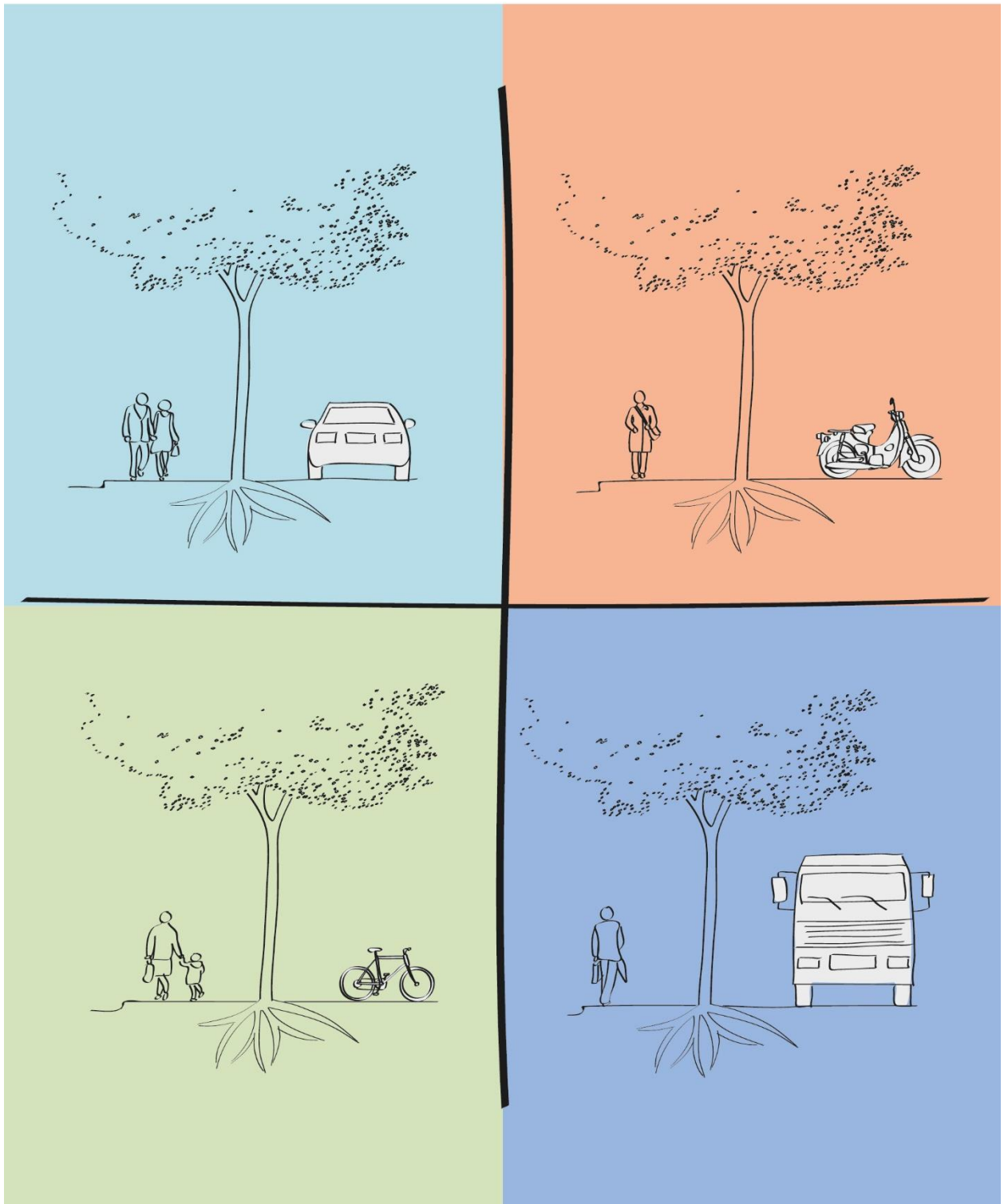


Leitfaden private Parkierung



Inhaltsverzeichnis

Einordnung des Leitfadens private Parkierung	3
Anwendung des Leitfadens im Bestand	4
Umgang mit den verschiedenen Strassentypen	4
Umgang mit den bestehenden Normen	5
Themenübersicht private Parkierung	7
Parkierung für Personenwagen	11
Anordnung und Geometrie, Zufahrt	12
Zweckbestimmung der Parkfelder	15
Carsharing	17
Parkierung für Motorräder	18
Anordnung und Geometrie, Zufahrt	19
Parkierung für Velos	21
Anzahl, Anordnung und Geometrie, Zufahrt	22
Wirtschafts- und Güterverkehr, Reisebusse	23
Anlieferungsfelder / Umschlagsflächen für den Wirtschaftsverkehr	24
Parkfelder für Reisebusse bei Hotels, Zufahrt	26

Einordnung des Leitfadens private Parkierung

Ausgangslage

Die Luzerner Stadbevölkerung benutzt das Auto im Alltag für 28 % der Wege. Dabei sind knapp die Hälfte dieser Wege (47 %) kurz (unter 5 km).

Der ruhende Verkehr stellt einen wichtigen Hebel zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl dar. Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld.

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 Strassenparkfelder. Der vorliegende Leitfaden betrifft die privaten Parkfelder, sowohl rein private als auch öffentlich zugängliche.

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

- Die Vision der **Mobilitätsstrategie 2024–2028** heisst «*In Luzern sind alle gerne, sicher und zuverlässig unterwegs*». Die Verkehrsinfrastruktur ist so auszulegen, dass sie von Jung und Alt sicher und zuverlässig genutzt werden kann. Dafür soll die Komplexität von Verkehrssituationen reduziert werden. In Bezug auf die Parkierung heisst das, dass die Parkfelder so angeordnet werden, dass sie sicher für die anderen Verkehrsteilnehmer sind, weil sie zum Beispiel die Sicht auf zu Fussgehende nicht behindern oder keine gefährlichen Rückfahrmanöver erfordern.
- Im **Konzept Autoparkierung (B+A 5/2020)** wird der Grundsatz verfolgt, dass der Parkfeldbedarf von Anwohnerinnen und Anwohnern primär auf privatem Grund gedeckt werden soll. Das **Parkplatzreglement** wurde 2020 totalrevidiert. Dabei wurden die Zoneneinteilung und der Normalbedarf aktualisiert und den Zielen der Mobilitätsstrategie entsprechend angepasst. Damit soll erreicht werden, dass das Wachstum der privaten Parkfelder verringert wird, autoarme und autofreie Nutzungen möglich werden, der Nutzungsdruck auf die Strassenparkfelder durch private Parkierung verringert wird, die Zweckbestimmung der privaten Parkfelder besser durchzusetzen ist und Leerstände für Vermieterinnen und Vermieter vermieden werden.
- In der **Klimaanpassungsstrategie (B+A 10/2020)** soll mit der Massnahme *R+B 3: Verankerung der klimaangepassten Bauweise bzw. der Klimaresilienz im Bau- und Zonenreglement* angestrebt werden, dass eine übergeordnete Zielsetzung zur klimaangepassten Bauweise/Stadtentwicklung im Bau- und Zonenreglement formuliert wird. Diese Zielsetzung postuliert den Grundsatz, wonach bei der Gestaltung des Stadtkörpers u. a. auch stadtklimatische Anliegen berücksichtigt werden sollen. Oberirdische Parkfelder auf Privatgrund können je nachdem, wie diese gestaltet werden, einen Beitrag zu diesem Ziel beitragen.

Ziel und Zweck des Leitfadens

Für ein systematisches Vorgehen bei der Neuordnung von Parkfeldern sollen Grundsätze zur Parkierung auf privatem Grund definiert werden. Diese werden im Planungsprozess angewendet. Es soll beschrieben werden, wie die bestehenden oder neu bewilligten Parkfelder sicher und optimal gestaltet werden. Der vorliegende Leitfaden definiert die Anforderungen an die Parkierung privaten Raum bezüglich Zufahrt, Anordnung, Geometrie, Materialisierung sowie Ausgestaltung unter anderem im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und die heutigen gestalterischen Anforderungen an den Raum. Es wird ein einheitliches und konsistentes Konzept geschaffen, um den verfügbaren Raum effizient und qualitativ zu gestalten. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag für eine effiziente und verlässliche Planung von Projekten sowie einer sicheren Gestaltung von Parkfeldern. Der Leitfaden garantiert einheitliche Grundsätze im Entwurf, stellt aber keinen Ersatz für eine massgeschneiderte Projektarbeit dar.

Einordnung

Während die Mobilitätsstrategie die übergeordnete Strategie für die Gesamtverkehrsplanung festlegt, definiert der 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 privaten 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.

