



Kanton Zürich  
Baudirektion  
**Tiefbauamt**  
Strasseninspektorat

Fachstelle Verkehrssicherheit

Stevan Skeledzic  
Leiter Verkehrssicherheit / SiBe ZH

# **Richtlinie Parkieren entlang von Staats- strassen**

1.0  
1. November 2022

## Gültigkeit

Diese Richtlinie tritt per 1. November 2022 in Kraft.

## Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FG	Fussgänger
Fz	Fahrzeug
Fz/d	Fahrzeuge pro Tag
km/h	Kilometer pro Stunde
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PF	Parkfeld
SSV	Signalisationsverordnung
V <sub>sig</sub>	Signalisierte Geschwindigkeit
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- & Verkehrsfachleute

## Versionenkontrolle

Version	Datum	Autor	Änderungsbeschreibung
0.1	15.11.2018	aw	Dokument erstellt
0.2	04.03.2022	MP	Dokument ergänzt
0.3	17.05.2022	MP	Dokument überarbeitet; an Arbeitspapier angepasst
0.3	15.08.2022	Sk/RL	Dokument gegengelesen und ergänzt
0.4	13.10.2022	MP	Dokument korrigiert
1.0	01.11.2022	Sk	Freigabe durch TBA GL am 27.10.2022

# Inhalt

<b>1. Allgemeines</b>	<b>4</b>
1.1.    Zweck	4
1.2.    Geltungsbereich	4
1.3.    Begriffe	5
1.4.    Grundsätze	5
<b>2. Anforderungen an das Parkieren</b>	<b>5</b>
2.1.    Lage und Verkehrsaufkommen	5
2.2.    Sichtverhältnisse	7
2.3.    Lage im Bereich Trottoir/Gehweg	8
<b>3. Dimensionierung der Parkierung</b>	<b>9</b>
<b>4. Bewirtschaftung</b>	<b>10</b>
<b>5. Genehmigung</b>	<b>11</b>

**Als Basis für die Anordnung und Geometrie von Parkierungsanlagen gilt die Norm VSS 40 291, gültig ab dem 8. Dezember 2021. Die im vorliegenden Dokument aufgeführten Ergänzungen gehen der Norm VSS 40 291 als Richtlinie vor. Somit bilden die vorliegenden Ergänzungen zusammen mit der Norm VSS 40 291 die Richtlinie über die Anordnung und Geometrie von Parkierungsanlagen entlang von Staatsstrassen des Kantons Zürich.**

# 1. Allgemeines

Das vorliegende Dokument wurde als Ergänzung sowie Präzisierung zur VSS-Norm 40 291 erarbeitet. Es soll projektierenden Ingenieurbüros sowie kommunalen und kantonalen Behörden bei der Projektierung von neuen und bestehenden Parkplätzen / Parkfeldern entlang von Staatsstrassen eine praxisnahe Hilfe sein. Primär werden die Anforderungen und die Dimensionierung von Längsparkfelder behandelt.

## 1.1. Zweck

Die technische Richtlinie ergänzt und präzisiert die Planungsgrundsätze aus der VSS-Norm 40 291 und regelt die Handhabung von Parkierungsanlagen entlang von Staatsstrassen im Eigentum des Kantons.

## 1.2. Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt für alle Längsparkierungsanlagen, welche direkt von einer Staatsstrasse des Kantons Zürich erschlossen werden. Sie gilt für Neuanlagen und Anlagen, die angepasst werden. Bei grösseren Sanierungsmassnahmen sowie erheblicher bzw. geänderter Verkehrszunahme gilt die Richtlinie.

Es sollen nicht alle bestehenden Parkfelder der Richtlinie angepasst werden. Zudem gilt die Richtlinie nicht für Parkierungsanlagen gemäss den regionalen Richtplänen, nicht für Parkplätze und auch nicht für private Parkfelder.

## **1.3. Begriffe**

In den VSS-Normen und auch der Signalisationsverordnung wird zwischen «Parkfeld» und «Parkplatz» unterschieden. Ein «Parkfeld» ist eine abgegrenzte Fläche, auf der ein Fahrzeug parkiert werden kann. Ein «Parkplatz» ist eine Parkieranlage, welche aus mehreren Parkfeldern besteht.

