

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 16

Artikel: Beruhigt "wechselseitiges Parkieren" den Verkehr?: Basler Erfahrungen mit zehn Versuchsstrassen
Autor: Bachmann, Peter / Salathé, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75755>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Beruhigt «wechselseitiges Parkieren» den Verkehr?

Basler Erfahrungen mit zehn Versuchsstrassen

Von Peter Bachmann und Peter Salathé, Basel

In einem Versuch mit wechselseitigem Parkieren, einer Regelung, bei welcher die Parkfelder entlang der Strassen abschnittsweise links oder rechts angeordnet sind, wollten die zuständigen Stellen des Kantons Basel-Stadt prüfen, ob damit ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung erzielt werden kann. Nachdem die Ergebnisse der verschiedenen Erhebungen und die Befragungen der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer ausgewertet sind, darf man über alles den Schluss ziehen, dass das wechselseitige Parkieren ein nützliches Mittel zur Verkehrsberuhigung ist.

Einleitung

Das *wechselseitige Parkieren* scheint ein einfaches und zugleich wirkungsvolles Mittel zur Verkehrsberuhigung zu sein. Wir verstehen darunter eine Regelung, bei der die Parkplätze entlang der Strasse abwechselnd links und rechts angeordnet sind. Dadurch wird der Fahrstreifen in Abständen von z.B. 50 Metern seitlich versetzt, d.h. die Autos müssen «Slalom» fahren. Dank dieser Unterteilung in kurze Abschnitte verlagert sich das Gesichtsfeld der Autofahrer; statt weit voraus zu blicken, konzentrieren sie sich auf den seitlich erweiterten Bereich von dem Fahrzeug (Bild 1). Zudem fahren sie unbewusst langsamer und sind eher zum Bremsen bereit. Bei geringerer Geschwindigkeit werden die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer frühzeitig erkannt, Kollisionen werden vermieden oder haben weniger schwere Folgen.

Diese für verkehrsberuhigte Nebenstrassen aufgestellten Überlegungen in der Praxis zu erhärten und die Bedenken durch Anschauungsunterricht zu zerstreuen, war der Zweck eines von der Verkehrsabteilung des Polizei- und Militärdepartementes und vom Amt für Kantons- und Stadtplanung gemeinsam durchgeführten Versuchs mit fünf verschiedenen Typen des wechselseitigen Parkierens (Bild 2).

Durch den Versuch sollten folgende Fragen beantwortet werden:

- Wird die Geschwindigkeit vermindert?
- Wird die Fahrzeugmenge verringert?
- Wird die Sicherheit für Fussgänger, Radfahrer und Autofahrer verbessert?
- Wird die Lärmimmission verändert?
- Wird das Parkplatzangebot verändert?

- Bewähren sich die reduzierten Abmessungen von Parkfeldern und Fahrstreifen?
- Wird die Parkierdisziplin beeinflusst?
- Welchen Einfluss haben flankierende Massnahmen?
- Wird der Strassenunterhalt erschwert?

Um die Antworten bewerten zu können, wurden Ziele formuliert und im voraus festgelegt, was als gute Zielerfüllung zu betrachten sei (Bild 3).

Untersuchungsprogramm

Die Resultate wurden sowohl durch Befragungen *nach* Einrichtung der Versuchsobjekte als auch durch Erhebungen *vor und nach* Einrichtung der Versuchsobjekte gewonnen. Zudem wurden auswärtige Erfahrungen in die Bewertung einbezogen. Zur ersten Gruppe der Befragungen gehören:

- Befragung der Anwohner (alle Haushaltungen, Bild 4)
- Befragung der Motorfahrzeuglenker (Stichprobe)
- Befragung der Fahrradlenker (Stichprobe)
- Befragung von Quartiervertretern
- Befragung von Stellen

Zur zweiten Gruppe der *Erhebungen* gehören:

- Messen der Geschwindigkeit
- Zählen des Verkehrs
- Erfassen des ruhenden Verkehrs
- Auswertung der Unfallstatistik
- Beobachtungen