Anwendung des Leitfadens im Bestand

Das heute geltende **Parkplatzreglement** gilt für alle Neubauten und Gesamtanierungen. Alle Parkfelder, die nach altem Parkplatzreglement von 1986 oder davor bewilligt und errichtet wurden, geniessen eine Bestandesgarantie. Das heisst auch, dass dieser Leitfaden und darin enthaltene geltende Regelungen, Normen sowie Ergänzungen und Präzisierungen nicht auf Parkfelder mit Bestandesgarantie angewendet werden können. Die Bestandesgarantie verliert ihre Wirkung bei massgeblichen baulichen oder nutzungsbezogenen Änderungen auf dem Grundstück.

Die Stadt Luzern oder die Grundeigentümerschaft einer Parzelle können dennoch in bestehenden Situationen Anpassungen vornehmen. Dies kann von Seiten Stadt wie folgt unterstützt werden: Die Stadt Luzern motiviert die Bauherrschaft dazu, Anpassungen gemäss Leitfaden freiwillig vorzunehmen, wenn die betroffenen Parkfelder eine Bestandesgarantie geniessen. Dies wird angestrebt, um die Verkehrssicherheitsdefizite im Bestand zu reduzieren und/oder eine anderweitige Verbesserung zu erreichen.

Ebenso kann die Grundeigentümerschaft auch informiert werden, wenn auf der Parzelle gegenüber dem neuen Parkplatzreglement überzählige Parkfelder vorhanden sind. Diese könnten dazu motiviert werden, diese freiwillig abzubauen und wenn möglich anderweitig zu nutzen, zum Beispiel als Grünfläche, für Bäume oder für Veloabstellplätze, wenn dabei das geltende Recht eingehalten wird.

Der Grundeigentümerschaft mit Parkfeldern mit Bestandesgarantie steht es frei, von dieser Abstand zu nehmen und die Parkfeldsituation gemäss aktuellen Reglementen und dem vorliegenden Leitfaden zu gestalten.

Umgang mit den 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). Angestrebt wird jeweils eine Erschliessung von Privatparzellen und ihrer Parkierung ab unterklassigen Strassen (so genannte rückwärtige Erschliessung, vgl. Abbildung 1). Ausnahmen von diesem Grundsatz – z. B. aufgrund der Strassenkapazität oder Verkehrssicherheit – sind im Einzelfall zu prüfen. Im Fall einer Anbindung an Kantonsstrassen gelten für die Ausgestaltung anstelle der städtischen Normen und ergänzend zu den VSS-Normen (Sichtweiten) die kantonalen Richtlinien. Die relevanten Richtlinien von Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern werden in der Themenübersicht aufgeführt, aber in den einzelnen Themenblättern nicht wiederholt.

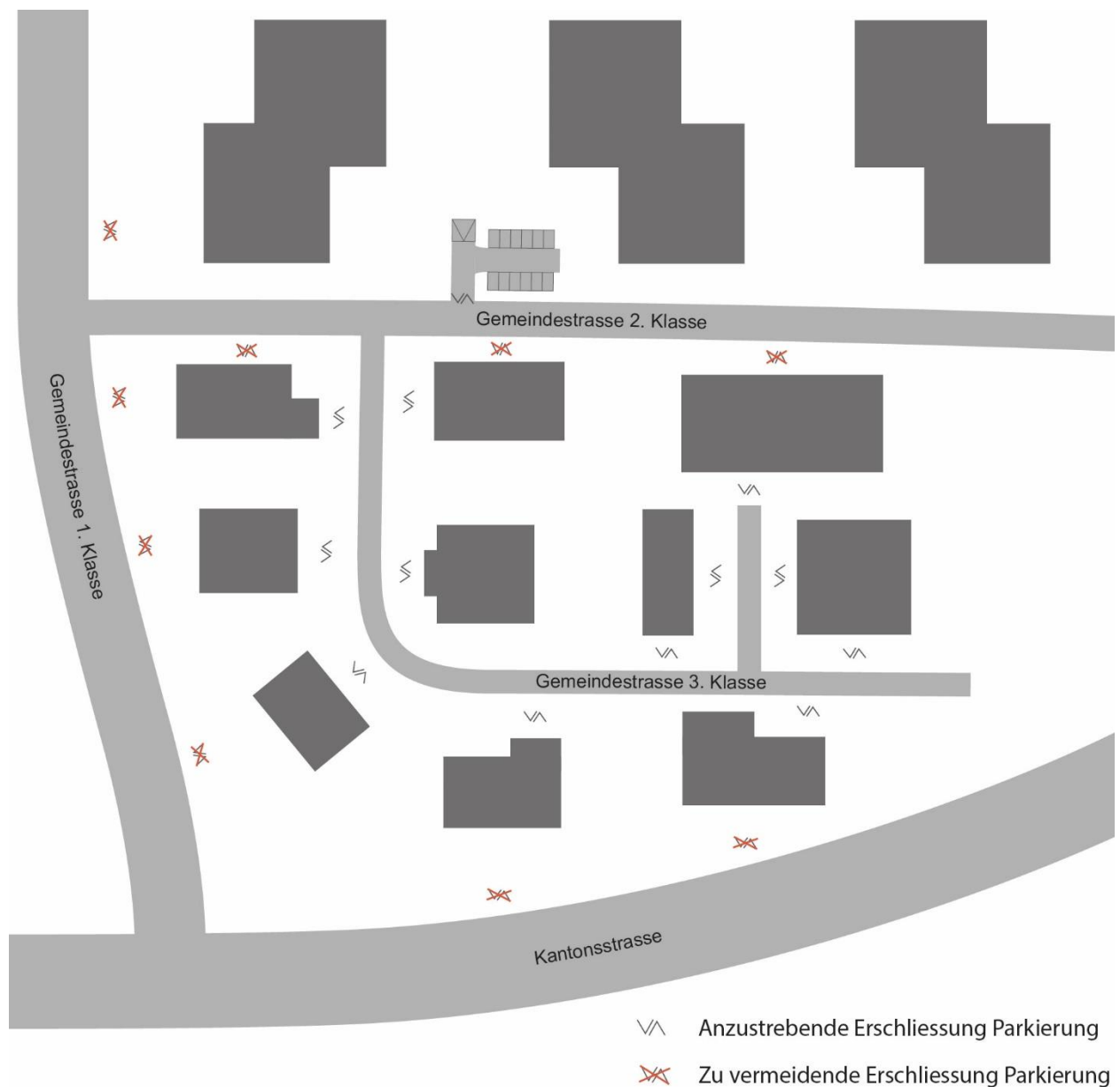


Abbildung 1: Prinzip der rückwärtigen Erschliessung der Parkierung ab tieferen Strassenklassen

Der vorliegende Leitfaden gilt für Parkierungsanlagen auf Privatarealen. Für die Parkierung entlang von Privatstrassen kommt hingegen der **Leitfaden öffentliche Parkierung** Anwendung.

Umgang mit den 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 grundsätzlich verbindlich anzuwenden.

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 sowie im Parkplatzreglement 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 regelt.

Themenübersicht private Parkierung

► Parkierung für Personenwagen

Unterkategorie	Zweckbestimmung	Anzahl	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Parkfelder im Aussenraum oder im Innenraum (z. B. Tiefgaragen) mit Erschliessung über private Parzelle → angestrebter Regelfall	Es gelten: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) Präzisierung ➤ Wie kann die Einhaltung der Zweckbestimmung unterstützt werden und wann kann von einer Zweckbestimmung abgewichen werden.	Es gilt: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) ➤ Ein Parkfeld für Carsharing ersetzt vier Parkfelder des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner (Parkplatzreglement Art. 13 Abs. 2). Präzisierung ➤ Präzisierung für die Umsetzung des Artikels sowie weitere Informationen zur Umsetzung eines Carsharings.	Es gelten: ➤ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) Präzisierung ➤ Im Gebiet der geschlossenen Bauweise dürfen keine Parkfelder im Aussenraum erstellt werden (nur in Ausnahmefällen sind Parkfelder für Besuchende und Kundschaft im Aussenraum zulässig).	Es gelten: ➤ Norm VSS 40 050 «Grundstückzufahrten; Anordnung und Gestaltung» ➤ Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)»; einzuhalten sind sowohl erforderlichen die Sichtweiten auf die Fahrbahn als auch auf das Trottoir (zu Fuss Gehende, fahrzeugähnliche Geräte) ➤ VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ RL vif “737.101 Sichtverhältnisse bei Rad-/Gehwegüberfahrten bei Kantonsstrassen” und die RL vif 737.102 “Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrten bei Kantonsstrassen” ➤ Stadt Luzern, Tiefbau-Normal 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 Zufahrt zum Areal und die Wegfahrt vom Areal müssen unabhängig des Grundstückzufahrtstyps immer vorwärts erfolgen können, da bei der Rückwärtsfahrt die Sicht der Fahrzeuglenkenden stark eingeschränkt sein kann und deshalb das Risiko einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmenden grösser ist. ➤ In der Regel wird die Grundstückzufahrt gleich breit ausgeführt, wie die daran anschliessende Einstellhallenrampe oder Fahrgasse, welche nach der Norm VSS 40 291 dimensioniert wird. Bei längeren Strecken zwischen der Grundstückzufahrt und der Einstellhallenrampe oder Parkierungsanlage kann von diesem Grundsatz abgewichen werden. Die Minimalbreiten gemäss Norm VSS 40 050 sind in jedem Fall einzuhalten. ➤ Wenn für die Erstellung einer Grundstückzufahrt öffentliche Parkfelder aufgehoben werden müssen, dann muss die Bauherrschaft Ersatzstandorte für diese aufzeigen. Die minimale Anzahl der Parkfelder, für die ein Ersatzstandort gefunden werden muss, berechnet sich wie folgt: (Anzahl der aufgehobenen Parkfelder - 2) * 0.5 (Resultat wird immer aufgerundet)	Es gelten: ➤ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» ➤ Parkplatzreglement Art. 16 Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen ➤ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung)	Elektromobilität Es gelten: ➤ Norm SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»; gilt für Einstellhallen ➤ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern» (in Erarbeitung) Rollstuhlgerechte Parkfelder Es gelten: ➤ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum ➤ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»

