

# PARKINGGUIDELINE

Schweizer Berufs-/Fachverein des ruhenden Verkehrs

September 2024



## Erstellung von Motorradparkplätzen in Parkings

## Inhalt

<b>1. Hintergrund .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Auf was kommt es an bei der Schaffung von Motorradparkplätzen?.....</b>	<b>4</b>
2.1. Drei Möglichkeiten zur Einrichtung eines Parkplatzes.....	4
2.2. Abmessungen eines Motorradparkplatzes .....	6
<b>3. Besonderheiten für die Schaffung von Motorradparkplätzen in Parkhäusern mit Schranken ...</b>	<b>7</b>
3.1. Anpassung der Fahrspuren .....	7
3.2. Anpassung des Zählsystems.....	7
3.3. Kennzeichenerfassung .....	7
3.4. Anpassung des Betriebsreglementes.....	10
<b>4. Kosten für Anpassungen.....</b>	<b>11</b>
4.1. Anpassungskosten in Parkings mit und ohne Schranken.....	11
4.2. Anpassungskosten in Parkings mit Schranken.....	11
4.3. Anpassungskosten Parkings ohne Schranken .....	12
<b>5. Tarif-Beispiele.....</b>	<b>12</b>
5.1. Parkings mit Schranken.....	12
5.2. Parkings ohne Schranken / Aussenparkplätze .....	12
<b>6. Parkieren von Motorrädern im öffentlichen Raum .....</b>	<b>13</b>

### IMPRESSUM

Herausgeber: ParkingSwiss; Inhalt: Damien Zuber, Direktor Fondation des Parkings, Genf; Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Übersetzung franz.: TTN Translation Network, Genève; Bilder: Fondation des Parkings, Genève ; [www.parkingswiss.ch](http://www.parkingswiss.ch)

## 1. Hintergrund

Die Nachfrage nach Motorrad-Parkplätzen in Parkings ist im Steigen begriffen. Gegenüber einem Abstellplatz im Freien bietet ein Parkplatz in einem Parking dem Motorradfahrer zahlreiche Vorteile:

- Zeitersparnis – weil ein freier Platz in Parkings eher zu finden ist als auf öffentlichen Strassen
- Geringeres Risiko für Bussen – weil die Polizei beim Parkieren ausserhalb der Parkfelder immer weniger Toleranz zeigt.
- Mehr Schutz – weil ein Parkplatz im Parking vor Witterungseinflüssen, Beschädigung und Diebstahl schützt.
- Mehr Komfort – weil die Nutzer wissen, wo sie in Parkings einen freien Abstellplatz finden.
- Clevere Kombination von Parkieren und Aufladen des Elektromotorrads – weil in immer mehr Parkings Ladestationen für Elektromotorräder verfügbar sind. Das ist umso wichtiger, weil viele Motorradfahrer als Mieter Schwierigkeiten haben, in privaten Einstellhallen eine Ladestation installieren zu lassen.

Gleichzeitig sind in einigen Parkings die Autoparkplätze ungenügend besetzt, sei es wegen Homeoffice oder weil das eigenen Fahrzeugs weniger oft benutzt wird.

Fazit: Die Schaffung von Motorrad-Parkplätzen in Parkings dient den Nutzern ebenso wie den Parkingbetreibern, die damit ihre Parkplatzauslastung optimieren können.

Wir zeigen Ihnen in dieser ParkingGuideline, auf was es bei der Schaffung von Motorrad-Parkplätzen in Parkings ankommt.

### **Revidierte VSS-Parkierungsnorm**

Die revidierte Norm VSS 40291 «Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen für Personenwagen und Motorräder» bringt einige Neuerungen und berücksichtigt die Entwicklungen des schweizerischen Fahrzeugparks. Neu wird in dieser Norm die Dimensionierung für Längs-, Schräg- und Querparkfelder für Motorräder in gleicher Weise angegeben wie für die Parkierung von Personenwagen.

## 2. Auf was kommt es an bei der Schaffung von Motorradparkplätzen?

### 2.1. Drei Möglichkeiten zur Einrichtung eines Parkplatzes

- Nutzung von Restflächen, die für die Nutzung durch Autofahrer zu klein sind  
Im Parking Cornavin (Bahnhof Genf) konnten beispielsweise 120 zusätzliche Motorradparkplätze geschaffen werden, ohne einen einzigen Autoparkplatz aufheben zu müssen.