Bild 1. Wechselseitiges Längsparkieren, Typ A

Typ		Prinzip
A	Längsparkieren Einbahn	
B	Längsparkieren Gegenverkehr	
C	Schrägparkieren mit baulicher Umgestaltung	
D	Schrägparkieren	
E	Paketweises Parkieren	

Bild 2. Typen des wechselseitigen Parkierens

Ziele	Teilziele	gute Zielerfüllung
Sicherheit	- Reduzieren der Geschwindigkeit - weniger Unfälle/Gefährdung	- Abnahme um 10 km/h - Unfallabnahme von 20%
Wohnumfeld	- wenig Behinderung für Fussgänger	- Aufenthaltsqualität erhöhen
Immissionen	- kleine Verkehrsmenge - geringe Störung	- Abnahme um 20% - mehrheitlich als ruhiger empfunden
Verkehrsablauf	- Fahrkomfort Auto - Fahrkomfort Velo	- keine Beeinträchtigung - keine Beeinträchtigung
Parkieren	- Parkplatzmenge - einfaches Parkiermanöver - gute Parkierdisziplin	- Zunahme um 20% - mehrheitlich als einfacher empfunden - mehrheitlich als gut empfunden
Kosten	- Kosten der flank. Massnahmen	- niedrige Kosten
Unterhalt	- Reinigung/Schneeräumung	- kein Mehraufwand

Bild 3. Zielsystem des Versuchs. Für die Wohnqualität sind die ersten drei Ziele massgebend

Bild 4. Ergebnisse der Anwohnerbefragung

Fragen Antwort- möglichkeiten		Versuchs- Typen	A Wechselseitiges Längsparkieren  %	B Wechselseitiges Längsparkieren  %	C Schrägparkieren  %	D Wechselseitiges Schrägparkieren  %	E wechselseitig paketweise Parkieren  %	Summe aller Versuchsobjekte %
Ist es seit Ein- richten des wech- sels. Parkierens in Ihrer Strasse betr.Verkehrs- Lärm ruhiger ge- worden?	ja, ruhiger		40	35	71	33	50	38
	unver- ändert		43	41	19	37	50	39
	nein, eher lauter		17	24	10	30	0	23
Muss man weniger Angst um die Kinder haben, wenn sie auf der Strasse sind?	ja, weniger		25	22	49	17	33	23
	unver- ändert		53	36	29	33	50	38
	nein, eher mehr		22	42	22	50	17	39
Fahren nun Autos/Motorräder langsamer?	ja, lang- samer		45	45	68	48	75	48
	unver- ändert		39	38	26	39	25	37
	nein, eher schneller		16	17	6	13	0	15
Fühlen Sie sich als Fussgänger durch den Verkehr in Ihrer Strasse behindert?	ja, eher mehr		8	28	23	36	8	26
	unver- ändert		57	43	39	41	50	45
	nein, eher weniger		35	29	38	23	42	29
Welches ist der wichtigste Nachteil der neuen Parkier- anordnung?	häufigste Nennung	weniger PPlätze		weniger PPlätze	weniger PPlätze	Sichtv. schlecht	Sichtv. schlecht	weniger PPlätze
	2.häufigste Nennung	PDiszipl schlecht		PDiszipl schlecht	PDiszipl schlecht	weniger PPlätze	weniger PPlätze	Sichtv. schlecht
Welches ist der wichtigste Vorteil der neuen Parkier- anordnung?	häufigste Nennung	kleinere Geschw.		kleinere Geschw.	kleinere Geschw.	kleinere Geschw.	weniger Lärm	kleinere Geschw.
	2.häufigste Nennung	weniger Verklärm		weniger Verklärm	Parken einf.	weniger Verklärm	Versuch grds.gut	weniger Verklärm
Sollte es n.Ihrer Meinung mehr Strassen m.d.gl. Parkieran- ordnung wie in Ihrer Strasse geben?	ja		59	50	76	40	70	51
	nein		41	50	24	60	30	49