Unterkategorie	Zweckbestimmung	Anzahl	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Parkfelder im Aus- senraum mit Er- schliessung voll- ständig über Strassenraum (im- mer inkl. Trottoir) → Ausnahmefall ; nur Parkfelder für Besuchende und Kundschaft kön- nen genehmigt werden, wenn es die Situation nicht anders zulässt	Es gelten: ➤ Reglement über private Fahrzeug-abstellplätze (Parkplatzregle-ment) ➤ Parkplatzregle-ment Art. 17 Abs. 1 regelt die Zweckbestim-mung der Park-plätze Präzisierung ➤ Wie kann die strikte Einhaltung der Zweckbestim-mung unterstützt werden und wann kann von einer strikten Zweckbe-stimmung abge-wichen werden	Es gelten: ➤ Reglement über private Fahrzeug-abstellplätze (Parkplatzregle-ment) ➤ Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgebli-chen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner (Parkplatzregle-ment Art. 13 Abs. 2). Präzisierung ➤ Präzisierung für die Umsetzung des Artikels sowie weitere Informatio-nen zur Umset-zung eines Car-sharing.	Es gelten: ➤ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hinder-nisfreier Verkehrsraum» ➤ Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten» ➤ Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgän-ger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstrei-fen» ➤ Norm VSS 40 273 «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)» ➤ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geo-metrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) ➤ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ➤ Bau – und Zonenreglement der Stadt Luzern Präzisierungen ➤ Angrenzend an den Strassenraum inkl. Trottoirs sind keine Senkrecht- oder Schrägparkfelder, son-dern nur Längsparkfelder zulässig. ➤ Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein.	Es gelten: ➤ VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Par-kierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ Stadt Luzern, Tiefbau-Normal 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)» ➤ Standards Fussverkehr der Stadt Luzern ➤ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern	Es gelten: ➤ Norm SN 640 075 «Fussgän-gerverkehr – Hindernisfreier Verkehrs-raum» ➤ Parkplatzregle-ment Art. 16 Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflä-chen ➤ «Arbeitshilfe Schwamm-stadt» (in Erar-beitung)	Elektromobilität Es gelten: ➤ Norm SIA 2060 «Infra-struktur für Elektrofahr-zeuge in Gebäuden»; gilt für Einstellhallen ➤ «Gesamtkonzept erneu-erbare Antriebskon-zepte in der Mobilität Stadt Luzern» (in Erar-beitung) Rollstuhlgerechte Park-felder Es gelten: ➤ Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Ver-kehrsraum ➤ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Par-kierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»

► Parkierung für Motorräder

Unterkategorie	Zweckbestimmung	Anzahl	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Parkfelder im Aus-senraum oder im In-nenraum (z. B. Tiefgaragen) mit Erschliessung über private Parzelle → Regelfall	Siehe Präzisierung Zweckbestimmung für Personenwagen	Es gilt: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)	Es gelten: ➤ Norm VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)	Um die Anzahl der Arealzufahrten minimal zu halten, sollen Motorrad-Parkfelder möglichst über die gleiche Arealzufahrt erschlossen werden wie die Personenwagen-Parkfelder. Geltende Normen und Richtlinien sowie Präzisierungen zur Ausgestaltung der Arealzufahrten → Siehe Parkierung für Personenwagen	Es gelten: ➤ Parkplatzreglement Art. 16 Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen ➤ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung)	Elektromobilität Es gelten: ➤ Norm SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»; gilt für Einstellhallen ➤ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern» (in Erarbeitung)
Parkfelder im Aus-senraum mit Erschliessung vollständig über Strassenraum → Ausnahmefall ; nur Parkfelder für Besuchende und Kundschaft können genehmigt werden, wenn es die Situation nicht anders zulässt	Siehe Präzisierung Zweckbestimmung für Personenwagen	Es gilt: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)	Es gelten: ➤ Norm SN 640 850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche» ➤ Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten» ➤ 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)» ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) Präzisierung ➤ Angrenzend an den Strassenraum inkl. Trottoirs sind keine Senkrecht- oder Schrägparkfelder, sondern nur Längsparkfelder zulässig. ➤ Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein.	Es gelten: ➤ VSS 40 291 «Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder» ➤ Stadt Luzern, Tiefbau-Normal 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)» ➤ Standards Fussverkehr der Stadt Luzern ➤ Standards Veloverkehr der Stadt Luzern	Es gelten: ➤ Parkplatzreglement Art. 16 Gestaltung der Parkplätze und Verkehrsflächen ➤ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung)	Elektromobilität Es gelten: ➤ Norm SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»; gilt für Einstellhallen ➤ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern» (in Erarbeitung)

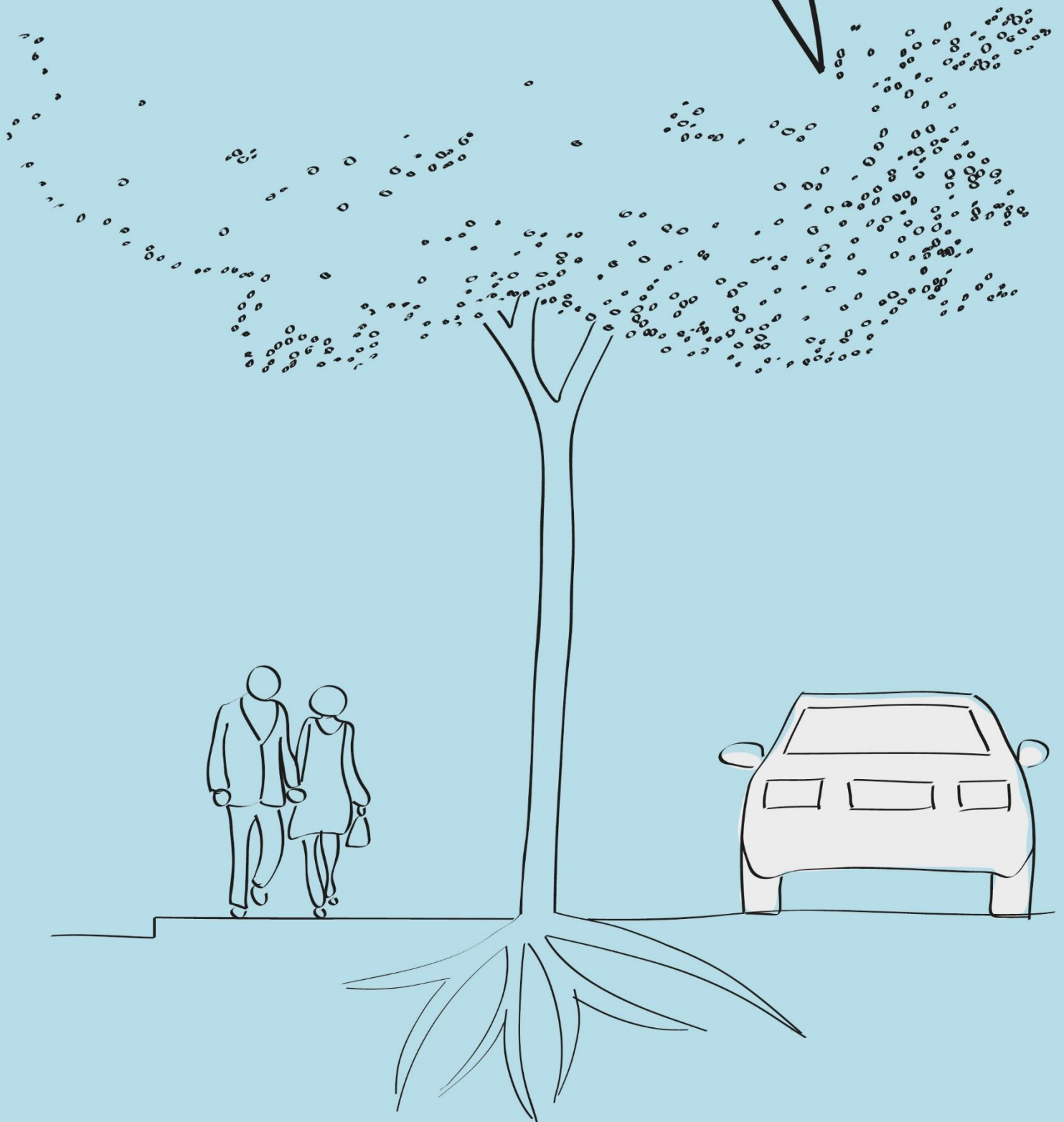
► Parkierung für Velos und Motorfahrräder