## **1.4. Grundsätze**

Der Verkehr auf Staatsstrassen darf durch Parkierungsmanöver nicht unzumutbar behindert werden. Neben dem motorisierten Verkehr ist insbesondere auch dem Langsamverkehr besondere Beachtung zu schenken.

Wenn Parkfelder ausserhalb des Strassenraums erstellt werden können, ist dies vorzuziehen. Idealerweise werden Parkfelder zu einer Parkieranlage zusammengeführt, welche rückwärtig erschlossen wird.

# **2. Anforderungen an das Parkieren**

## **2.1. Lage und Verkehrsaufkommen**

Entlang von Staatsstrassen ist innerorts bis zu einem maximalen DTV von 8'000 Fz/d und einer maximalen Signalisation von 50 km/h eine Längsparkierung denkbar.

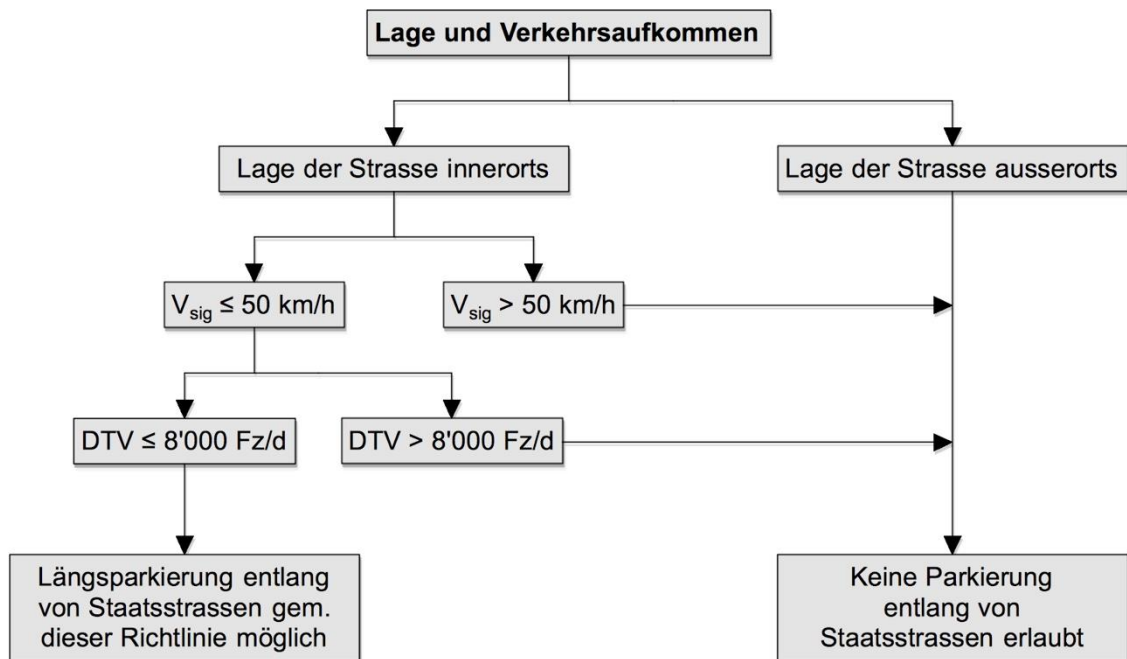


Abbildung 1: Anforderungen an Lage und Verkehrsaufkommen

Sofern die Verkehrssicherheit nachgewiesen werden kann, sind in Ausnahmefällen, bei einem geringeren DTV als 1'500 Fz/d, Senkrecht- und Schrägparkierungen denkbar.

## 2.2. Sichtverhältnisse

Parkfelder in den freizuhaltenden Sichtfeldern von Knoten, Querungsstellen mit und ohne Fussgängerstreifen, Grundstückzufahrten, Bushaltestellen usw. sind nicht zulässig. Zudem darf der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit durch Parkfelder allgemein nicht behindert werden.