Erfahrungen

Geschwindigkeit

Als massgebend wird die von 85% der Fahrzeuge eingehaltene Streckengeschwindigkeit (über 50 m) betrachtet. Bei allen Versuchsobjekten hat sich die Geschwindigkeit vermindert, allerdings unterschiedlich:

Die grösste Abnahme der V85-Geschwindigkeit um 12 km/h oder 27% wurde in einer nur 5 m breiten Strasse mit Längsparkieren und Zweirichtungsverkehr, die kleinste um 1 km/h oder 2% in einer 6 m breiten Strasse des gleichen Typs beobachtet. Über alle gemessenen Versuchsobjekte beträgt die durchschnittliche Geschwindigkeitsabnahme 15%.

Noch stärker als die V85-Streckengeschwindigkeit haben die Maximalgeschwindigkeiten (um 18%) und die *Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit* (um 31%) abgenommen.

Weiter wurden die Momentangeschwindigkeiten in verschiedenen Querschnitten einzelner Versuchsobjekte gemessen und so Geschwindigkeitsprofile bestimmt. Am höchsten ist die Geschwindigkeit in der Mitte zwischen zwei Querstrassen. Bei regelmässiger Anordnung der Versätze nimmt die Geschwindigkeit über die ganze Strecke ab (Bild 5).

Die Reduktion der Geschwindigkeit als *Hauptziel* des wechselseitigen Parkierens ist in den Versuchstypen mit Schrägparkieren (Bild 6) und paketweisem Parkieren (Bild 7) im erhofften Mass eingetroffen, jedoch nur teilweise bei den Typen mit Längsparkieren (Bild 1).

Verkehrsmenge

Die Verkehrsbelastung hat sich unterschiedlich verändert (grösste Abnahme 30%, grösste Zunahme 21%). Über alle Versuchsobjekte ist im Durchschnitt eine Abnahme der Verkehrsmenge festgestellt worden, welche 6% beträgt.

Die Menge des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, ist ein Nebenziel des wechselseitigen Parkierens, denn dieses ist nur in Erschliessungsstrassen mit wenig quartierfremdem Verkehr vorgesehen. Wenn die Verkehrsmenge nur geringfügig ändert, dann ergibt sich auch keine nennenswerte Mehrbelastung benachbarter Erschliessungsstrassen.

Sicherheit

Die Sicherheit kann nur indirekt bestimmt werden, weil sich glücklicher-

weise keine polizeilich erfassten Unfälle ereignet haben. Aufgrund der herabgesetzten Geschwindigkeit, der grösseren Aufmerksamkeit und der besseren Sichtverhältnisse zwischen Fahrzeugen und Fussgängern kann angenommen werden, dass sich die Sicherheit erhöht hat.

Lärm

Nach dem mehrheitlichen Empfinden hat der Lärm leicht abgenommen.

Parkplätze

Durch die wechselseitige Anordnung hat sich die Anzahl der Parkplätze in den verschiedenen Versuchsobjekten unterschiedlich verändert. Die grösste Zunahme (+17%) wurde in einer Strasse mit Schrägparkieren 60°, die grösste Abnahme (-35%) in einer Strasse mit Schrägparkieren 35° ermittelt. Über alle Versuchsobjekte ist im Durchschnitt eine Abnahme der Parkplätze um 11% festgestellt worden. Wieviele Parkplätze im Einzelfall verloren oder gewonnen werden, hängt weniger vom Typ der Parkieranordnung als von der Fahrbahnbreite und von der Zahl der Einfahrten zu Liegenschaften ab. Ferner ist zu beachten, dass die in sechs Strassen plazierte Pflanzenbehälter Fläche beanspruchen, welche fürs Parkieren verlorengeht. Dieser Verlust beträgt bis 8%. Die Erfahrungen zeigen aber, dass die Schrägparkplätze etwa 10% schmaler ausgebildet werden dürfen als nach VSS-Norm 640 603 (beengte Verhältnisse).