Zweckbestimmung	Anzahl	Anordnung und Geometrie	Zufahrt	Materialisierung	Weitere Themen
Siehe Präzisierung Zweckbestimmung für Personenwagen	Es gilt: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) Präzisierung ➤ Angestrebt wird die Ausstattung von 20 % der Veloabstellplätze für Spezialvelos (10 % bei gewerblicher Nutzung). 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» ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)	Es gilt: ➤ ASTRA-Handbuch «Veloparkierung; Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» Präzisierung ➤ Die Veloabstellplätze dürfen nicht direkt ab dem Strassenraum erschlossen werden. Fahrgassen und Manövriertflächen müssen auf dem privaten Grund angeordnet werden. ➤ Veloparkierungsanlagen müssen fahrend erreicht werden können. Wenn sie ausnahmsweise nicht im Erdgeschoss angeordnet werden können, sind wenn immer möglich fahrbare Rampen gem. o. g. Handbuch für die Erreichbarkeit einzusetzen. ➤ Die Veloabstellplätze in Innenräumen sind zwingend von den Auto- und Motorradparkplätzen lufthygienisch abzutrennen.	Es gilt: ➤ «Arbeitshilfe Schwammstadt» (in Erarbeitung)	Lage und Gestaltung der Abstellplätze Es gilt: ➤ Parkplatzreglement Art. 21 ➤ Norm VSS 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen» ➤ ASTRA-Handbuch Veloparkierung Elektromobilität Es gelten: ➤ Norm SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»; gilt für Einstellhallen ➤ «Gesamtkonzept erneuerbare Antriebskonzepte in der Mobilität Stadt Luzern» (in Erarbeitung)

► Parkierung für Wirtschafts- und Güterverkehr, Reisebusse

Unterkategorie	Zweckbestimmung	Anzahl	Anordnung und Geometrie
Wirtschafts- und Güterverkehr	Siehe Präzisierung Zweckbestimmung für Personenwagen	Präzisierung ➤ Parkplätze / Umschlagsflächen für kleinere Lieferwagen	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 ➤ Parkplätze / Umschlagsflächen für den Wirtschaftsverkehr
Reisebusse bei Hotels	Siehe Präzisierung Zweckbestimmung für Personenwagen	Es gilt: ➤ Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement): 1 Reisebus-Abstellplatz pro 50 Hotelbetten	Es gilt: ➤ Guide VSS 40 304 «Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr – Planungsgrundsätze und -hinweise» Präzisierung ➤ Begriffsdefinition: Reisebus-Parkfelder werden ausschliesslich zum Abstellen von Reisebussen genutzt; auf ihnen finden kein Fahrgastwechsel oder Gepäckumschlag statt ➤ Die Zufahrt zum Areal, auf dem sich die Reisebus-Parkfelder befinden, und die Wegfahrt vom Areal müssen zwingend vorwärts erfolgen; ein entsprechender Schleppkurven-Nachweis ist für einen 15 m langen Reisebus zu erbringen

Parkierung Personenwagen



Parkierung für Personenwagen

Anordnung und Geometrie, Zufahrt

Norm VSS 40 050 «Grundstückzufahrten; Anordnung und Gestaltung»

Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum»

Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»

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»

Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern

Standards Fussverkehr der Stadt Luzern

Standards Veloverkehr der Stadt Luzern

Einleitung

Als Grundlage dient die **Norm VSS 40 291**, welche die Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlage definiert. Sie ist massgebend für die Ausgestaltung der Parkfelder, Fahrgassen und Rampen. Gemäss dieser Norm werden die Parkfelder in Parkierungsanlagen ausserhalb des Strassenraums senkrecht oder schräg angeordnet. In gewissen Fällen sind auch Längsparkfelder möglich.

Präzisierung

Die private Parkierung für Personenwagen kann grob in zwei Kategorien unterteilt werden:

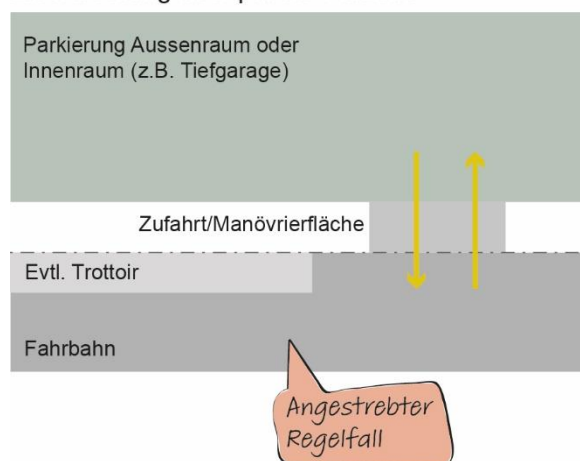
- 1- Parkfelder, welche über die private Parzelle erschlossen werden (Regelfall bei Neubauten) und
- 2- Parkfelder, welche vollständig über den Strassenraum, z. B. direkt ab einer Strasse oder über das Trottoir, erschlossen werden (→ Abbildung 2).

Parkfelder, welche über die private Parzelle erschlossen werden (-1-) können im Aussenraum oder im Innenraum (z. B. Tiefgarage) angeordnet werden. Im Gebiet der geschlossenen Bauweise dürfen jedoch gemäss **Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern** keine Parkfelder im Aussenraum erstellt werden. Nur in Ausnahmefällen sind dort Parkfelder für Besuchende und Kundschaft im Aussenraum zulässig.

Vollständig über den Strassenraum (inkl. Trottoir) erschlossene Parkfelder (-2-) sind im Bestand noch zahlreich vorhanden, stellen aber bei Neuplanungen den Ausnahmefall dar und können nur für Parkfelder für Besuchende und Kundschaft genehmigt werden, wenn die Situation es nicht anders zulässt. In allen Fällen wird eine rückwärtige Erschliessung angestrebt, also möglichst ab einer tieferen Strassenklasse.

Ausnahmen aufgrund der örtlichen Situation sind immer vorbehalten.

-1- Erschliessung über private Parzelle



-2- Erschliessung vollständig über öffentliche Parzelle

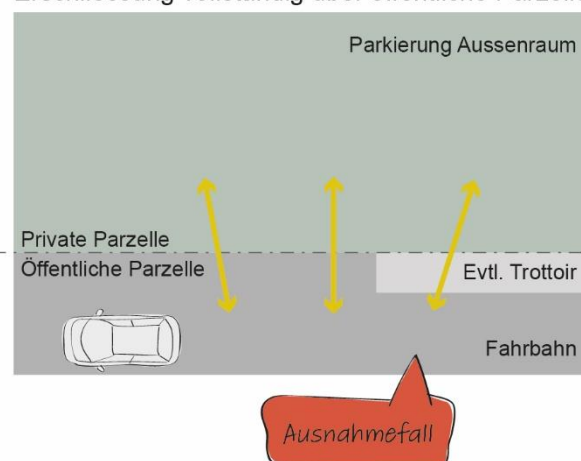


Abbildung 2: Kategorien der privaten Parkierung für Personenwagen

-1- Angestrebter Regelfall: Parkierung mit Erschliessung über private Parzelle

Die Ausgestaltung der Grundstückzufahrten wird in der **Norm VSS 40 050** geregelt. Die gemäss dieser Norm vorgesehenen Breiten für Grundstückzufahrten korrespondieren nicht vollständig mit den Fahrgassen- und Rampenbreiten gemäss **Norm VSS 40 291**; Letztere sieht grössere Breiten vor. Deshalb besteht hinsichtlich der Ausgestaltung der Grundstückzufahrten Regelungsbedarf. Die gemäss der **Norm VSS 40 050** vorgesehene Einteilung in die drei Zufahrtstypen A, B und C anhand des Strassentyps und der Anzahl der erschlossenen Parkfelder wird übernommen. Gegenüber der **Norm VSS 40 050** gelten in der Stadt Luzern die folgenden Abweichungen und Präzisierungen:

- Bei allen Zufahrtstypen müssen die Zu- und Wegfahrt zur/ab der privaten Parzelle immer vorwärts erfolgen können, da bei der Rückwärtsfahrt die Sicht der Fahrzeuglenkenden stark eingeschränkt sein kann und deshalb das Risiko einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmenden grösser ist. Die zum Manövrieren der Fahrzeuge erforderlichen Flächen müssen deshalb auf dem Privatareal vorhanden sein.
- In der Regel wird die Grundstückzufahrt gleich breit ausgeführt, wie die daran anschliessende Einstellhallenrampe oder Fahrgasse, welche nach der **Norm VSS 40 291** dimensioniert wird. Bei längeren Strecken zwischen der Grundstückzufahrt und der Einstellhallenrampe oder Parkierungsanlage kann von diesem Grundsatz abgewichen werden. Die Minimalbreiten gemäss **Norm VSS 40 050** sind in jedem Fall einzuhalten.