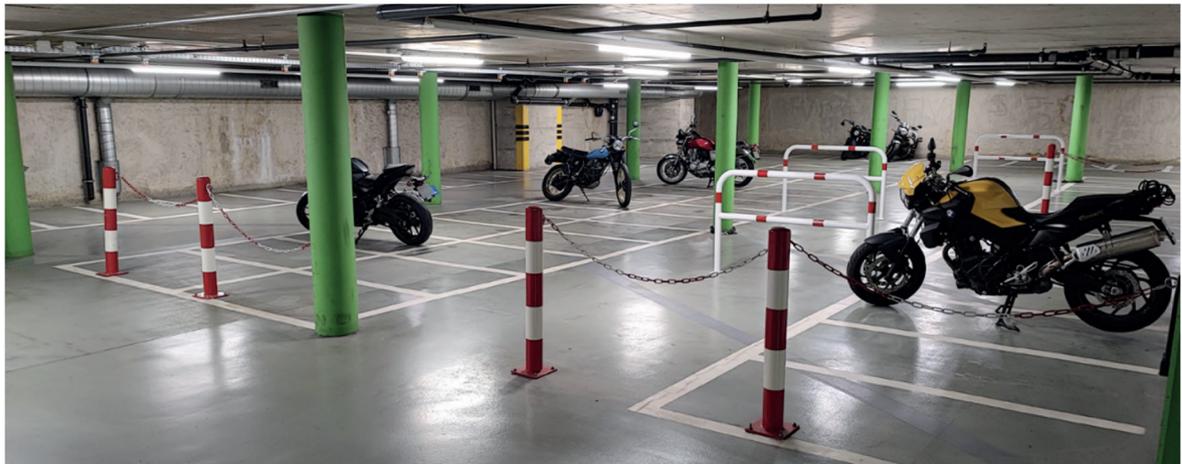
- Umwandlung bestehender Autoparkplätze in Motorradparkplätze

Als Faustregel kann gelten:

- Für 4 Motorradparkplätze muss 1 Autoparkplatz aufgehoben werden, falls keine neue Fahrspur vorgesehen ist
- Für 8 Motorradparkplätze müssen 3 Autoparkplätze aufgehoben werden, falls eine neue Fahrspur vorgesehen ist.



- Umnutzung einer Parkfläche für das Abstellen von Motorrädern



**Durchschnittliche Grundfläche eines Motorradparkplatzes**

Nutzung von Restflächen	Schaffung von Motorradplätzen (2.50m x 1.25m) in ungenutzten Nischen des Parkhauses
Umwandlung einer Parkfläche zur spezifischen Nutzung durch Motorräder	4m <sup>2</sup> bis 5m <sup>2</sup> auf einem oberirdischen Parkplatz 5m <sup>2</sup> bis 6m <sup>2</sup> in einem Parkhaus
Umwandlung von Autoplätzen in Motorradplätze (ein Autoplatz ergibt vier Motorradplätze am Ende der Reihe)	5m <sup>2</sup> bis 6.5m <sup>2</sup> auf einem oberirdischen Parkplatz 6.5m <sup>2</sup> bis 7.5m <sup>2</sup> in einem Parkhaus
Umwandlung von Autoplätzen in Motorradplätze (drei Autoplätze ergeben acht Motorradplätze)	7.5m <sup>2</sup> bis 9.5m <sup>2</sup> auf einem oberirdischen Parkplatz 9.5m <sup>2</sup> bis 11.5m <sup>2</sup> in einem Parkhaus

## 2.2. Abmessungen eines Motorradparkplatzes

Die neue Norm (VSS 40 291:2021) empfiehlt folgende Abmessungen:

Abmessungen der Parkfelder für Motorräder <i>Dimensions des cases de stationnement pour motocycles</i>							
Parkfeld- winkel	Breite des Parkfeldes		Länge des Park- feldes	Zuschlag bei Hinder- nissen (Wände)	Breite der Fahr- gasse im Einbahn- verkehr	Breite der Fahr- gasse im Gegen- verkehr	Breite der Fahr- gasse in Kehren (ohne Kreuzen)
<i>Angle de stationne- ment</i>	<i>Largeur de la case de stationnement</i>		<i>Longueur de la case de station- nement</i>	<i>Supplément en cas d'obstacle (parois)</i>	<i>Largeur de l'allée de circulation à sens unique</i>	<i>Largeur de l'allée de circulation à trafic bidirectionnel</i>	<i>Largeur de l'allée de circulation en courbe (sans croisement)</i>
<i>W</i>	<i>B</i> [m]	<i>b</i> [m]	<i>L</i> [m]	<i>Z</i> [m]	<i>F<sub>e</sub></i> [m]	<i>F<sub>R</sub></i> [m]	<i>F<sub>k</sub></i> [m]
90°	1,20	1,20	2,30	0,20	3,00	4,00	2,50
60°	1,20	1,40	2,10	0,10	2,50	–	2,75
45°	1,20	1,70	1,90	0,05	2,00	–	3,00
30°	1,20	2,40	1,70	–	2,00	–	3,00
0° (längs / longitudinal)	1,20	–	2,50	0,20	2,00	4,00	3,00

