

Quartierplan mit Teilinhalt Dorfzentrum Ost

Parzellen 264, 265, 300, 302, 1100, 1283, 1284, 1285, 1423, 1498, 1606,
2316, 2318 / 6055 Alpnach Dorf

Verkehrsanalyse: Nachweis Fahrtenaufkommen (orientierend)

vom 21.09.2018, rev. 24.10.2018



596-QDA

Quartierplan, Dorfzentrum Ost, 6055 Alpnach Dorf

Parzelle Nr. 264	Erbengemeinschaft Marie Imfeld Wüst: Ursula Kuchler-Imfeld Arnold Imfeld Cecile Vaupel-Imfeld
Parzelle Nr. 265	Nikolaus Kuchler
Parzelle Nr. 300	Erbengemeinschaft Zumbühl-Wallimann Josef Erben: Helena Hegglin-Zumbühl, Armin Zumbühl-Schwizer
Parzelle Nr. 302	Bürgi Holding AG
Parzelle Nr. 1100	Heidi und André Jakober Kuchler
Parzelle Nr. 1283	Hugo von Atzigen
Parzelle Nr. 1284	Paul von Atzigen
Parzelle Nr. 1285	Kurt Gasser-Odermatt
Parzelle Nr. 1423	Dorfchäsi Wolfisberg AG
Parzelle Nr. 1498	Erbengemeinschaft Zumbühl-Wallimann Josef Erben: Helena Hegglin-Zumbühl, Armin Zumbühl-Schwizer
Parzelle Nr. 1606	Einwohnergemeinde Alpnach
Parzelle Nr. 2316	Bürgi Holding AG
Parzelle Nr. 2318	Ursula Kuchler Imfeld

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Allgemeine Festlegungen	4
3	Berechnung Parkfelder-Angebot	5
4	Berechnung der Fahrtenzahl DTV (durchschnittliche Fahrten pro Tag)	5
5	Verteilung der Fahrten auf die Allmendstrasse bzw. auf Grüneckweg / Alte Landstrasse	7
6	Abschätzung Verkehrsaufkommen Bestand	7
7	Vergleich Verkehrsaufkommen DTV Richtprojekt mit Bestand	8
8	Verkehr Abendspitzenstunde ASP Richtprojekt mit Bestand	9
9	Fazit	9
10	Beilagen	10

1 Ausgangslage

Mit dem Quartierplan Dorfzentrum Ost sind gebietsspezifische Anforderungen zu berücksichtigen, welche im Anhang 3 «Massgebende Entwicklungsziele für Quartierpläne» des Bau- und Zonenreglementes Alpnach formuliert sind. Neben Vorgaben zu Etappierung und zur Aussenraumgestaltung finden sich Festlegungen zu Erschliessung und Parkierung: Die Parkplätze sollen so weit wie möglich in unterirdischen Einstellhallen zusammengefasst werden, und die Erschliessung soll hauptsächlich via Grüneckweg und/oder Bahnhofstrasse erfolgen. Die Allmendstrasse kann für eine untergeordnete Anzahl Parkplätze als Erschliessung dienen, und zwar über zwei zusätzliche Anschlüsse, falls im Quartierplan nachgewiesen wird, dass die Allmendstrasse nicht ausgebaut werden muss.

BZR

Die Allmendstrasse ist im Erschliessungsreglement der Einwohnergemeinde Alpnach als Sammelstrasse B klassiert. Sammelstrassen B sind öffentliche Strassen im Eigentum der Einwohnergemeinde. Während für Sammelstrassen A der Ausbaustandard genau fixiert ist (Minimalbreite 5.00 m und Trottoirbreite mindestens 1.50 m) gibt es für Sammelstrassen B keine masslichen Festlegungen. Sie weisen einen geringeren Ausbaustandard auf und verfügen nicht zwingend über ein Trottoir.

Erschliessungsreglement

Der Nachweis, dass die Allmendstrasse nicht ausgebaut werden muss, erfolgt über einen Vergleich des Istzustandes zu einem möglichen Zukunftsszenario. Dieses Szenario basiert auf einer Nutzungsabschätzung pro Grundstück. Für jede Liegenschaft wird die realistische Ausnützung (BGF) sowie daraus resultierend die Parkplatzanzahl abgeschätzt. Die Parkplatzanzahl wird anhand von Erfahrungswerten umgerechnet in Anzahl Fahrten pro Tag (DTV) bzw. pro Abendspitzenstunde (ASP). Mit diesen Schätzwerten lässt sich schliesslich bewerten, unter welchen Voraussetzungen die Allmendstrasse das künftige Fahrtenaufkommen bewältigen kann.

Vergleich Istzustand zu Szenario

2 Allgemeine Festlegungen

Das Richtprojekt (vgl. auch Modell) stellt den Versuch dar, ein Entwicklungsszenario möglichst realistisch, d.h. auf der Basis der geltenden raumplanerischen Rahmenbedingungen (RPG, BauG, BZR) sowie weiterer relevanter Kriterien (Eigentümerstruktur, Wachstumsszenarien etc.) abzubilden.

Die projektierte Geschossfläche pro Liegenschaft bzw. pro Teilgebiet A, B, C wird modellhaft anhand des Richtprojektes ermittelt. Der jeweilige Gebäudefussabdruck wird multipliziert mit der voraussichtlich möglichen Geschoszahl. Bei grösseren Neubauten (Parzellen 264, 302, 2316) werden 4 Geschosse angenommen. Bei kleineren oder aufgrund ihrer Lageanforderung speziellen Neubauten (Parzellen 1284, 1423, 300/1498) oder Um- und Anbauten (Parzellen 1100, 1285) kommen 3.6 Geschosse zur Anwendung. Bestandesbauten mit eigenständigen Ergänzungsbauten (Parzelle 2318 Schutzobjekt, Parzelle 265) werden individuell berechnet. Für das Gemeindehaus (Parzelle 1606) wird vom Bestand ohne künftige Veränderungen ausgegangen. Für die Parzelle 1283 wird keine Geschossfläche ausgewiesen.

