) und als Parkfläche (weiss markiert und mit einer Verbotstafel Signal 2.50 «ausgenommen für Handwerks- und Serviceleute» signalisiert) wichtig.

Auf Anlieferungsfeldern mit gelbem Kreuz ist das Parkieren nicht erlaubt, sie sind nur zum Be- und Entladen sowie für das Ein- und Aussteigenlassen von Personen vorgesehen. Im Umfeld solcher Anlieferungsfelder ist genügend Fläche für das Be- und Entladen seitlich sowie auf der Rückseite freizuhalten (→ Abbildung 12 und Abbildung 13, Umschlagsfläche).

Bei der Anordnung von Parkfeldern/Anlieferungsfeldern sind Bäume und Grünflächen nach den städtischen Grundsätzen der grünen Infrastruktur zu schützen und, falls Eingriffe unvermeidbar sind, durch geeignete Schutz- oder Ausgleichsmassnahmen zu sichern.