Die Parkierdisziplin hat sich nicht verändert.

Flankierende Massnahmen

Damit der seitliche Versatz auch wirkt, wenn das erste Parkfeld frei ist, sind Blumentröge aufgestellt worden. Deren

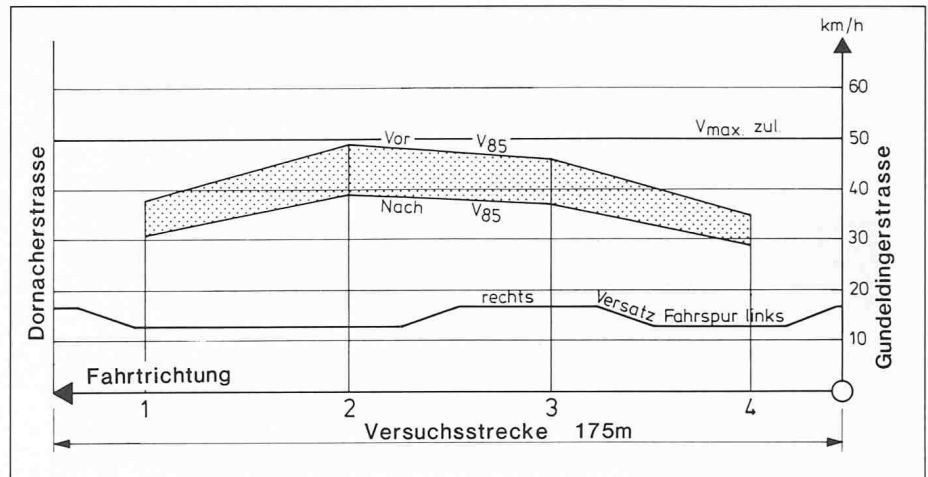


Bild 5. Geschwindigkeitsprofil über eine Versuchsstrecke

bremsende Wirkung ist durch die Messungen nicht bestätigt worden, doch schätzen die Anwohner die Blumentröge als Verschönerung der Strasse und sind bereit, sie zu pflegen.

Strassenunterhalt

Der Strassenunterhalt ist geringfügig erschwert worden.

Schlussfolgerungen

Der Versuch mit wechselseitigem Parkieren konnte von seiner Anlage her mit wenigen Versuchsobjekten und mit einer Versuchsdauer von einem Jahr im einzelnen keine verbindlichen Aussagen erbringen. Interpretiert man die Ergebnisse aller Teiluntersuchungen und zieht man auch auswärtige Erfahrungen zu Rate, so dürfen doch folgende Schlüsse gezogen werden:

- Die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge nimmt ab.
- Durch das wechselseitige Parkieren werden die Sichtverhältnisse verändert. Einerseits wird die Sicht zwi-

schen zirkulierenden Fahrzeugen und solchen beim Parkmanöver verschlechtert, andererseits wird die Sicht zwischen Fahrzeugkern und Fussgängern verbessert (Bilder 8 und 9).

- Die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer nimmt zu.
- Fasst man die Ergebnisse zur Geschwindigkeit, zu den Sichtverhältnissen und zur Aufmerksamkeit zusammen, so ergibt sich eine erhöhte Sicherheit (Bild 10).
- Das wechselseitige Parkieren erhöht im weiteren den Fahrwiderstand. Damit wird ein gewisses Attraktivitätsgefälle zwischen übergeordneten Achsen und Erschliessungsstrassen geschaffen, welches die Erschliessungsstrassen vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Dem steht als wichtigster Nachteil der Verlust an Parkplätzen gegenüber.