Beispiele (jeweils ohne Berücksichtigung des Platzbedarfs für allfällige Kontrolleinrichtungen):

- Einspurige Zufahrt mit anschliessender einspuriger Einstellhallenrampe: Mind. 3.20 m inkl. Schrammbord bei den Typen A und B (Norm VSS 40 291 massgebend) und mind. 3.50 m beim Typ C (Norm VSS 40 050 massgebend)
- Zweispurige Zufahrt mit anschliessender zweispuriger Einstellhallenrampe: Mind. 5.90 m inkl. Schrammbord bei den Typen A, B und C (Norm VSS 40 291 massgebend)

- Zweispurige Zufahrt mit anschliessender zweispuriger Fahrgasse mit beidseitiger Senkrechtparkierung (z. B. 2.70 m breite Parkfelder): 5.50 m bei den Typen A, B und C (Norm VSS 40 291 massgebend)
- Werden Zufahrten zu Parkierungsanlagen nur einspurig ausgestaltet, muss der erforderliche Warteraum für einfahrende Fahrzeuge auf der Privatparzelle angeordnet werden. Der Warteraum ist so zu gestalten, dass die Sichtweiten für ein ausfahrendes Fahrzeug gemäss oben genannten Vorgaben auch eingehalten werden können, wenn gerade ein Fahrzeug auf die Einfahrt wartet (→ Abbildung 3). Der einspurige Engpass ist mittels einer Lichtsignalanlage zu regeln.

Bezüglich des minimalen Einlenkradius, der maximalen Längsneigung innerhalb von 5 m Strassenabstand und des maximalen Gefällsbruchs am Strassenrand ohne Vertikalausrundung gilt die **Norm VSS 40 050**.

Wenn es die Organisation der Parkierung auf dem Areal bedingt, können anstelle einer zweispurigen Arealzufahrt auch eine separate Zu- und Wegfahrt angeordnet werden. Generell ist die Zahl der Arealzufahrten minimal zu halten und unter- und oberirdische Parkfelder sollen über eine gemeinsame Zufahrt erschlossen werden. Nach Möglichkeit sind auch die Arealzufahrten verschiedener Parzellen zusammenzulegen.

Die Arealzufahrten werden baulich mittels eines Randsteins vom Strassenraum abgegrenzt. Bei Trottoirüberfahrten ist die Absenkung des Trottoirs nicht zulässig. Das Trottoir muss auf Normalhöhe (in der Regel 6 cm) durchgezogen werden und die Überfahrbarkeit ist mittels Fasen sicherzustellen. Die Randsteintypen sind gemäss dem **Normal TBA 2 – 201 D** zu verwenden. Die Sichtweiten gemäss **Norm VSS 40 273** sind einzuhalten, auch wenn benachbarte Parzellen tangiert werden. Die dauerhafte Freihaltung des Sichtfeldes ist bei Bedarf mittels einer Dienstbarkeit zu sichern.

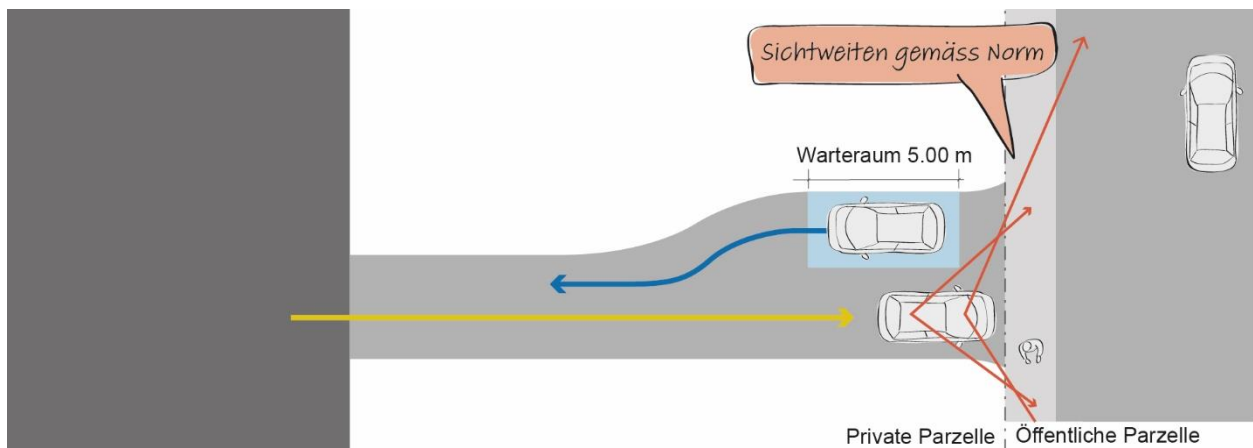


Abbildung 3: Anordnung eines Warteraums bei einer einspurigen Einstellhallenzufahrt mit Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten

Wenn für die Erstellung einer Grundstückzufahrt öffentliche Parkfelder aufgehoben werden müssen, dann muss die Bauherrschaft Ersatzstandorte für diese aufzeigen. Die minimale Anzahl der Parkfelder, für die ein Ersatzstandort gefunden werden muss, berechnet sich wie folgt:

$$(Anzahl\ der\ aufgehobenen\ Parkfelder - 2) * 0.5$$

-2- Ausnahmefall: Parkierung mit Erschliessung vollständig über Strassenraum

Beim Rückwärtsfahren besteht generell ein eingeschränktes Sichtfeld. Bei der Ausfahrt aus Schräg- und Senkrechtparkfeldern wird zudem die Sicht der Fahrzeuglenkenden auf Trottoirs und Strassen durch die auf den benachbarten Parkfeldern abgestellten Fahrzeuge weiter eingeschränkt. Andere Verkehrsteilnehmende werden dadurch bei der Ausfahrt aus Schräg- und Senkrechtparkfeldern unter Umständen zu spät wahrgenommen. Deshalb sind in der Stadt Luzern angrenzend an den Strassenraum für Personenwagen keine neuen Schräg- und Senkrechtparkfelder zulässig. Längsparkfelder dürfen hingegen angrenzend an den Strassenraum 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 werden in Abhängigkeit der Eigentumsverhältnisse direkt an die Fahrbahn oder an das Trottoir angrenzend angeordnet. In letzterem Fall erfolgen die Zu- und Wegfahrt über das Trottoir.

Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein (→ **Norm SN 640 075**). In der Regel werden die privaten Vorplätze mittels des schräg gestellten Schalensteins Typ 12 Spez Granit gemäss dem **Normal TBA 2 – 201 D** ausgebildet; dieser erfüllt die Anforderung der Erkennbarkeit nach BehiG.

Die Breite der Längsparkfelder beträgt abweichend von der **Norm VSS 40 291** mind. 2.00 m inkl. Markierungslinie (die **Norm VSS 40 291**, sieht 1.90 m vor). Entlang von Hindernissen mit > 0.12 m Höhe sind die Parkfelder um den «Manövrierzuschlag Breite» gemäss **Norm VSS 40 291** zu verbreitern. Entlang von Velohaupttrouten ist zwischen der Veloinfrastruktur und den Parkfeldern ein Sicherheitszuschlag von 0.80 m gemäss Standards Veloverkehr der Stadt Luzern zu berücksichtigen, ansonsten gilt ein Sicherheitszuschlag von mind. 0.50 m.

Parkierung für Personenwagen

Zweckbestimmung der Parkfelder

Parkplatzreglement der Stadt Luzern Art. 17 Sicherstellung der Benützbarkeit und Zweckbestimmung

Parkplatzreglement der Stadt Luzern Art. 9 Normbedarf, Abs. 2

Parkplatzreglement der Stadt Luzern Art. 10 Berechnung, Abs. 2

Parkplatzreglement der Stadt Luzern Art. 13 Weitergehende objektbezogene Reduktion, Abs. 1

Einleitung

Gemäss **Parkplatzreglement Art. 9 Abs. 2** werden bei der Berechnung der Parkfeldzahl die Parkfelder nach Benutzerkategorien eingeteilt. Die Benutzerkategorien sind Parkfelder für Bewohnende, Parkfelder für Besuchende und Kundschaft sowie Parkfelder für Beschäftigte. Der **Art. 17 Abs. 1 im Parkplatzreglement** definiert die Zweckbestimmung eines Parkplatzes. Die Zweckbestimmung gilt, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht.