Anhand dieser projektierten Geschossflächen werden die notwendigen Parkfelder bestimmt. Die Anzahl Parkfelder gemäss Bau- und Zonenreglement Artikel 8 werden als Normalbedarf ausgewiesen. Unter Anwendung der VSS-Norm SN 640 281 (Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) kann der Normalbedarf in Abhängigkeit der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr und dem zu erwartenden Anteil Langsamverkehr grundsätzlich reduziert und als effektiver Bedarf zur Diskussion gestellt werden.

BZR Art. 8 Normalbedarf

SN 640 281 Effektiver Bedarf

Aufgrund des Halbstundentaktes der Zentralbahn, guter Busverbindungen, hingegen eines begrenzten Anteiles Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr wird ein mittlerer Standort-Typ C gewählt, welcher grundsätzlich eine Reduktion des Normalbedarfes in der Bandbreite zwischen 50% (Minimum) und 80% (Maximum) ermöglicht.

Standort-Typ C

3 Berechnung Parkfelder-Angebot

Für das Teilgebiet A wird mit einer künftigen Geschossfläche von rund 3'000 m² ausgegangen, welche gemäss Art. 8 BZR einen Normalbedarf an Parkfeldern von 39.5 ergibt. Analog wird für das Teilgebiet B mit 5'400 m² Geschossfläche 70.2 Parkfelder bzw. für das Teilgebiet C mit 3'300 m² Geschossfläche 42.8 Parkfelder berechnet.

Der totale Normalbedarf für den Quartierplanperimeter Dorfzentrum Ost beträgt somit 152.5 bzw. aufgerundet 153 Parkfelder.

Neu						
Parzelle Nr.	Geschossfläche Projektiert	Parkplätze (BGF/100*1.3)	Parkfelder reduziert SN 640 281			
			Minimum %	Minimum PP	Maximum %	Maximum PP
Teilgebiet A						
264	1'040	13.5	50%	6.8	80%	10.8
1283	0	1.0	50%	0.5	80%	0.8
1284	619	8.0	50%	4.0	80%	6.4
1423	G 215	2.8	50%	1.4	80%	2.2
	W 559	7.3	50%	3.6	80%	5.8
2318	531	6.9	50%	3.5	80%	5.5
Total A	2'964 m2	39.5		19.8		31.6
Teilgebiet B						
265	571	7.4	50%	3.7	80%	5.9
302	W 3'120	40.6	50%	20.3	80%	32.4
	B		50%	0.0	80%	0.0
1285	666	8.7	50%	4.3	80%	6.9
2316	1'040	13.5	50%	6.8	80%	10.8
Total B	5'397 m2	70.2		35.1		56.1
Teilgebiet C						
300						
1498	B 270	3.5	50%	1.8	80%	2.8
	W 1'518	19.7	50%	9.9	80%	15.8
1100	486	6.3	50%	3.2	80%	5.1
1606	1'018	13.2	50%	6.6	80%	10.6
Total C	3'292 m2	42.8		21.4		34.2
Total	11'653 m2	152.5		76.2		122.0

Tab. 3.1. Anzahl Parkfelder Normalbedarf BZR / effektiver Bedarf SN 640 281

Als effektiver Parkplatzbedarf nach VSS-Norm SN 640 281 wird für die künftige Bebauung des Dorfzentrums Ost eine minimale Anzahl von total 77 Parkfeldern (50% Reduktion gegenüber BZR) bzw. eine maximale Anzahl von total 122 Parkfeldern ausgewiesen.

4 Berechnung der Fahrtenzahl DTV (durchschnittliche Fahrten pro Tag)

Gemäss Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich (Januar 2007, aktualisiert 3.2016) berechnet sich die Fahrtenzahl, indem die Anzahl theoretisch bewilligbarer Parkfelder pro Nutzung mit dem sogenannten spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) multipliziert wird. Je nach Nutzung gelten in der Stadt Zürich unterschiedliche SVP-Werte:

	Normalwert	Intensiv
Wohnen	2.5	-
Besuchende Wohnen	2.5	-
Beschäftigte	2.5	3.5
Kunden Dienstleistung	4	5
Kunden Praxen	4	10
Kunden Gastronomie	6	12
Kunden Verkauf bis 2'000 m ²	6	12

Für das Dorfzentrum Ost wird generell vom einem Wert SVP = 2.5 ausgegangen, da die künftige Nutzung voraussichtlich hauptsächlich Wohnen bleibt und der Anteil publikumsintensiver Nutzungen klein sein wird.

Parzelle Nr.	(BGF/100*1.3)		Parkfelder reduziert SN 640 281			
	PP BZR	Fahrten BZR	Minimum PP	Fahrten Min	Maximum PP	Fahrten Max
Teilgebiet A						
264	13.5	34	6.8	17	10.8	27
1283	1.0	3	0.5	1	0.8	2
1284	8.0	20	4.0	10	6.4	16
1423 G	2.8	7	1.4	3	2.2	6
W	7.3	18	3.6	9	5.8	15
2318	6.9	17	3.5	9	5.5	14
Total A	39.5	99	19.8	49	31.6	79
Teilgebiet B						
265	7.4	19	3.7	9	5.9	15
302 W	40.6	101	20.3	51	32.4	81
B		0	0.0	0	0.0	0
1285	8.7	22	4.3	11	6.9	17
2316	13.5	34	6.8	17	10.8	27
Total B	70.2	175	35.1	88	56.1	140
Teilgebiet C						
300						
1498 B	3.5	9	1.8	4	2.8	7
W	19.7	49	9.9	25	15.8	39
1100	6.3	16	3.2	8	5.1	13
1606	13.2	33	6.6	17	10.6	26
Total C	42.8	107	21.4	53	34.2	85.6
Total	152.5	381	76.2	191	122.0	305

Tab. 4.1. Anzahl Fahrten DTV

Die Fahrtzahl wird für jedes der drei Modelle (Normalbedarf BZR, effektiver Bedarf minimal und effektiver Bedarf maximal) berechnet. Es ergeben sich gerundete Werte zwischen 190, 300 und 380 Fahrten pro Tag.