Die Sichtverhältnisse von naheliegenden Knoten, Querungsstellen, Bushaltestellen, etc. müssen beim Projektieren immer aufgezeigt werden. Als Grundlage sind die VSS-Normen SN 40 273a und SN 40 241, die Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) Nr. 700.4 und die Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen des Kantons massgebend.

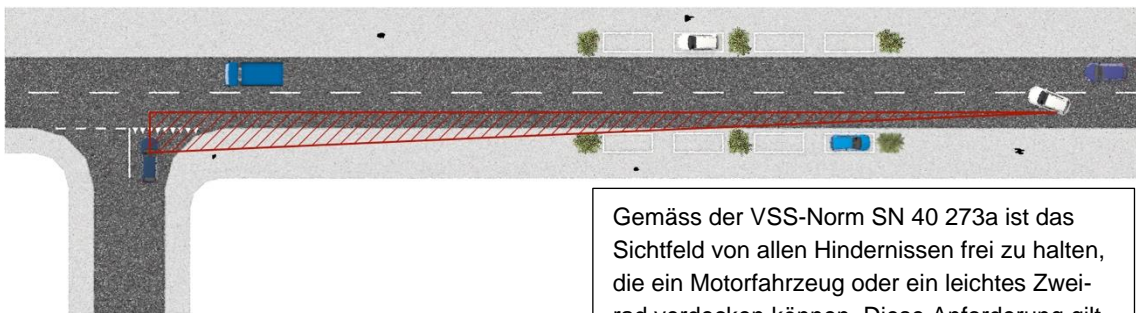


Abbildung 2: Beispiel bei Knoten

Gemäss der VSS-Norm SN 40 273a ist das Sichtfeld von allen Hindernissen frei zu halten, die ein Motorfahrzeug oder ein leichtes Zweirad verdecken können. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate oder parkierte Fahrzeuge.

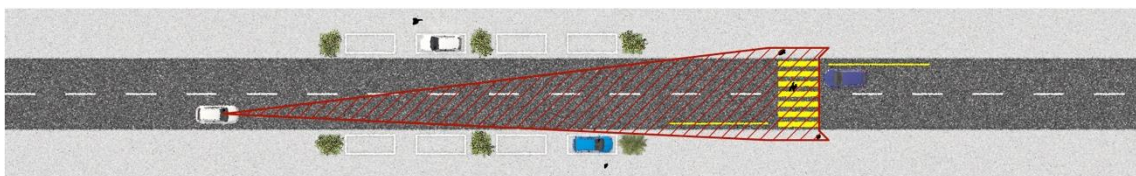


Abbildung 3: Beispiel bei Fussgängerstreifen

Gemäss der Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen des Kantons Zürich sind die Sichtfelder bei Fussgängerstreifen auf einer Höhe von 0.60 m bis 2.50 m (z.B. Parkfelder und -buchten, Bushaltestellen, Reklametafeln) bzw. bei Bepflanzungen bis 3.00 m von Sichthindernissen freizuhalten.

## 2.3. Lage im Bereich Trottoir/Gehweg

Gemäss der VSS-Norm 40 291 ist der Gehweg bei Längsparkfeldern hinter den Parkfeldern zu führen.

Als Ergänzung zur VSS-Norm darf, bei einem geringeren Fussverkehrsaufkommen als 100 Fussgänger in den 5 massgebenden Stunden und gleichzeitig hoher Verkehrsmenge auf der Fahrbahn, der Gehweg vor den Parkfeldern angeordnet werden. Im Falle von Radwegen oder wenn das Velofahren auf dem Trottoir gestattet ist, ist dies nicht zulässig. Der Fussverkehr muss mindestens auf einer Seite der Parkfelder mit der notwendigen Breite vorbeigehen können.

### Normalfall

Der Normalfall ist grundsätzlich immer anzustreben.