Die Zweckbestimmung der Parkfelder dient dazu, ein zweckmässiges Angebot an Parkfeldern für die jeweiligen Nutzungen auf Privatgrund anzubieten. Dieses Angebot sollte weder zu klein noch zu gross sein. Das Parkplatzreglement bildet den aktuellen und realistischen Bedarf ab. Die Zweckbestimmung dient auch dazu, dass die Parkfelder so genutzt werden, wie sie bewilligt wurden. So sollen zum Beispiel Parkfelder für Bewohnende auch von dieser Nutzergruppe genutzt werden. Eine zweckfremde Nutzung, namentlich die Vermietung oder Verleihung an Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb des Umkreises von 300 m, ist zu verhindern. Gerade die Zweckentfremdung von Parkfeldern für Bewohnende in Parkfelder für Pendelnde führt zu einer Vergrösserung des Angebotes an Parkfeldern für Mitarbeitende und damit direkt zur Zunahme des Gesamtverkehrs. Dies widerspricht den Zielen der Mobilitätsstrategie.

Präzisierung

Einhaltung der bewilligten Nutzung

Die Einhaltung der Zweckbestimmung kann mit folgenden Massnahmen unterstützt werden:

- Räumliche Trennung der Parkfelder der privaten Nutzung und der öffentlich zugänglichen Parkfelder, zum Beispiel durch Aufteilen der Parkierung in zwei Geschosse oder auf dem gleichen Geschoss, aber in separierten Räumen mit Schranken oder Toren. Anforderungen an Fluchtwege sind zu beachten.
- Ausserhalb der Öffnungszeiten kein öffentlicher Zugang (Vermerk: "Parkhaus schliesst 30 Minuten nach Ladenschluss"). Zugang der privaten Nutzung nur mit Badge oder QR-Code. Besuchende der privaten Nutzung können oberirdisch angeordnet werden oder werden mit Einfahrtskarten für Besuchende ermöglicht.
- Betriebliche Massnahmen, die das Parkieren ausserhalb der Öffnungszeiten nicht verunmöglichen, aber unattraktiv machen (z.B. höhere Gebühren, progressiv steigende Gebühren bei langer Parkdauer).
- Gemäss **Parkplatzreglement Art. 17 Abs. 1** ist die Zweckbestimmung so lange zu erhalten, wie dafür ein Bedürfnis besteht. Sollte also mit Zahlen aufgezeigt werden können, dass das Bedürfnis regelmässig nicht gegeben ist und zum Beispiel in der einen Nutzungskategorie ein Unterbedarf und in einer anderen Nutzungskategorie ein Überbedarf besteht, so kann eine Verschiebung der Anzahl Parkfelder in den unterschiedlichen Nutzungskategorien beantragt werden.

- Parkfelder, die über dem Minimum nach Parkplatzreglement erstellt wurden und regelmässig einen Leerstand aufweisen, können an Drittnutzungen im Umkreis von 300 m mit einem Grundbucheintrag übertragen werden.
- Die Doppelnutzung von Parkfeldern bei nicht gleichzeitig stattfindender Nachfrage nach den Parkfeldern wird im **Parkplatzreglement Art. 10 Abs. 2** geregelt. Kann aufgezeigt werden, dass der Bedarf nach den Parkfeldern aneinander vorbei geht, kann die Parkfeldzahl reduziert werden und muss nicht summiert werden. Doppelnutzungen werden in anderen Städten (z. B. Basel) bewusst gefördert, um den Ressourcenverbrauch für die Erstellung von Parkieranlagen zu senken.
- In einem Fahrtenmodell werden anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkfelder eine maximal zulässige Zahl der Fahrten festgelegt (**Parkplatzreglement Art. 7**). Die Parkfelder können jedoch flexibel und mehrfach genutzt werden.
- Gemäss **Parkplatzreglement Art. 6 Abs. 1 Bst. b** kann mit einem Mobilitätskonzept die nutzungsbezogene Zuordnung der Parkfelder aufgehoben werden. Mit dem Mobilitätskonzept ist auch möglich, die Anzahl Parkfelder unter das vorgeschriebene Minimum zu reduzieren. Im Mobilitätskonzept ist zu erläutern, wie dies umgesetzt werden soll. Es soll auch zeigen, wie der Betrieb mit der vorgeschlagenen Anzahl Parkfelder funktioniert, namentlich durch Massnahmen zur Förderung nachhaltigerer Mobilitätsformen wie Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr.

Parkierung für Personenwagen

Carsharing

Parkplatzreglement Art. 13 Weitergehende objektbezogene Reduktion

Parkplatzreglement Art. 6 Mobilitätskonzept

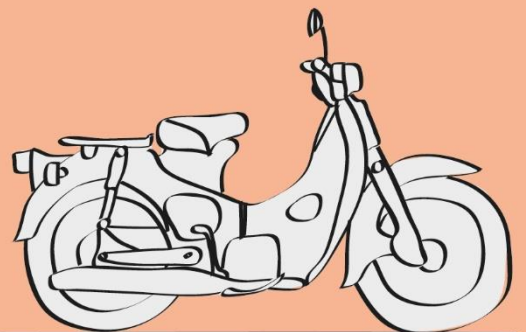
Einleitung

Das **Parkplatzreglement** der Stadt Luzern sieht in **Art. 13 Abs 2** die Förderung von Carsharing-Parkfeldern vor. Ein Carsharing-Parkfeld ersetzt entsprechend 4 Autoparkfelder. Mit der Umsetzung von Carsharing kann die minimal zu erstellende Parkfeldzahl unterschritten werden.

Präzisierung

- Die Umsetzung eines Parkfelds für Carsharing, welches 4 Pflichtparkfelder ersetzt, kann gerade bei kleineren Bauprojekten, zum Beispiel in Blockrandbebauungen, sinnvoll sein, wenn die erforderte Anzahl Parkfelder nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand umsetzbar ist. Der Ersatz von Pflichtparkfeldern durch Carsharing-Parkfelder erfordert kein Mobilitätskonzept, auch wenn dadurch die minimale Anzahl Pflichtparkfelder unterschritten wird.
- Die Umsetzung eines Carsharing-Fahrzeuges an einem Standort, welcher noch nicht mit Carsharing abgedeckt ist, wird meistens von der Carsharing-Organisation finanziell voll getragen (Parkfeldkosten plus Fahrzeugkosten). Es gibt auch Modelle, bei denen die Bauherrschaft das Carsharing selbst (teil)finanziert. Die Einnahmen daraus können aber wiederum einen Teil der «Defizitgarantie» decken.
- Das Carsharing kann auch exklusiv für die Bewohnerschaft / Mitarbeitende organisiert werden, entweder rund um die Uhr oder zu bestimmten Zeiten/Tagen.
- Bei grösseren Überbauungen und bei grösseren Parkfeldreduktionen macht es Sinn, ein Mobilitätskonzept mit einem umfassenden Massnahmenset gemäss **Parkplatzreglement Art. 6** zu erarbeiten. Bei starker Parkfeldreduktion ist es sinnvoll, ein Carsharing-Angebot einzuplanen.

Parkierung Motorräder



Parkierung für Motorräder

Anordnung und Geometrie, Zufahrt

Norm VSS 40 090b «Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»

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»

Standards Fussverkehr der Stadt Luzern

Standards Veloverkehr der Stadt Luzern

Einleitung

Als Grundlage dient die **Norm VSS 40 291**. Sie ist massgebend für die Ausgestaltung der Parkfelder, Fahrgassen und Rampen.

Präzisierung

Die private Parkierung für Motorräder kann grob in zwei Kategorien unterteilt werden:

-1- Parkfelder, welche über die private Parzelle erschlossen werden (Regelfall bei Neubauten) und

-2- Parkfelder, welche über den Strassenraum, z. B. direkt ab einer Strasse oder über ein Trottoir, erschlossen werden (→ Abbildung 2 im Themenblatt zur Parkierung für Personenwagen).

Über die private Parzelle erschlossene Parkfelder (-2-) können im Aussenraum oder im Innenraum (z. B. Tiefgarage) angeordnet werden.

Vollständig über den Strassenraum erschlossene Parkfelder (-2-) sind im Bestand noch zahlreich vorhanden, stellen aber bei Neuerstellung den Ausnahmefall dar und können für Parkfelder für Besuchende und Kundschaft genehmigt werden, wenn die Situation es nicht anders zulässt. In allen Fällen wird eine rückwärtige Erschliessung angestrebt, also möglichst ab einer tieferen Strassenklasse.