5 Verteilung der Fahrten auf die Allmendstrasse bzw. auf Grüneckweg / Alte Landstrasse

Auf der Basis der Fahrtenberechnung wird modellhaft ablesbar, wieviele Fahrten auf die direkten Erschliessungsstrassen der jeweiligen Liegenschaften entstehen. Wiederum werden aufgrund der grossen Bandbreite alle drei Szenarien in die Betrachtung mit einbezogen.

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass aufgrund der gewählten künftigen Anbindungen der einzelnen Liegenschaften der prozentuale Anteil Fahrten in die Allmendstrasse bei knapp einem Drittel liegt. Rund zwei Drittel der Gesamtfahrten werden via Grüneckweg / Alte Landstrasse abgewickelt.

Tabelle 5.1. zeigt auf, dass für die Allmendstrasse das tägliche Fahrtenaufkommen zwischen rund 60 Fahrten und 120 Fahrten liegen würde, während es für Grüneckweg / Alte Landstrasse zwischen 130 und 260 Fahrten wären.

Parzelle Nr.	(BGF/100*1.3)			Parkfelder reduziert SN 640 281					
	Fahrten BZR	Allmendstr. BZR	Grüneckweg Alte Landstrasse	Fahrten Min	Allmendstr. BZR	Grüneckweg Alte	Fahrten Max	Allmendstr. BZR	Grüneckweg Alte
Teilgebiet A									
264	34	34		17	17		27	27	
1283	3	3		1	1		2	2	
1284	20	20		10	10		16	16	
1423 G	7		7	3		3	6		6
W	18	18		9	9		15	15	
2318	17	ca.30% 6	ca.70% 11	9	ca.30% 3	ca.70% 6	14	ca.30% 5	ca.70% 8
Total A	99	81	18	49	40	9	79	65	14
Teilgebiet B									
265	19		19	9		9	15		15
302 W	101	ca.30% 30	ca.70% 70	51	ca.30% 17	ca.70% 34	81	ca.30% 25	ca.70% 56
B									
1285	22	ca.50% 11	ca.50% 11	11	ca.50% 5	ca.50% 6	17	ca.50% 8	ca.50% 9
2316	34		34	17		17	27		27
Total B	175	41	134	88	22	66	140	33	107
Teilgebiet C									
300									
1498 B	9		9	4		4	7		7
W	49		49	25		25	39		39
1100	16		16	8		8	13		13
1606	33		33	17		17	26		26
Total C	107	0	107	53	0	54	86	0.0	85.0
Total	381	122	259	191	62	129	305	98	206
	100%	32%	68%	100%	32%	68%	100%	32%	68%

Tab. 5.1. Anzahl Fahrten DTV pro Strassenzug

6 Abschätzung Verkehrsaufkommen Bestand

Die unter Punkt 5 aufgeführten durchschnittlichen täglichen Fahrtenzahlen müssen mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen in Vergleich gesetzt werden, um abschätzen zu können, wieviele Mehrfahrten durch die angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen im Perimeter Dorfzentrum Ost wirklich entstehen wird. Auch für die Berechnung der bestehenden Fahrtenzahlen wird von einem spezifischen Verkehrspotential SVP = 2.5 ausgegangen.

Bestand							
Parzelle Nr.	Anzahl Parkfelder		Fahrtenaufkommen				
	Geschossfläche	Parkfelder	SVP	Fahrten BZR		Allmendstr. BZR	Grüneckweg Alte Landstrasse
Teilgebiet A							
264	265	2.0	2.5	5		5	
1283	0	1.0	2.5	3		3	
1284	55	7.0	2.5	18		18	
1423	G 215	1.0	2.5	3			3
	W 195	2.0	2.5	5		5	
2318	531	5.0	2.5	13			13
Total A	1'261 m2	18.0		45		30	15
Teilgebiet B							
265	239	3.0	2.5	8			8
302	340	12.0	2.5	30		ca.50% 15	ca.50% 15
	812	20.0	2.5	50		ca.50% 25	ca.50% 25
1285	304	5.0	2.5	13		13	
2316	660	2.0	2.5	5			5
Total B	2'355 m2	42.0	2.5	105		53	53
Teilgebiet C							
300	533	4.0	2.5	10			10
1498		6.0	2.5	15			15
				0			0
1100	303	1.0	2.5	3			3
1606	1'018	22.0	2.5	55			55
Total C	1'854 m2	33.0	2.5	83		0	83
Total	5'470 m2	93.0		233		83	150
				100%		35%	65%

Tab. 6.1. Verkehrsaufkommen Bestand

Die Anzahl Parkfelder im Perimeter Dorfzentrum Ost beträgt heute rund 93 Parkfelder. Diese Parkfelder erzeugen durchschnittlich 235 Fahrten pro Tag. Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die beiden fraglichen Strassenabschnitte Allmendstrasse bzw. Grüneckweg / Alte Landstrasse dürfte heute ähnlich sein wie die künftige: Rund 35% des Gesamtverkehrs, d.h. rund 85 Fahrten via Allmendstrasse bzw. rund 150 Fahrten auf die anderen beiden Strassenzüge (Grüneckweg, Alte Landstrasse).

7 Vergleich Verkehrsaufkommen DTV Richtprojekt mit Bestand

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens der Modellnutzung Richtprojekt gegenüber dem heutigen Bestand gestaltet sich wie folgt (Rundung auf 5 Fahrten):

7.1. Gesamtverkehr:

Bestand	Modellnutzung Richtprojekt			
	Normalbedarf	Minimum VSS 50%	Maximum VSS 80%	Mittel VSS 65%
235 Fahrten	380 Fahrten	190 Fahrten	305 Fahrten	248 Fahrten
100%	+ 145 Fahrten 160%	- 45 Fahrten 80%	+ 70 Fahrten 130%	+ 13 Fahrten 105%

7.2. Verkehr auf Allmendstrasse:

Bestand	Modellnutzung Richtprojekt			
	Normalbedarf	Minimum VSS 50%	Maximum VSS 80%	Mittel VSS 65%
85 Fahrten	100 Fahrten	50 Fahrten	80 Fahrten	65 Fahrten
100%	+ 15 Fahrten 118%	- 35 Fahrten 59%	- 5 Fahrten 94%	76%

8 Verkehr Abendspitzenstunde ASP Richtprojekt mit Bestand

Für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes massgebend sind die Werte des Spitzenstundenverkehrs. Diese sind am Abend (17:00 – 18:00 Uhr) erfahrungsgemäss am höchsten. Für die Abschätzung der sogenannten Abendspitzenstunde ASP wird hier von einem Wert ASP = 15% des täglichen Verkehrsaufkommens ausgegangen.