Von den verschiedenen Typen haben sich das Längsparkieren und das Schrägparkieren mit baulicher Umgestaltung (Wohnstrasse) bewährt. Dagegen scheint das paketweise Parkieren nur ausnahmsweise angewendet wer-

Bild 6. Wechselseitiges Schrägparkieren, Typ D



Bild 7. Wechselseitig paketweises Parkieren, Typ E



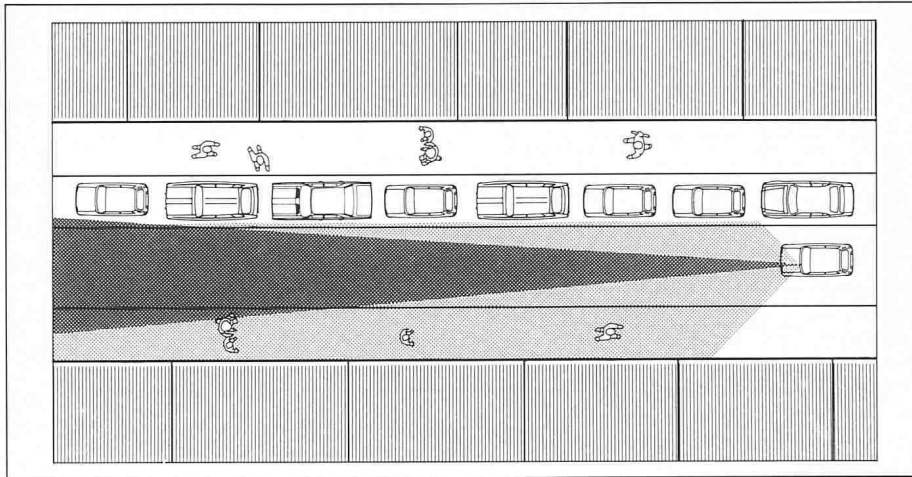


Bild 8. Blickfeld bei herkömmlicher Parkieranordnung

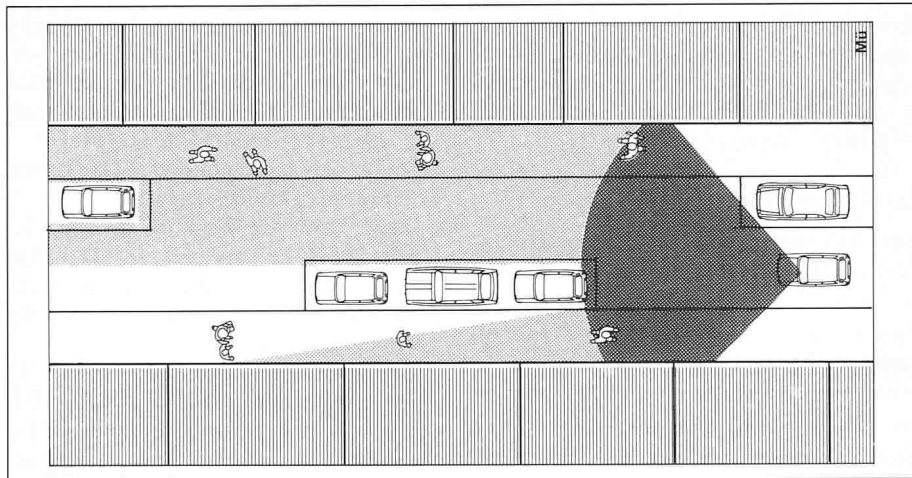
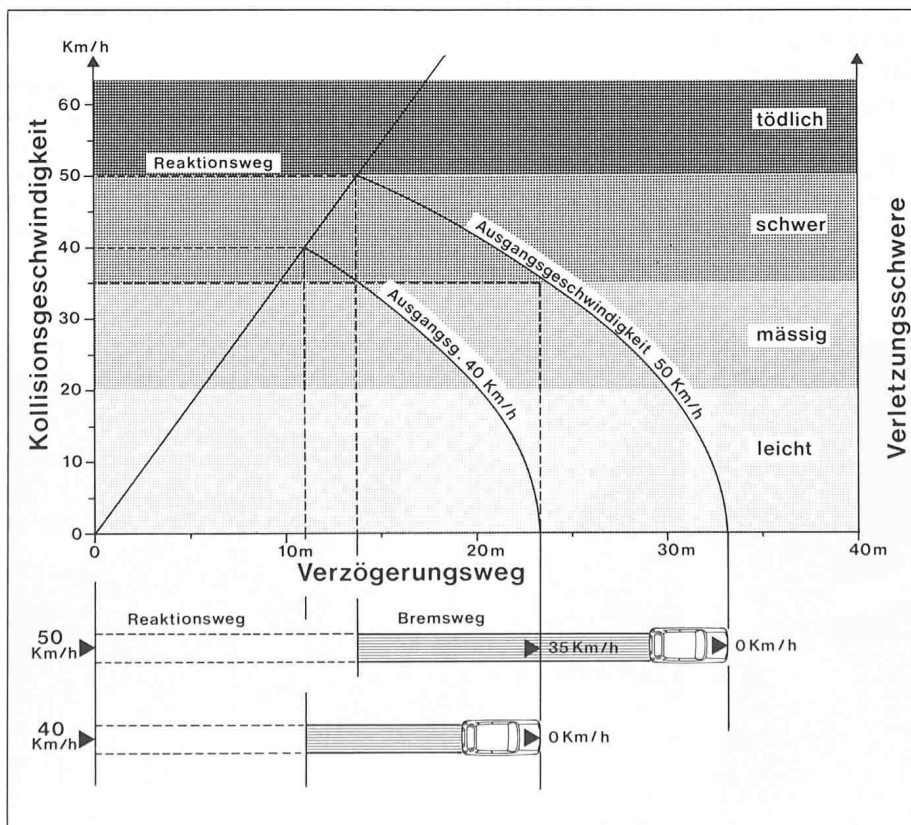