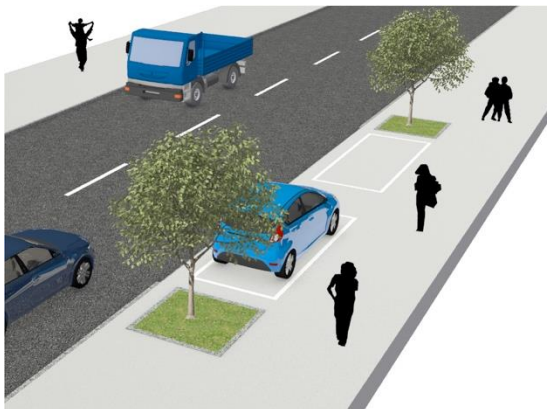


Abbildung 4: Bsp. Normalfall, Parkfelder vor Gehweg

### Ausnahmefall

Möglich bei:

- < 100 FG / 5 höchsten Stunden
- Hohes Verkehrsaufkommen auf Fahrbahn
- Reinem Gehweg (nicht bei Radweg und nur wenn keine Velos auf dem Trottoir gestattet sind)



Abbildung 5: Bsp. Ausnahmefall, Parkfelder hinter Gehweg



## 3. Dimensionierung der Parkierung

Gemäss VSS-Norm SN 40 291a wird der Manövrierbereich immer innerhalb des Parkfeldes angeordnet. Jedes einzelne Parkfeld muss separat markiert werden. Eine Längsmarkierung ohne Zuteilung der einzelnen Parkfelder ist nicht erlaubt. Im Gegensatz zur VSS-Norm sind die Parkfelder mindestens 2.00 m breit zu dimensionieren. Zusätzlich ist ein Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und Parkfeldern von 0.50 m einzuplanen. Wenn auf der Fahrbahn ein Radstreifen vorhanden ist, gelten die Vorgaben aus den Velostandards (0.75 m). Die Parkfelder dürfen ein maximales Längs- und Quergefälle von 6 % aufweisen. Anzustreben sind Zweierpakete gemäss der untenstehenden Abbildung 6.

### Normalfall

Grundsätzlich ist immer der Normalfall mit Zweierpaketen anzustreben.

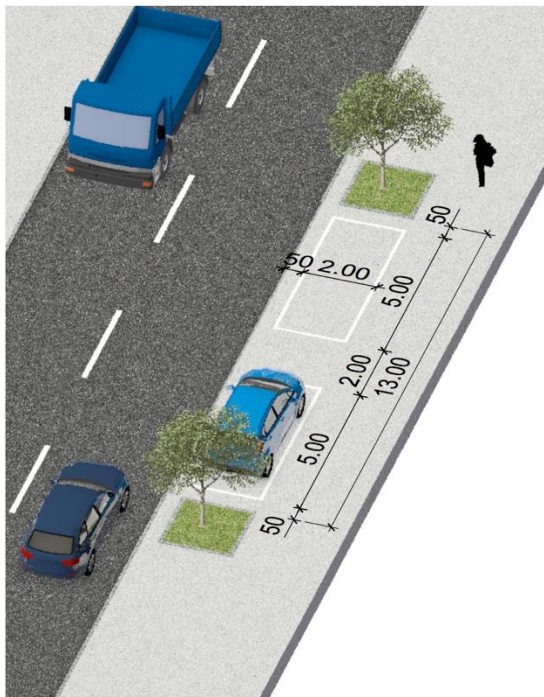


Abbildung 6: Dimensionierung Parkierung, Normalfall

### Ausnahmefall

Der Ausnahmefall ist nur unter speziellen Bedingungen möglich. Dafür ist aber eine spezifische Untersuchung notwendig, bei der in einem separaten Bericht beschrieben wird, warum dieser Ausnahmefall notwendig ist.