8.1. Fahrtenerzeugung Gesamt:

Bestand	Modellnutzung Richtprojekt			Mittel VSS 65%
	Normalbedarf	Minimum VSS 50%	Maximum VSS 80%	
235 Fahrten	380 Fahrten	190 Fahrten	305 Fahrten	248 Fahrten
36 Fahrten ASP	57 Fahrten ASP	29 Fahrten ASP	46 Fahrten ASP	37 Fahrten ASP

8.2. Fahrtenerzeugung Allmendstrasse:

Bestand	Modellnutzung Richtprojekt			Mittel VSS 65%
	Normalbedarf	Minimum VSS 50%	Maximum VSS 80%	
85 Fahrten	100 Fahrten	50 Fahrten	80 Fahrten	65 Fahrten
13 Fahrten ASP	15 Fahrten ASP	8 Fahrten ASP	12 Fahrten ASP	10 Fahrten ASP

9 Fazit

Die Auswirkungen einer künftigen Bebauung gemäss Zonenvorschriften wird auf die Verkehrssituation in und um den Perimeter Dorfzentrum Ost keinen markanten Einfluss haben.

Geht man beim künftigen Parkierungsangebot vom Normalbedarf aus, würde sich das tägliche Fahrtenaufkommen von heute rund 235 Fahrten zwar um rund 60% auf 380 Fahrten erhöhen. In Anbetracht der bescheidenen absoluten Fahrtenzahl ist der prozentuale Anstieg für das Verkehrsnetz aber problemlos verkraftbar. Falls die gemäss VSS-Norm SN 640 281 argumentierbaren Reduktionen zur Anwendung kommen, kann man vereinfacht davon ausgehen, dass sich an der täglichen Fahrtenzahl gar keine Auswirkungen zeigen werden. Bei einer mittleren Reduktion von 65% bleibt die Fahrtenzahl praktisch unverändert.

Auch bei der Betrachtung der kritischen Hauptverkehrszeit Abendspitzenstunde fallen die Mehrfahrten gegenüber dem Bestand nicht ins Gewicht. Gesamthaft werden werktags zwischen 17:00 und 18:00 Uhr die Fahrten von heute um die 35-40 Fahrten auf künftig 55-60 Fahrten zunehmen (Normalbedarf). Geht man auch hier von einer mittleren VSS-Reduktion von 65% aus, wird sich bei den Fahrten in der Abendspitzenstunde überhaupt keine Änderung ergeben.

Für die Allmendstrasse werden die Auswirkungen eher noch geringer ausfallen, zumal die gewerbliche Nutzung der Bürgi AG voraussichtlich durch reine Wohnnutzung ersetzt und das Teilgebiet B nur zu einem begrenzten Teil über die Allmendstrasse erschlossen wird. Die oben aufgeführten Berechnungen erlauben definitiv den Schluss, dass die Allmendstrasse auch im Falle einer massgeblichen Siedlungsentwicklung nach Innen weiterhin als Erschliessungsstrasse B (keine Mindestmasse, kein Trottoir) funktioniert und weder im Erschliessungsreglement noch im Verkehrsrichtplan Änderungen absehbar sind.

10 Beilagen

Neben obenstehenden empirischen Überlegungen zum Fahrtenaufkommen wurde im Rahmen der Quartierplan-Erarbeitung die spezifische Frage der Knotensichtweite VSS-Norm künftiger Einmünder im Nahebereich der Parzelle 1285 eingehend thematisiert. Folgende Dokumente ergänzen im Anhang die quantitative Verkehrsanalyse:

- Verkehrstechnische Begutachtung bpi Ingenieure, 10. Juli 2018
- Stellungnahme Architekt zu Sichtweiten Allmendstrasse, 2. Juni 2018

Siedlungswasserbau
Trinkwasserversorgungen
Entwässerungsplanung
Verkehrsanlagen
Lärmschutz
Beratungen

Güterstrasse 3
6060 Sarnen
Tel. 041 660 34 77, Fax 041 660 86 71
info@bping.ch, www.bping.ch

architekturbüro beda dillier
Herr Beda Dillier
Lindenhof 4
6060 Sarnen

Sarnen, 10. Juli 2018
Auftrags-Nr.: 43526
Kontaktperson: Peter Burger
e-mail: peter.burger@bping.ch

Quartierplan Dorfzentrum Ost, 6055 Alpnach Dorf

Verkehrstechnische Begutachtung der Grundstückszufahrt Parz. 1284

Einleitung

Eine Gemeinschaft aus 13 Grundeigentümern bearbeitet derzeit die gemäss Nutzungsplanung vorgeschriebene Quartierplanung mit Teilinhalt im Perimeter Allmend-, Alte Landstrasse, Bahnhofstrasse, Grüneckweg. Der Verfahrensstand ist nach erfolgtem Mitwirkungsverfahren und mit Vorliegen des diesbezüglichen, grundsätzlich positiven Gemeinderatsentscheids vom 5.2.2018.

Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens hat sich ein beteiligter Grundeigentümer (Parz. 1285) unter anderem bezüglich Bestandesgarantie der rechtwinklig zur Allmendstrasse bestehenden Parkfelder auf seinem Grundstück geäußert. Die Problematik zu einer eventuell denkbaren Gefährdung der Bestandesgarantie liegt in den einschlägigen Bestimmungen der Sichtweiten gemäss Baugesetz des Kantons Obwalden, bzw. gemäss VSS-Norm 640 273a, welche hier nebst weiteren Bestimmungen als massgebend betrachtet werden. Auslösend hierzu ist die vorgesehene Erschliessung von bis zu 37¹ Einstellhallenplätze auf dem Grundstück Nr. 1285, welche ab der Allmendstrasse erschlossen werden sollen. Zur Darstellung der Örtlichkeiten verweisen wir auf den Anhang zu dieser Stellungnahme, bzw. auf den Quartierplan mit Teilinhalt.