### Flächen mit leichtem Gefälle

Als Motorradabstellplätze eignen sich nur Bodenplatten mit weniger als 2 % Gefälle. Nur so ist gewährleistet, dass Motorräder durch den Seitenständer im Gleichgewicht gehalten werden.

### 3. Besonderheiten für die Schaffung von Motorradparkplätzen in Parkhäusern mit Schranken

#### 3.1. Minimale Höhe / Anpassung der Fahrspuren

Die Schaffung von Motorradparkplätzen in bestehenden Parkings setzt voraus, dass überall eine minimale Höhe von 190 cm nicht unterschritten wird.

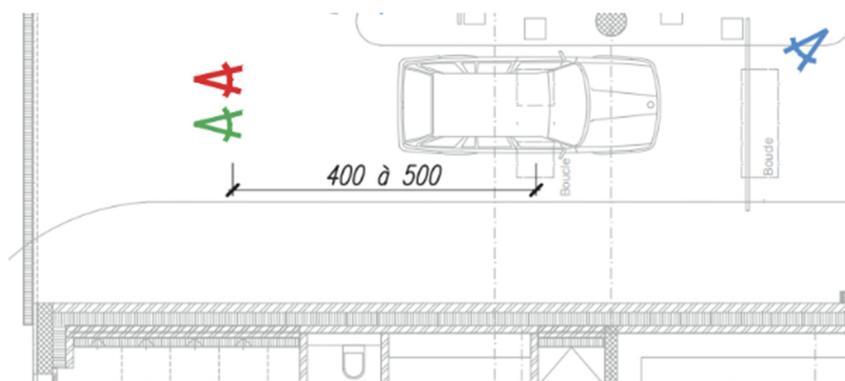
Weiter müssen die Fahrspuren für Motorräder so angepasst werden (z. B. mit Pfosten), damit Motorradfahrer gezwungen sind, ein Parkingticket zu beziehen oder ihre Abo-Karte vorzuzeigen.

#### 3.2. Anpassung des Zählsystems

- Zugangskontrolle: Austausch oder Anpassung der Schranken
- Aktualisierung der Kassenautomaten
- Aktualisierung der Software für die Verwaltungszentrale
- Umrüsten der Ticketautomaten und/oder eine Lösung für die papierlose Parkgebührenbezahlung (Zahlung per Telefon) mit einem differenzierten Auto-/Motorradtarif  
Falls die Einfahrt von Motorrädern ohne vorgängig Zufahrtskontrolle möglich ist, müssen periodisch Zahlungskontrollen durchgeführt werden, damit sichergestellt ist, dass die Nutzer die Parkgebühr entrichtet haben

#### 3.3. Kennzeichenerfassung

- Ein automatisches Kontrollschild-Lesegerät ermöglicht die Zuordnung des Kennzeichens zum Parkingticket oder zum Abonnement.
- Für Motorräder, welche nur über ein hinteres Kontrollschild verfügen, sind Kameras an der Decke hinter dem Fahrzeug anzubringen.



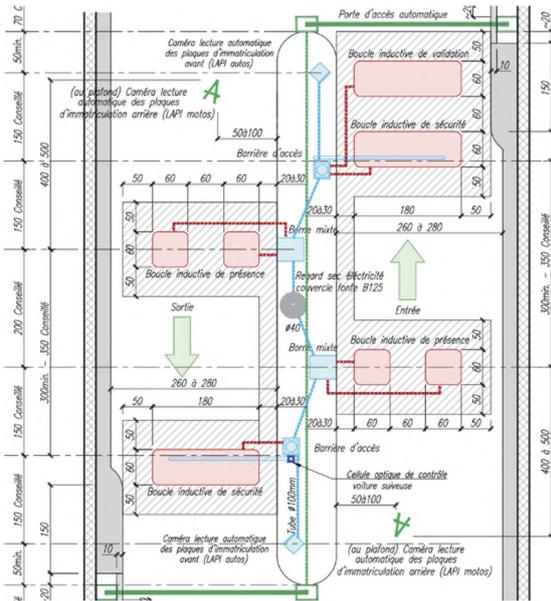
RJ45 (POE)  Caméras de vidéosurveillance au plafond