Bild 9. Blickfeld bei wechselseitigem Parkieren

Bild 10. Zusammenhang zwischen Ausgangsgeschwindigkeit, Kollisionsgeschwindigkeit und Verletzungsschwere



Parkierungs-Typ	Fahrbahnbreite in m									
	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	11.0	12.0		
Längsparkieren										
Schrägparkieren 30°										
Schrägparkieren 45°										
Schrägparkieren 60°										
Senkrechtparkieren										
Paketweises Parkieren										

Bild 11. Einsatzbereich der verschiedenen Typen

den zu können. Beim Schrägparkieren nimmt die Geschwindigkeit am stärksten ab. Im übrigen hat dieser Typ mehr Nach- als Vorteile.

Von den Anwohnern sind fünf Formen des wechselseitigen Parkierens mehrheitlich positiv, fünf mehrheitlich negativ beurteilt worden. Die MFZ-Lenker haben nur drei Anordnungen mehrheitlich begrüßt, dagegen haben die Radfahrer alle Versuchsanordnungen mehrheitlich gutgeheissen.

So darf man über alles den Schluss ziehen, dass das wechselseitige Parkieren ein nützliches Mittel zur Verkehrsberuhigung ist, das neben anderen – baulichen oder verkehrspolizeilichen – Massnahmen in Erschliessungsstrassen von Wohngebieten eingesetzt werden kann. Die Parkplätze sollen unseres Erachtens vor allem dann wechselseitig angeordnet werden, wenn die technischen Randbedingungen eingehalten sind und die Anwohner es wünschen.

Richtlinien

Als Hilfsmittel für die Projektierung weiterer Strassen mit wechselseitigem Parkieren sind aufgrund des Versuchs technische Richtlinien aufgestellt worden. Diese nennen die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen (z.B. zulässiger Verkehr in Spitzenzeiten), und geben für alle Fahrbahnbreiten an, welche Parkierungstypen empfohlen werden bzw. welche Ergänzungen (z.B. örtliche Trottoirverbreiterung) nötig sind (Bild 11).

Adresse der Verfasser: P. Bachmann, dipl. Bauing. ETH, und P. Salathé, Bauing. HTL, Amt für Kantons- und Stadtplanung, Rittergasse 4, 4001 Basel.