Mit der hier vorliegenden Beurteilung soll eine Abwägung dieser Risiken vorgenommen werden.

¹ Bericht zum Quartierplan, rev. 1.9.2017, Seite 10, Abb.3

Grundlagen

Als Grundlagen dienen uns die folgenden Dokumente.

- Quartierplan mit Teillinhalt des Architekturbüros Beda Dillier AG, Sarnen, rev. 1.9.2017 mit zugehörigen Plänen
- Baugesetz des Kantons Obwalden (SR 710.1)
- Verordnungen zum Baugesetz des Kantons Obwalden (SR 710.11)
- Strassenverordnung des Kantons Obwalden (SR 720.11)
- Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Alpnach vom 28.02.2016, Stand 24.10.2017
- Erschliessungsreglement Alpnach vom 11.6.1990, rev. 23.9.1991
- Erschliessungsprogramm der Gemeinde Alpnach (Entwurf vom 25.1.2013)
- Masterplan der Gemeinde Alpnach vom 17.12.2007, bzw. 6.2.2008
- Verkehrsrichtplan der Gemeinde Alpnach vom 18.12.2017, Version 1.5 (Behördenverbindliche Genehmigung)
- Einschlägige VSS-Normen betreffend Grundstückszufahrten und Knotensichtweiten

Darüber hinaus fanden Besprechungen mit dem planenden Architekten statt.

Massgebende Grundlagen

Die Kantonale Gesetzgebung definiert einerseits in

BauG Art. 48

Sicherheit und Gesundheit

*1 Bauten und Anlagen sind so zu gestalten, dass sie **den Regeln der Baukunde** und den Erfordernissen der Sicherheit und Gesundheit entsprechen. ...*

und in

BauG Art. 52

Verkehrsabwicklung

*1 Der Verkehr auf Strasse und Trottoir darf **weder durch unzweckmässige Ausfahrten**, noch durch Mauern, Pflanzen, Einfriedungen oder andere Anlagen entlang von Strassen und Trottoirs behindert werden.*

2 Bei Garagen mit direkter Ausfahrt ist gegenüber dem Trottoir und, wo kein Trottoir besteht, gegenüber Strassen ein Abstand von 6.0 m einzuhalten.

3 Ein- und Ausfahrten von Garagen dürfen höchstens 18 Prozent Neigung aufweisen. Angrenzend an die Strasse bzw. an das Trottoir darf die Ausfahrt auf eine Tiefe von mindestens 2.0 m nicht mehr als drei Prozent Gefälle aufweisen.

Zudem wird im folgenden Artikel des Baugesetzes auch die Möglichkeit für Ausnahmeregelungen vorgesehen

BauG Art. 53

Ausnahmebewilligungen

*1 Der Gemeinderat kann **bei schützenswerten Interessen des Eigentümers** von den Planungs- oder Bauvorschriften **abweichende Bewilligungen** erteilen:*

- a. wenn die Anwendung der Vorschriften für die Bauherrschaft zu einer offensichtlichen Härte führt;*
- b. wenn eine den öffentlichen Interessen, namentlich dem Sinn dieses Gesetzes besser entsprechende Überbauung erzielt werden kann;*
- c. beim Umbau von Altbauten.*

In jedem Fall dürfen durch die Ausnahmebewilligungen weder andere wichtige öffentliche Interessen noch solche der Nachbarn wesentlich beeinträchtigt werden.

Das Bau- und Zonenreglement der Einwohnergemeinde Alpnach bestimmt folgendes

Baureglement Art. 8 *Abstellplätze*

1 Im Sinne von Art. 46 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes sind bei Neubauten, wesentlichen An- und Umbauten sowie Zweckänderungen auf privatem Grund Motorfahrzeug- Abstellplätze zu errichten, die den VSS-Normen entsprechen.

Auf Gemeindeebene wird ebenfalls eine Ausnahmeregelung getroffen

Baureglement Art. 49 *Ausnahmebewilligungen*

1 Der Einwohnergemeinderat kann bei schützenswerten Interessen des Eigentümers von den Planungs- oder Bauvorschriften abweichende Bewilligungen erteilen:

- a) wenn die Anwendung der Vorschriften für die Bauherrschaft zu einer unzumutbaren Einschränkung führt, insbesondere wenn ein selbständiges Grundstück wegen Verhältnissen, die schon vor Inkrafttreten dieses Baureglementes bestanden haben, nicht überbaut und die Möglichkeit der Überbauung durch eine Grenzberichtigung, Baulandumlegung oder einen Quartierplan nicht geschaffen werden kann;*
- b) für öffentliche Bauten, ferner für Hotels, Heime und Anstalten;*
- c) für provisorische, befristete Bauten;*
- d) für den Umbau bestehender oder den Wiederaufbau zerstörter oder abgebrochener Bauten gemäss Art. 55 Abs. 2 des kantonalen Baugesetzes.*

2 Für definitive Einzelbauten darf keine dichtere als die zonengemässe Überbauung zugelassen und nicht von der Geschosshöhe abgewichen werden.

3 Für Ausnahmebewilligungen ausserhalb der Bauzonen gelten die Bestimmungen von Art. 24 des Bundesgesetzes über die Raumplanung sowie die entsprechende kantonale Ausführungsgesetzgebung.