RJ45 220V (Câbles)  LAPI avant autos

RJ45 (POE)  LAPI arrière motos

### 3.4. Zähl- und Leitsystem

Einbau von Doppelschleifen, um bei Ein- und Ausfahrten Motorräder und Autos unterscheiden zu können.



Hinweis: Wenn jede Parkingebe mit einem Zählsystem ausgestattet ist, sollte die Motorradparkzone möglichst auf derselben Ebene wie die Parkingeinfahrt liegen, um die Anzahl der zu installierenden Motorradschleifen zu verringern.

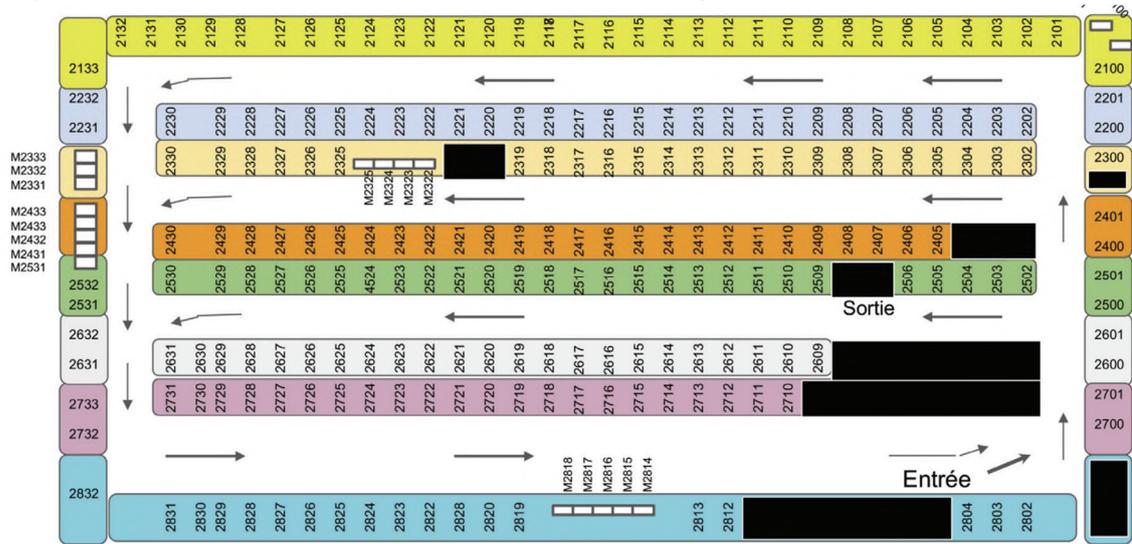
Mit kameragestützten Zähl und Leitsystemen kann zudem die Belegung sowie die Anzahl freier Motorrad-Parkplätze angezeigt werden.

### 3.5. Zusätzliche Markierung und Beschilderung

- Es empfiehlt sich, für alle Felder einen neutralen und identischen Farbton zu wählen. Dies erleichtert die Umwidmung von Parkfeldern, da sich die Nutzung eines Parkings im Laufe der Zeit ändern kann.



- Die Nummerierung der Motorradplätze folgt der gleichen Logik wie die der Autoplätze. Dabei wird der Nummer der Buchstabe M vorangestellt



- Innenbeschilderung (um Motorradfahrer zum Parkplatz zu führen, Beschilderung an den Parkfeldern, Hinweis an den Kassen)



- Vertikale Aussenbeschilderung (vgl. Motorradverbotschild, das ausgetauscht werden muss)



### 3.6. Elektromobilität

- Leistung der Ladestationen: 3.7 kW
- Typ 1, Typ 2, T23
- Kostenlos oder CHF 1.—pro Stunde



### 3.7. Anpassung des Betriebsreglementes

Falls erforderlich sind die Vorschriften des Betriebsreglements anzupassen.