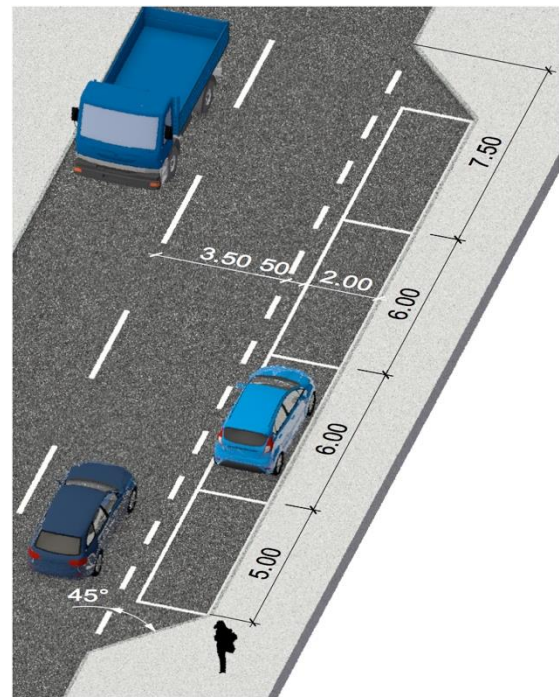


Abbildung 7: Dimensionierung Parkierung, Ausnahmefall

(Die Parkfelder können auch auf Niveau des Trottoirs angeordnet werden)

## 4. Bewirtschaftung

Parkfelder entlang von Staatsstrassen auf Strassenparzellen gehören zur Strasse und liegen damit in der Zuständigkeit des Strasseninspektorats als Eigentümerversorger. Sie können jederzeit angepasst oder aufgehoben werden, wenn der Strasseneigentümer dies als notwendig erachtet. Es bestehen keine Ansprüche Dritter (insbesondere von Gemeinden, Anwohnern und Unternehmen) auf Fortbestand der Parkplätze.

Das Strasseninspektorat als Eigentümerversorger ist auch berechtigt, Vorschriften zur Nutzung der Parkplätze zu erlassen. Dazu gehören auch Beschränkungen der Nutzungsdauer und Gebühren für Kurzzeitparkierung. Gemäss Ziff. 3 des Anhangs zur Sondergebrauchsverordnung vom 24. Mai 1978, ist die Dauerparkierung allerdings nur gebührenpflichtig, wenn auch auf Gemeindestrassen eine Gebührenpflicht besteht.

Parkfelder entlang von Staatsstrassen dienen in erster Linie dem Einkaufen bzw. der Erschliessung von Geschäften in Ortszentren sowie dem Besucherverkehr. Dieser Zweck ist mittels Bewirtschaftung zu sichern. Parkplätze entlang von Staatsstrassen sind nicht zur Dauerparkierung von Pendlern, Beschäftigten und Anwohnenden vorgesehen. Mit einer maximalen Parkdauer von 30-60 Minuten kann dies erfahrungsgemäss gut verhindert werden. Die Bewirtschaftung kann mit blauer Zone oder mit Parkuhren umgesetzt werden.

Das ganze Seeufer des Zürichsees ist als kantonales Erholungsgebiet im Richtplan eingetragen. Deshalb können Parkfelder entlang der Seestrasse auch für Erholungszwecke genutzt werden. Dies gilt insbes. für bestehende Parkfelder in der Nähe von öffentlichen Zugangsstellen zum See und von Badeanstalten. Sie sind ebenfalls vor Pendlern, Beschäftigten und Anwohnenden durch Bewirtschaftung zu schützen. Für den Zweck Erholung sind längere Parkdauern notwendig. Daher wird die Parkdauer auf max. 4h beschränkt.

Anwohnerparkierung ist nur in den Fällen möglich, wenn nachgewiesenermassen ein erhebliches Defizit an Abstellplätzen in der näheren Umgebung herrscht. In diesen Fällen kann die maximale Parkdauer nachts, an Wochenenden und Feiertagen aufgehoben werden. Die Situation ist periodisch zu überprüfen, z.B. wenn mit Neu- und Umbauten neue Abstellplätze auf den anliegenden Grundstücken entstanden sind.

Die Kontrolle über den ruhenden Verkehr und damit die Bussenerhebung sind Aufgabe der Gemeinden. Die Bestimmungen für die Bewirtschaftung sind in die kommunalen Parkplatzvorschriften aufzunehmen.

Die Bewirtschaftung ist mit Vertrag zwischen Gemeinde und TBA zu vereinbaren. Das TBA ist für den baulichen, die Gemeinde für den betrieblichen Unterhalt zuständig. Mit Einnahmen aus Parkuhren wird der Unterhaltsaufwand gedeckt.

# 5. Genehmigung

Anlässlich GL TBA vom 27. Oktober 2022 freigegeben.

**Baudirektion**  
**Tiefbauamt**

Felix Muff, Amtschef