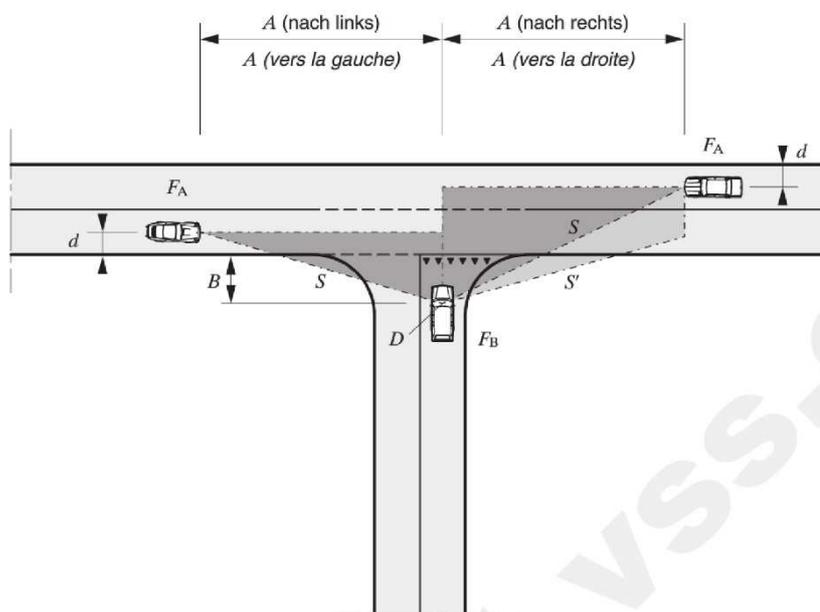
4 Soweit eine Ausnahmebewilligung eine Abweichung von den kantonalen Mindestvorschriften beinhaltet, bedarf sie der Genehmigung durch das zuständige Departement.

Die oft zitierte und im hier vorliegenden Zusammenhang angesprochene VSS-Norm 640 273a (Knotensichtweiten) wird einzig in Art. 8 des kommunalen Bau- und Zonenreglementes sinn- gemäss angesprochen. Es wäre wohl noch zu prüfen, ob sich die Formulierung des Regle- mentes nicht ausschliesslich auf die Errichtung von Motorfahrzeug-Abstellplätzen bezieht. Die übergeordnete Bestimmung von Art. 48 BauG, nachdem für Bauten und Anlagen die Regeln der Baukunde zu erfüllen sind, schliesst zumindest indirekt auch die VSS-Normen ein. Man muss sich allerdings bewusst sein, dass die VSS-Normen keine gesetzliche Verbindlichkeiten haben, es sind Fachnormen, welche im Sinne einer Richtlinie wohl wegweisenden Charakter haben, in begründeten Fällen aber durchaus Abweichungen zulassen.

Der Gesetzgeber hat denn ja auch in der Formulierung der massgebenden Gesetze die Mög- lichkeit der Abweichungen bewusst offen gelassen. So explizit in BauG Art. 53, Abs. 1 und im kommunalen Bau- und Zonenreglement Art. 49.

Konfliktunkte unter Anwendung von VSS 640273a

Betrachtet man die fragliche Ausfahrt unter den Aspekten der VSS-Norm 640 273a (Knotensichtweiten), so ergeben sich je nach Disposition durchaus Konfliktpunkte. So bestimmt die Norm klar unter Pkt. C 10, Seite 6, dass das Sichtfeld im Höhenbereich zwischen 0.6m und 3.0m hindernisfrei (auch parkierte Autos gelten als Hindernisse) sein muss.

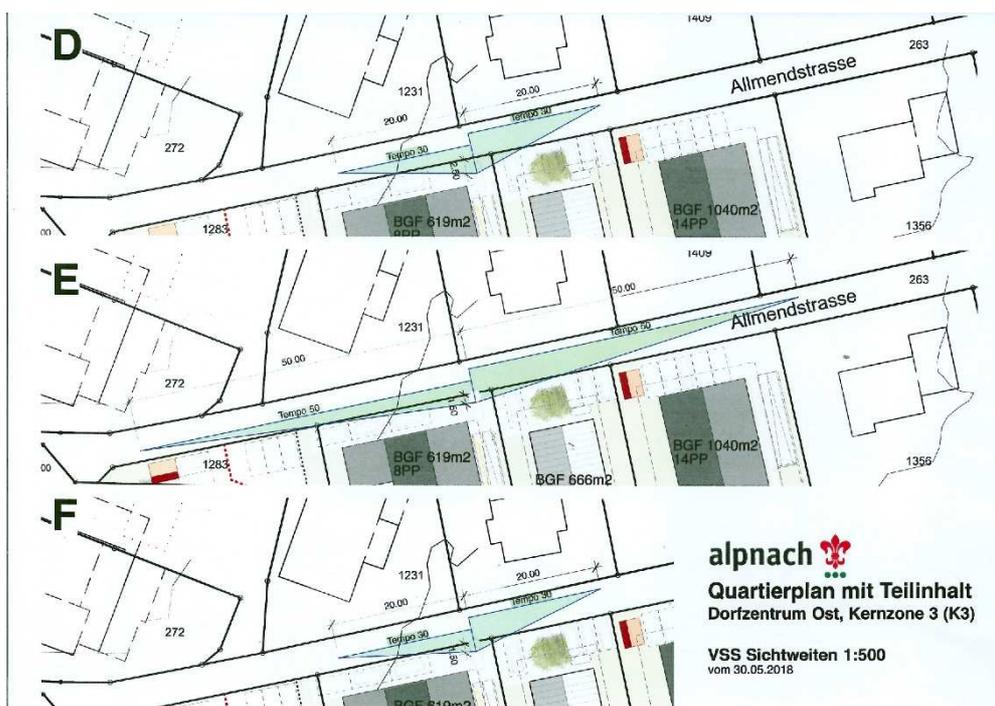


Auszug aus VSS-Norm 640 273a mit Darstellung des nötigen Sichtfeldes

Untersucht man bei der geplanten Ausfahrt bei Grundstück Nr. 1284 die Sichtweiten, kann festgestellt werden, dass je nach Anlagedisposition und Beobachtungsdistanz 'B', Teile der bestehenden Parkfelder auf Grundstück Nr. 1284 eine Sichtbehinderung darstellen können. Der planende Architekt hat verschiedene Varianten (A – F) untersucht.