-1- Angestrebter Regelfall: Parkierung mit Erschliessung über private Parzelle

Die Parkfelder für Motorräder werden, wenn möglich, in den gleichen Parkierungsanlagen untergebracht wie die Parkfelder für Personenwagen und nebeneinanderliegende Grundstückzufahrten sind gemäss **Norm VSS 40 050** nach Möglichkeit zusammenzufassen. Massgebend für die Dimensionierung und die Ausgestaltung der Arealzufahrten, die einzuhaltenden Sichtweiten sowie die Verpflichtung zum Aufzeigen von Ersatzstandorten für aufgrund von Grundstückzufahrten wegfallende öffentliche Parkfelder sind die Vorgaben gemäss dem Themenblatt zur Parkierung für Personenwagen.

-2- Ausnahmefall: Parkierung mit Erschliessung vollständig über den Strassenraum

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 Arealzufahrten (→ **Norm VSS 40 273**) sowie Fussgängerstreifen (→ **Norm VSS 40 241**) nicht beeinträchtigt werden. Bei einer Erschliessung vollständig über den Strassenraum sind nur Längsparkfelder für Motorräder anzustreben. Senkrecht- und Schrägparkfelder mit Manövern im Strassenraum sind hingegen zu vermeiden, da gemäss **Norm VSS 40 291** der Parkierungsverkehr den Verkehrsfluss des Strassennetzes nicht in unzumutbarer Weise behindern darf. Die Parkfelder für Motorräder werden je nach Eigentumsverhältnissen direkt an die Fahrbahn angrenzend oder an das Trottoir angrenzend angeordnet. In letzterem Fall erfolgen die Zu- und Wegfahrt über das Trottoir.

Auf Gehflächen entlang von Parkfeldern muss für Menschen mit Sehbehinderungen die Wegführung erkennbar sein. In der Regel werden die privaten Vorplätze mittels des schräg gestellten Schalensteins Typ 12 Spez Granit gemäss dem **Normal TBA 2 – 201 D** ausgebildet; dieser erfüllt die Anforderung der Erkennbarkeit.

Die Dimensionierung der Parkfelder erfolgt anhand der **Norm VSS 40 291**. Bei allen Motorrad-Parkfeldern sind analog zur Parkierung für Personenwagen die Sicherheitsabstände gemäss Standards Veloverkehr der Stadt Luzern einzuhalten.

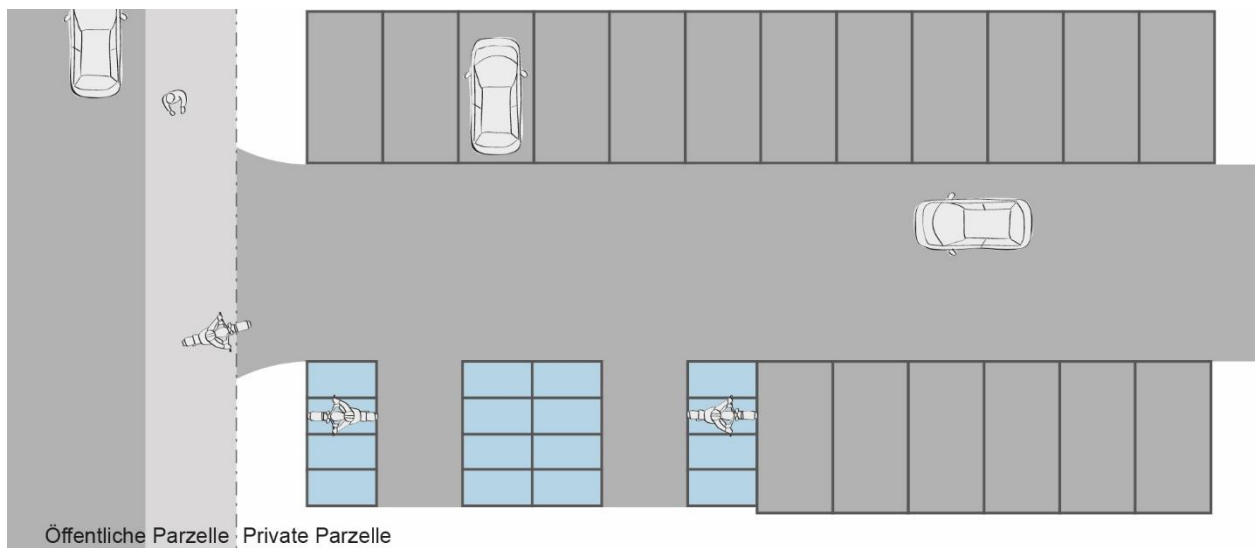


Abbildung 4: Beispiel für die Anordnungen von Parkfeldern für Motorräder mit Erschließung über privaten Grund (angestrebter Regelfall) in Kombination mit Parkfeldern für Personenkraftwagen

Parkierung Velos



Parkierung für Velos

Anzahl, Anordnung und Geometrie, Zufahrt

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 40 238 «Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr; Rampen, Treppen und Treppenwege»

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»

Einleitung

Die Dimensionierung von Veloabstellplätzen und Fahrgassen richtet sich grundsätzlich nach der **Norm VSS 40 066**. Diese Norm findet sowohl für Veloparkierung im Aussenraum als auch in Innenräumen Anwendung. Präzisierungen und ergänzende Informationen befinden sich im **ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»**.

Spezialvelos, darunter Lastenvelos und Velos mit Anhängern, brauchen mehr Platz als ein normales Velo. Da Spezialvelos immer häufig Teil der urbanen Mobilität sind, sollen diese auch abgestellt werden können.

Präzisierung

Im Gegensatz zur Parkierung von Motorrädern sind Längsparkfelder für Velos nicht zweckdienlich. Bei Velos kommt immer Senkrecht- oder Schrägparkierung zur Anwendung. Deshalb dürfen Veloabstellplätze grundsätzlich nicht direkt ab dem Strassenraum erschlossen werden. Fahrgassen und Manövrierflächen müssen auf dem privaten Grund angeordnet werden. Die Zufahrt zum Privatareal ist für Velos situativ zu lösen. Gemeinsame Arealzugänge mit zu Fuss Gehenden oder mit motorisierten Fahrzeugen sind denkbar. Die Sicherheit der Velofahrenden (z. B. Veloführung nicht in Bereichen, in welchen Personenwagen rückwärts fahren) sowie der zu Fuss Gehenden (Vermeidung von Konflikten zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden) ist zu gewährleisten.

Je nach Situation kann eine Arealzufahrt für Velos auch Anpassungen im Strassenraum bedingen. Z. B. können punktuelle Randsteinanpassungen erforderlich sein, damit Velos ab der Fahrbahn über das Trottoir aufs Areal fahren können (Trottoirüberfahrt für Velos).

Veloparkierungsanlagen sind max. 30 m von den Gebäudezugängen entfernt anzuordnen und müssen fahrend erreicht werden können. Wenn sie ausnahmsweise nicht im Erdgeschoss angeordnet werden können, sind befahrbare, normgerechte Rampen für die Erreichbarkeit einzusetzen. Mit Ausnahme bei bestehenden Situationen sind keine Schieberampen zulässig. Velolifte sind nur zur Verbesserung bestehender Gebäude zulässig, bei denen keine befahrbare Velorampe zum Erreichen der Veloabstellplätze realisiert werden kann. Für einen Velolift sind die Abmessungen eines Lastenvelos oder Velos mit Anhänger massgebend (3.00 m Länge) und das Ein- und Ausfahren soll jeweils vorwärts erfolgen können («Durchgangslift», Türen beidseitig der Liftkabine).

In der **Norm VSS 40 066** und im **ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»** werden verschiedene Arten von Parkiersystemen aufgeführt. Platzsparende Systeme wie höhenversetzte Vorderradhalter, höhenversetzte Schieberinnen und Doppelparker sind nicht für alle Velos geeignet. Doppelstockparker können zudem wegen des Kraftaufwands nicht von allen Personen genutzt werden. Aus diesem Grund soll jeweils eine Mischung verschiedener Arten von Parkiersystemen umgesetzt werden. Für Spezialvelos ist ein Anteil von 20 % der Veloabstellplätze (10 % bei gewerblicher Nutzung) mit den Dimensionen 3.00 m * 1.20 m anzustreben. Diese werden als Freifläche ohne Abstellsystem oder mit einem im Boden eingelassenen System ausgestaltet. Die Veloabstellplätze in Innenräumen sind zwingend von den Parkfeldern für Personenwagen und Motorräder lufthygienisch abzutrennen.

Wirtschafts- und Güterverkehr,
Reisebusse



Anlieferungsfelder / 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

Norm VSS 71 106 Planung und Projektierung von Umschlaganlagen für den Strassengüterverkehr, Warenumschlagsrampen

Einleitung

Grundsätzlich hat das kurzfristige Abstellen für den Güterumschlag und längerfristige Parkieren von Fahrzeugen für den Wirtschafts- und Güterverkehr (z. B. Handwerkerfahrzeuge) auf Privatgrund zu erfolgen. In Bauprojekten sind die dafür notwendigen Flächen inkl. Zu- und Wegfahrt vorwärts zu sichern; die Grösse der Abstellflächen 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 (z.B. Sprinter), welche zum Beispiel von Handwerkern während Servicedienstleistungen länger abgestellt werden müssen. Die normalen Parkfelder für Personenwagen sind meistens zu klein für diese Fahrzeuge.

