



Schweizerischer Verband der Strassen- und
Verkehrsfachleute
Sihlquai 255
CH-8005 Zürich

Per Mail: vernehmlassung@vss.ch

Bern, 3. Dezember 2020

VSS-Norm 40 291 «Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen für Personenwagen und Motorräder»

Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Revision der Norm VSS 40 291 «Parkieren – Anordnung und Geometrie» Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Gerne benützen wir diesen Anlass, um auf unser Schreiben vom 19. Dezember 2019 zur Vorvernehmlassung der Norm VSS 40 291 «Parkieren – Anordnung und Geometrie» zurückzukommen. Wir gestatten uns, unsere grundsätzliche Einschätzung von damals zu wiederholen: Der Schweizerische Städteverband und seine Mitglieder sind an einem Normenwerk interessiert, das der spezifischen Voraussetzung des knappen Strassenraums in städtischen Gebieten Rechnung trägt und nicht dazu beiträgt, dort die Nutzungskonflikte zu verschärfen.

Insofern ist der Städteverband der Auffassung, dass das im Juli 2018 vom VSS abgeschlossene Normierungskonzept Stadt- und Agglomerationsverkehr so schnell wie möglich umgesetzt werden sollte. Wir ersuchen Sie deshalb, uns über den Stand dieses Vorhabens offiziell zu orientieren.

Unsere Vorschläge für die Anpassung der Norm 40 291 betreffen denn auch vor allem Punkte, in denen uns die Anwendung des vorgeschlagenen Normenwerks in städtischen Räumen problematisch oder ungeeignet erscheint. Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass Parkplätze nicht grösser dimensioniert werden sollten als bisher. Der von Ihnen argumentativ angeführten Zunahme von Fahrzeugtypen, welche die gängige Höchstbreite von 1.8 Metern überschreiten, steht in Städten und grossen Teilen der Agglomerationen der beschränkte, nicht vermehrbare Strassenraum gegenüber – notabene dort, wo das Bevölkerungswachstum am grössten ist. Dieses Wachstum wiederum legt eine möglichst flächeneffiziente Abwicklung auch des Strassenverkehrs nahe.



In der Abwägung der beiden Gesichtspunkte ist unseres Erachtens der knappe verfügbare Raum höher zu gewichten als eine der gegenwärtigen Tendenzen bei den Autozulassungen.

Beispiele für die Problematik der revidierten Norm gemäss dem vorliegenden Entwurf in urbanen Räumen sind die Senkrecht- und Schrägparkfelder, die mit Aufteilungen des Strassenraums kollidieren, in denen auch dem zunehmenden Fuss- und Veloverkehr Rechnung zu tragen ist.

Entsprechend sind wir der Auffassung, dass dieser Norm kein rechtsverbindlicher Charakter zukommen soll.

Für unsere detaillierten Bemerkungen verweisen wir auf das beiliegende Formular der Vernehmlassung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Stv. Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 18.11.2020	Kommentar von / Commentaire de: Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement und Tiefbau- und Entsorgungsdepartement	Rückfragen bei / Renseignements chez: Christoph Lienhard, Projektleiter, Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich christoph.lienhard3zuerich.ch
-----------------------------	---	--

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	-	-	-		

3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)

Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	C Voraussetzungen	5.1 / Tab. 1	T	Die Fahrzeugbreite ohne Rückspiegel (1.85 m) stimmt mit der Angabe der Norm 40 201 (1.80 m) nicht überein. Bei der Festlegung der minimalen Abmessungen der Fahrwege auf öffentlichem Grund besteht somit Verwirrung, ob von 1.85 m Breite auszugehen ist.		
		5.1	R	Ein Satzzeichen fehlt nach dem Satz "Für die Abmessungen der Parkfelder sind folgende Bemessungsfahrzeugdaten massgebend"		
	D Anordnung der Parkieranlagen und Parkfelder	8.4	T	Bei den kombinierten Parkieranlagen werden "Velos" thematisiert. Sind Velos mit Elektroantrieb (E-Bikes) hier berücksichtigt? Wenn ja, bis zu welcher Trettunterstützung?		
		9.1 / Abb. 2	T	Die vorgesehene Anordnung von Senkrecht- bzw. Schrägparkfeldern entlang des öffentlichen Strassenraums erachten wir generell als kristisch und als nicht empfehlenswert, insbesondere, weil die erforderlichen Sichtweiten nicht eingehalten werden können. Deshalb ist im Interesse der Verkehrssicherheit und angesichts des zunehmenden Anteiles von Fuss- und Veloverkehr in urbanen Gebieten generell oder zumindest bei stärkerem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen bzw. in urbanen Gebieten von Senkrecht- und Schrägparkfeldern entlang des Strassen- und Trottoirrandes abzuraten. Der Titel der Abbildung 2 lautet "Anordnung von Parkfeldern mit Manövern auf der Fahrbahn von siedlungsorientierten Strassen". Im Abschnitt 9.1 wird erwähnt, dass "Parkieranlagen in <u>der Regel</u> nur an siedlungsorientierten Strassen zulässig sind." Die Ausnahme der Parkieranlagen an verkehrsorientierten Strassen ist somit nicht ausgeschlossen. Der Titel der Abbildung 2 soll entsprechend angepasst werden, sodass sie auch für die verkehrsorientierten Strassen gilt.		
		9.2		Bei Längsparkfeldern mit parallel verlaufendem Velostreifen ist der zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstand aufgrund öffnender Türen zu definieren bzw. auf die entsprechenden Normen hinzuweisen.		
		9.3		Der empfohlene Sicherheitsabstand von 0.50 m zeigt, dass das Thema Sicherheit von Senkrecht- und Schrägparkfeldern durchaus erkannt wurde. Unter Berücksichtigung der Anforderungen an Sichtweiten im VSS-Normenwerk wird an dieser Stelle ein Mass angeregt, welches der minimalen Beobachtungsdistanz in anderen Normen entspricht, also minimal 1.5 m. Damit wäre die Verkehrssicherheit besser gewährleistet.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