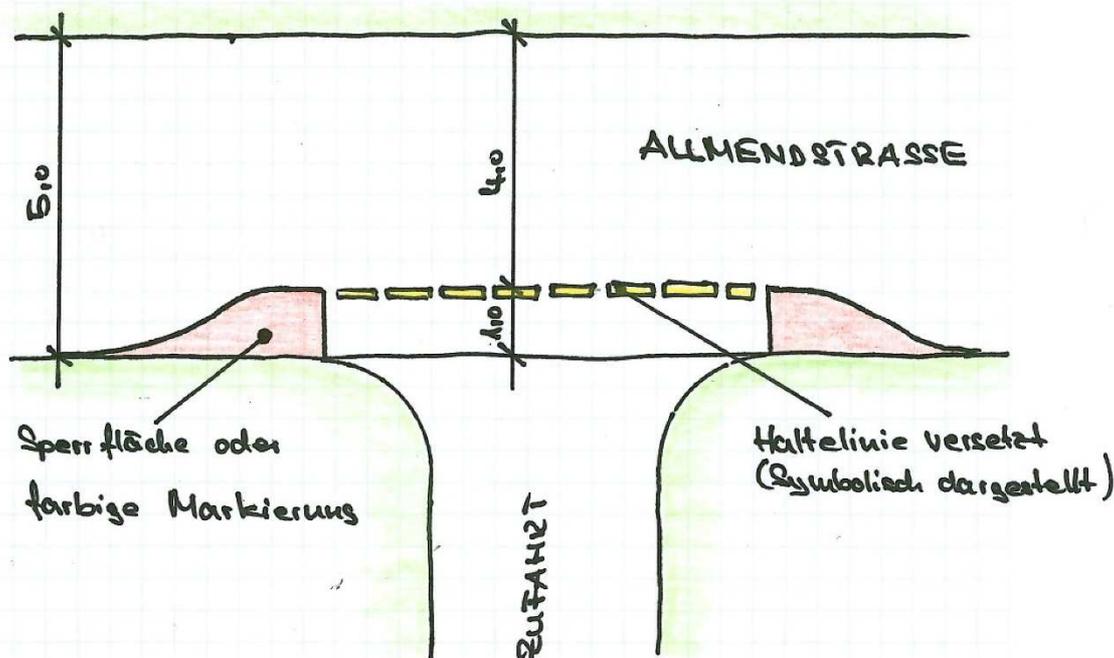
Varianten A bis C (Quelle: Arch. Beda Dillier, Sarnen)



Varianten D bis F (Quelle: Arch. Beda Dillier, Sarnen)

Setzt man die VSS-Norm als massgebend voraus, so vermag einzig die Variante E bei Tempo 50 km/h, bzw. die Varianten D und F bei einer Temporeduktion auf 30 km/h die Norm unter Anwendung von Ausnahmeregelungen zu erfüllen.

Um der VSS-Norm etwas besser gerecht werden zu können, besteht die Möglichkeit, die Haltlinie um rund 1.0m in die Allmendstrasse zu verlegen, was dann in Kombination mit den übrigen Massnahmen die Varianten D, E und F zusätzlich verbessern könnte.



Versetzte Haltlinie um ca. 1.0m

Durch diese Massnahmen könnte die Situation tatsächlich optimiert werden.

Die VSS-Norm 640 273a setzt fest, dass parkierte Autos als Hindernisse, vergleichbar mit Hecken, Gebüsch, Werbetafeln etc. gelten und somit zwingend aus dem Sichtfeld zu entfernen sind. Wie es scheint, ist das Normenwerk in dessen Gesamtheit nicht ganz konsequent in den einzelnen Anwendungen. So bestimmt etwa die VSS-Norm 640 291a über die Anordnung von Parkierungsanlagen.

3 Zweck

Die Norm bietet für die Anordnung der Parkfelder sowie für die geometrische Bemessung von Parkierungsanlagen die Grundlagen, um

- Die Betriebssicherheit der Parkierungsanlagen zu gewährleisten
- Eine auf die Nutzung ausgerichtete Planung und Projektierung wirtschaftlicher Parkierungsanlagen zu ermöglichen
- Personenschäden sowie Schäden an Fahrzeugen und Bauteilen zu vermeiden
- Eine angemessene Benutzerfreundlichkeit anzubieten

Zweckartikel VSS-Norm 640.291a

Im Zweckartikel wird deutlich auf die Betriebssicherheit der mit dieser Norm geplanten Anlagen verwiesen. Es findet sich kein Hinweis auf die allfällige Beachtung der Knotensichtweiten gemäss 640 273a.

Betrachtet man die Sichtverhältnisse in einer normenkonformen Längsparkierung entlang einer Hauptstrasse, so stellt man fest, dass die Vorgaben der Knotensichtweiten in diesem Fall massiv unterschritten werden. Zur Verdeutlichung haben wir diese Situation im Dorf Alpnach (Brünigstrasse) bildlich festgehalten.



Sicht des Fahrers beim Einmünden in die Kantonsstrasse (signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h)

Wie das Bild auch deutlich zeigt, sind Fahrzeuge – soweit es sich um Personenwagen handelt – nicht als fixe Hindernisse wahrnehmbar, sie sind vielmehr „teiltransparent“ indem sie partiell transparent sind und somit ein nahendes Hindernis zumindest teilweise erkannt werden kann.

Die Sichtweiten, wie sie in Norm 640 273a vorgesehen sind, was im dokumentierten Fall mindestens 50m (bis 70m) betragen würde, ist wohl wie das Bild zeigt tatsächlich bei etwa 7m anzunehmen.

Der glückliche Umstand, dass diese „kritische Situation“ äusserst selten zu Kollisionen oder Schäden führt, macht aus dieser Optik betrachtet auch klar, dass die Normenwerke offensichtlich auch noch Spielraum in sich bergen.

Status der Allmendstrasse

Die Allmendstrasse weist heute eine Fahrbahnbreite von min. 5.00m (örtlich wenig breiter) auf und dient dem Mischverkehr (Motorfahrzeuge und Langsamverkehr). Gegenseitige Kreuzungsmanöver unter Motorfahrzeugen sind bereits heute leicht eingeschränkt möglich. Laut gültigem Erschliessungsreglement der Gemeinde Alpnach ist die Allmendstrasse als Sammelstrasse B eingestuft. Für Sammelstrassen B sind im Reglement keine Mindestbreiten definiert, die nächsthöhere Kategorie (Sammelstrassen A) hat jedoch eine Mindestbreite von 5.00m und ein Trottoir aufzuweisen.