Im vorliegenden Leitfaden der privaten Parkierung geht es um private Abstellflächen für Wirtschafts- und Güterverkehr.

Präzisierung

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 (vgl. auch Abbildung 5 und Abbildung 6):

- Für Lieferwagen betragen die Masse für die Abstellbereiche 2.50 m x 8.00 m, die gesamte Umschlagsfläche beträgt 3.50 m x 11.00 m.
- Für Lastwagen betragen die Masse für die Abstellbereiche 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 Abstellbereiche 3.50 m x 19.00 m, die gesamte Umschlagsfläche beträgt 4.00 m x 22.00 m.

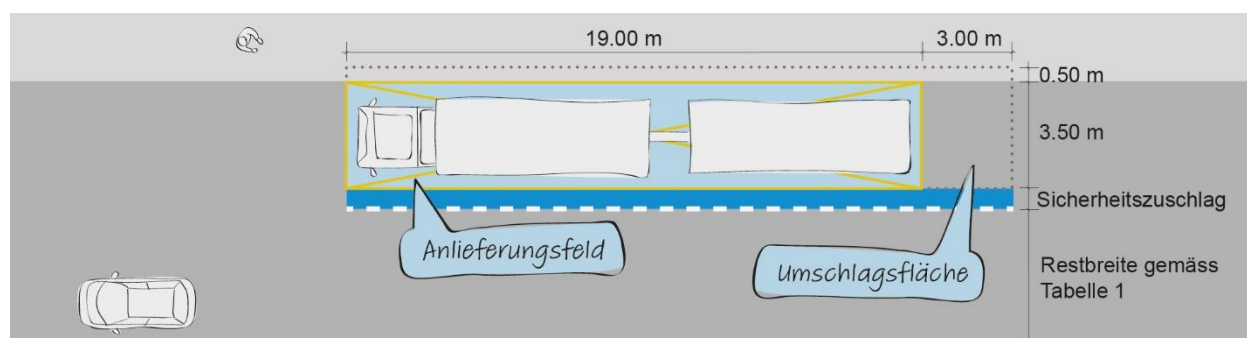


Abbildung 5: Bemessung der Abstellbereiche und Umschlagsflächen für Lastwagen mit Anhänger

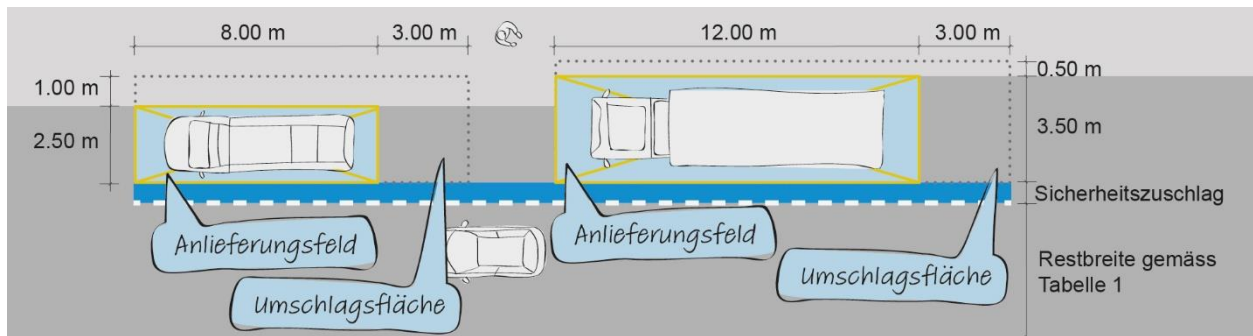


Abbildung 6: Bemessung der Abstellbereiche und Umschlagsflächen für Lieferwagen, Lastwagen ohne Anhänger

Die Umschlagsflächen sind, wenn möglich, zu entsiegeln. Es sind geeignete Materialien zu wählen (z.B. Schwerlastölkostesteine), damit die Befahrbarkeit mit Paletthubwagen etc. gewährleistet ist. Folgende Anforderungen sind grundsätzlich einzuhalten, in Ausnahmefällen kann bei entsprechender Begründung davon abgewichen werden:

- Der Bedarf nach Anlieferungs-feldern für Handwerks- und Serviceleute / Gewerbe oder Umschlagsflächen für den Güterumschlag auf privaten Flächen ist durch die Bauherrschaft bei der Baueingabe aufzuzeigen.
- In die Abstellbereiche bzw. aus den Abstellbereichen sollen die Fahrzeuge vorwärts ein- und ausfahren können. Auch sind die Zu- und Wegfahrten des Areals so zu gestalten, dass das vorwärts ein- und ausfahren möglich ist.

Bei Arealüberbauungen sind in einem Mobilitäts-konzept folgende Punkte aufzuzeigen:

- Für den Be-/Entladevorgang von Fahrzeugen sind Stellflächen, Umschlagsflächen und Manövrierflächen so zu planen, dass das vorwärts Ein- und Ausfahren möglich ist.
- Es ist grundsätzlich eine Umschlagsfläche für das Be- und Entladen eines Lieferwagens bereitzustellen.
- Ebenso ist grundsätzlich ein Parkfeld für Besuchende so zu dimensionieren, dass auch ein Lieferwagen (z.B. für Handwerks- und Serviceleute) abgestellt werden kann. Es soll z. B. mittels Absperrpfosten bei Bedarf für das Parkieren eines Lieferwagens reserviert werden können. Aus diesem für Lieferwagen geeigneten Parkfeld dürfen Lieferwagen auch rückwärts ausparkiert werden.

- Bei regelmässigen grösseren Anlieferungen auf dem Areal, sind die privaten Flächen für das Befahren mit dem Lastwagen Typ B (11 m Länge) auszugestalten. Sofern kein Bedarf für eine mindestens wöchentliche Befahrung besteht, ist für die Befahrung auch ein kurzes Rückwärtsfahrmanöver erlaubt. Es darf aber nicht rückwärts auf den Strassenraum ausgefahren werden. Das Rückwärtsfahrmanöver muss zwingend durch eine zweite Person zu Fuss begleitet und überwacht werden.
- Werden im Areal regelmässig Lieferwagen, Lastwagen etc. parkiert, sind entsprechende Flächen gesondert von den Umschlagsflächen anzubieten.

Die Anlieferungs-felder (inkl. Umschlagsflächen) sollen als solche markiert werden und können rund um die Uhr oder nur zu gewissen Zeiten (z. B. 06:00 – 17:00 Uhr) ausschliesslich diesem Zweck zur Verfügung stehen. In der übrigen Zeit können die Flächen auf für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Einleitung

In der Stadt Luzern sowie in Kriens besteht eine begrenzte Anzahl öffentlicher Parkfelder, auf welchen Reisebusse für längere Zeit, z. B. über Nacht, abgestellt werden können. Die Nutzung dieser öffentlichen Reisebus-Parkfelder, die sich an den Standorten Brüelmoos und Rösslimatt Kriens befinden, führt zudem zu Leerfahrten zwischen dem Abstell- und dem Einsatzort, z. B. Hotels. Deshalb ist anzustreben, dass bei Hotels Abstellmöglichkeiten für Reisebusse angeboten werden. Das **Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement)** sieht darum vor, dass bei Hotels pro 50 Betten ein Parkfeld für Reisebusse erstellt wird. In der **Guide VSS 40 304**, welche die Planung von Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr regelt, werden die Abmessungen von Reisebus-Halteplätzen und -Parkfeldern definiert. Im Bestand oder bei Neubauten, die sich an bestehende Siedlungsstrukturen anlehnen (z. B. Blockrandbebauung), können diese Anforderungen oftmals nicht erfüllt werden.

Präzisierung

Das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste sowie der Gepäckumschlag müssen auf dem Privatareal sichergestellt sein und dürfen die Verkehrssicherheit auf Strassen und Wegen nicht beeinträchtigen.

Die Parkfelder für Reisebusse sind anhand des Kapitels 4.5.5 der **Guide VSS 40 304** zu dimensionieren.

Die Zufahrt zum Areal und die Wegfahrt vom Areal sind auf 15 m lange Reisebusse auszulegen und müssen grundsätzlich vorwärts erfolgen. Ein entsprechender Schleppkurvennachweis ist zu erbringen. Falls die Zufahrt nicht anders gelöst werden kann, sind in Absprache mit der Genehmigungsbehörde kurze Rückwärtsfahrmanöver erlaubt. Ein Ausfahren rückwärts auf den Strassenraum ist zu verhindern. Das Rückwärtsfahrmanöver muss zwingend durch eine zweite Person zu Fuss begleitet und überwacht werden.