## 4. Kosten für Anpassungen

### 4.1. Anpassungskosten in Parkings mit und ohne Schranken

Einmalige Kosten (Schätzungen)	Kosten in CHF
<b>Markierung der Parkplätze</b>	5.—pro Laufmeter für weisse Markierung und Ausgestaltung von Parkplätzen
<b>Beschilderung</b> Schilder ausserhalb und innerhalb des Parkings, Aushang der Parkordnung, der Parkgebühren an den Kassen	600.— bis 1000.—pro Schild
<b>Informatik</b> Anpassungen auf den Servern der Verwaltung von Parktarifen und Abonnements	Zu bestimmen
<b>Kommunikation</b> Aktualisierung der Website, Kundeninformation über die neue Dienstleistung	Zu bestimmen

### 4.2. Anpassungskosten in Parkings mit Schranken

Einmalige Kosten (Schätzungen)	Kosten in CHF
<b>Anpassungen des Zahlungssystems</b>	
- Kassen aktualisieren	2000.—pro Kasse
- Software-Updates, ggf. Austausch von Servern je nach Version des Zahlungssystems	10 000.— bis 15 000.—
- Programmierung, Montage, Inbetriebnahme, Test, Projektmanagement	13 000.— bis 15 000.—
- Schleifen	1400.— für 1 Einfahrt / 1 Ausfahrt
- Anpassung der Schranken	1000.— wenn nur der Schrankenarm geändert werden muss pro Schranke  4000 - 5000.—wenn Schranke und Ein-/Ausfahrtsstation ausgetauscht werden müssen
<b>Verschiedenes</b>	
- Integration von Motorrädern in das Managementsystem	Je nach System
- Einsatz Techniker und Informatiker	Zu bestimmen
- Einnahmeverluste während Anpassungen des Zahlungssystems (offene Schranken)	3-5 Ausfalltage

### 4.3. Anpassungskosten Parkings ohne Schranken

Einmalige Kosten (Schätzungen)	Kosten in CHF
Anpassung des Betriebsreglementes (falls nötig)	Zu bestimmen
Einführung der Zahlungsmöglichkeit per Telefon	3000.--

Wiederkehrende Kosten (Schätzungen)	Kosten in CHF
Parkkontrollen	Je nach Häufigkeit

## 5. Tarif-Beispiele

Bei den folgenden Preisbeispielen handelt es sich um Tarife, wie sie in den Parkings der Fondation des Parkings (Genf) für Motorrad-Parkplätze erhoben werden.

### 5.1. Parkings mit Schranken

Stundentarif werktags Montag-Freitag 7-19 Uhr	CHF 1.— für 3 Stunden
Stundentarif in Randzeiten Montag-Freitag 19-7 Uhr + Wochenenden/Feiertage	CHF 1.-- für 6 Stunden
Motorrad-Abonnement	CHF 44.-- / Monat CHF 484.--/Jahr
Multiparking-Abonnement (gültig für mehrere Parkings in der Stadt):	CHF 60.-- / Monat CHF 600.-- / Jahr

### 5.2. Parkings ohne Schranken / Aussenparkplätze

Stundentarif werktags Montag-Freitag 7-19 Uhr	CHF -.30 / Stunde
Stundentarif in Randzeiten Montag-Freitag 19-7 Uhr + Wochenenden/Feiertage	gratis
Motorrad-Abonnement	CHF 32.-- / Monat CHF 352.--/Jahr

Die Bezahlung erfolgt über Zahlungsapps per Mobiltelefon.  
Einige Motorradparkplätze sind auch mit einer zentralen Parkuhr ausgestattet.

## 6. Parkieren von Motorrädern im öffentlichen Raum

Im Allgemeinen gilt in den Gemeinden für Motorräder das Prinzip des kostenlosen und unbegrenzten Parkierens. Es ist jedoch möglich, für das Parkieren von Motorrädern im öffentlichen Raum Gebühren zu erheben und die Parkdauer zu begrenzen.

2024 beendete die Stadt Luzern ein zweijähriges Pilotprojekt für die Erhebung von Gebühren für Motorräder. Die Gebühr betrug 60 Rappen pro Stunde. Es zeigte sich, dass die 24 kostenpflichtigen Plätze wenig genutzt und in der näheren Umgebung deutlich mehr Bussen für falsch parkierte Motorräder ausgestellt wurden. Die Stadt Luzern kam zum Schluss, dass gebührenpflichtige Motoparkplätze zwar grundsätzlich ein gutes Mittel sind, um die Nachfrage zu lenken. Nötig wäre jedoch eine flächendeckende Einführung in der Innenstadt. Zudem müssten konsequent Kontrollen durchgeführt werden.