	E Geometrie der Parkfelder und Fahrgassen	11 / Abb. 5	T	"Ist auf der Fahrbahn ein Radstreifen vorhanden, so ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 0.70 m zwischen dem Radstreifen und den Längsparkfeldern anzuordnen." Der neue Sicherheitsabstand von 0.70 m (bisher: 0.50 m) ist im innerstädtischen Bereich aufgrund der ohnehin knappen Platzverhältnisse höchstproblematisch und nicht umsetzbar. Zudem fehlt eine Begründung, warum der bisher angeordnete Sicherheitsabstand von 0.50 m nicht mehr ausreichend ist.		
		12 / Tab. 4		Auf die Vergrösserung der Parkfelder gegenüber der geltenden Norm ist angesichts des beschränkten Strassenraums zu verzichten. Das gilt sowohl für die minimale Länge (bei 5.75m belassen), als auch für die minimale Breite (bei 2.35 m belassen). Da Parkierungsanlagen im Einbahnverkehr gem. Tab. 5 mit einer minimalen Breite von neu 3.20m betrieben werden können, wäre es ausserordentlich hilfreich, wenn in der Tab. 4 insbesondere für den Parkwinkel 90° die Breite der Fahrgasse bis zum Wert von 3.2m ergänzt wird. So könnten die Breiten der Parkfelder auch für die Einbahnstrassen bis 3.2m aus der Tab. 4 gelesen werden.		
		13 / Abb. 7	T	Bei der Abbildung der senkrechten Parkfelder für Fahrzeuge von Behinderten soll die Länge eines Parkfeldes angegeben werden.		
		16 / Abb. 9 / Tab. 10		Generell sind die beiden Skizzen für BA und BB nicht einfach verständlich. Es wäre hilfreich, wenn die Einfahrtsrichtung in das Parkfeld mit einem Pfeil o.ä. gekennzeichnet wird. Zudem ist die Verständlichkeit resp. die Anwendung der blauen, schrägen Linien in Verbindung mit der Tab. 10 erschwert. Wir regen an, dass hier eine Verbesserung zur Verständlichkeit gesucht wird.		
	F Geometrie der Zu- und Wegfahrtsanlagen	20.1 / Abb. 10	R	Abbildung 11A: Die Abbildung bezieht sich auf Fahrwege in Geraden. Somit sind die Begriffe "Fe / Fi" und "Fe / Fa" beim zweiten Bild der ersten Zeile überflüssig		
		22 / Abb. 15	R	Die Breiten und Höhen beziehen sich auf vorgängige Werte. Es wäre hilfreich, wenn ein Verweis auf die richtigen Kapitel / Tabellen gemacht wird.		

4. Rechtsverbindlichkeit

Estimation des coûts

Sind Sie der Auffassung, dass gegenüber dem UVEK zu beantragen sei, die Norm als rechtsverbindlich zu erklären?

ja / oui

Jugez-vous qu'il faut solliciter au DETEC de déclarer la norme juridiquement obligatoire?

nein / non

5. Kosteneinschätzung

Estimation des coûts

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als
Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,

- kostensteigernd / *augmente les coûts*
 kostenneutral / *n'influence pas les coûts*
 kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als
Jugez-vous ce changement comme

- substantiell / *substantiel*
 nicht substantiell / *pas substantiel*