Nach Umsetzung des vorliegenden QP Dorfzentrum Ost werden im fraglichen Abschnitt der Allmendstrasse rund 37 Einstellhallenplätze erschlossen, im heutigen Zustand erschliessen sich etwa 12-15 Parkplätze/Garagen im westlichen Teil über die Allmendstrasse (Betrachtung ohne Werkhof Bürgi AG und die östlichen Teile). Es handelt sich somit nach vollständiger Umsetzung der Quartierplanung um eine Zunahme von 22-25 Parkfelder, bzw. maximal 100 Bewegungen pro Tag.

Laut Masterplan der Gemeinde Alpnach ist das Gebiet des QP Dorfzentrum Ost als Kerngebiet mit Aufwertungsbestrebungen „Wohnen“ vorgesehen. Der kommunale Verkehrsrichtplan sieht die Allmendstrasse künftige in der Kategorie Erschliessungsstrasse, was gegenüber dem heutigen Erschliessungsreglement eher eine Herunterstufung darstellt. Die Funktion wird als reine Erschliessungsfunktion vorgesehen. Es sind denn auch keine planerischen Massnahmen im Bereich der Allmendstrasse vorgesehen, welche einen Aus- oder Umbau rechtfertigen würden.

Gestützt auf die geplante leichte Mehrbelastung und die aktuell vorliegenden Planungsgrundsätze der öffentlichen Hand ist in überschaubarer Zukunft nicht von einem Aus- oder Umbau der Allmendstrasse auszugehen. Die planerischen Zielsetzungen werden wohl eher in Richtung einer Temporeduktion und damit Aufwertung der Wohnqualität gehen.

Fazit

Zusammenfassend stellen wir fest, dass sowohl die gesetzliche Festlegung, als auch die technische Ausgestaltung der einzelnen Lösungen durchaus Möglichkeiten bietet, um eine allseitig akzeptable Situation herzustellen. Reduziert man etwa bei der fraglichen Ausfahrt auf Parz. 1284 die Beobachtungsdistanz gemäss VSS-Norm auf 2.5m und rückt die Haltelinie gleichzeitig um 1.0m in die Allmendstrasse, sind alle Anforderungen an die Sichtverhältnisse bei $V = 50\text{km/h}$ erfüllt. Als kleiner Negativpunkt erscheint dann der Umstand, dass die VSS-Norm die Verschiebung der Haltelinie ausschliesslich für Neubauten vorsieht. Im Gegenzug wirkt sich die lokale Verengung verkehrsberuhigend auf die Allmendstrasse aus.

In Abwägung aller verkehrstechnischen Aspekte soll jedoch auch hier eine Gewichtung im Gesamtbild vorgenommen werden. Aus unserer Sicht erscheinen derartige „Kompromisse“ als tragbar. In diesem Sinne empfehlen wir, hier Mut zu tragbaren Kompromissen zu zeigen.

Die leichte Mehrbelastung der Allmendstrasse dürfte in Anbetracht der planerischen Festlegungen der Gemeinde Alpnach wohl kaum zu einem Ausbau der Strasse führen.

Freundliche Grüsse

bpi ingenieure ag

6060 Sarnen



Peter Burger

596 QDA

Quartierplan Dorfzentrum Ost, 6055 Alpnach Dorf
Grundeigentümer Dorfzentrum Ost, 6055 Alpnach Dorf

Stellungnahme Architekt zu Sichtweiten Allmendstrasse

1. Ausgangslage

Die Ausfahrt im Bereich der Parzelle 1284 (Paul von Atzigen) für eine neue Einstellhalle wird seitens des Grundeigentümers Parzelle 1285 (Kurt Gasser) im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Quartierplan mit Teilinhalt Dorfzentrum Ost Alpnach in Frage gestellt.

Der Einwohnergemeinderat Alpnach macht in seinem Beschluss zur Mitwirkung vom 5. Februar 2018 zwar keine Auflage hinsichtlich dieses Punktes, sodass auf eine Präzisierung des Rampenbauwerkes zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich verzichtet werden könnte.

Zwischenzeitlich hat sich in den Verhandlungen mit der Parzelle 1285 die Frage der Sichtweiten aber als wichtiger Punkt herauskristallisiert. Es ist also zu klären, ob aufgrund der bestehenden Parkplatzsituation auf Parzelle 1285 eine grenznahe Grundstücksanbindung mit einer realistischen Kapazität von maximal 40 Einstellhallenplätzen überhaupt möglich ist.

2. Rechtliche Ausgangslage

Das Baugesetz des Kantons Obwalden regelt die Verkehrsabwicklung im Gesetzesartikel 52 Abs. 1:

*Der Verkehr auf Strasse und Trottoir darf weder durch **unzweckmässige Ausfahrten**, noch durch Mauern, Pflanzen, Einfriedungen oder andere Anlagen entlang von Strassen und Trottoirs behindert werden.*

Gemäss den Erläuterungen zum Baugesetz (Hrsg. Kanton OW, April 1995) will diese Bestimmung verhindern, dass die Verkehrsabwicklung durch irgendwelche Vorkehrungen entlang der Verkehrswege gestört wird. Sie verfolgt sicherheitspolizeiliche Ziele. Weitere rechtsverbindliche Regelungen finden sich in Baugesetz und Bauverordnung nicht.

Als Sonderbestimmung geht die Regelung der Abstandsvorschrift für Einfriedungen (Art. 43 BauG) vor. Dort regelt Abs. 1, dass tote Häge und freistehende oder hinterfüllte Mauern bis zu 1.2 m Höhe gegenüber dem Nachbargrundstück sowie gegenüber Strassen und Wegen an die Grenze gestellt werden dürfen.

Diese Regelung steht in einem Zielkonflikt mit den einschlägigen Fachnormen und Richtlinien von Fachverbänden, namentlich im Falle von Ausfahrten: Gemäss VSS-Norm 640 273a Knoten sollten solche Abschlussmauern, welche gemäss Baugesetz eine Höhe von 1.2 m aufweisen dürfen, eine Höhe von 0.6 m nicht übersteigen, weil sonst die Sichtweite ungenügend ist bzw. die Sicht für einmündende Fahrzeuge behindert wird.

2.1 Zielkonflikte:

Ein Blick über die Kantonsgrenze verdeutlicht, dass es noch weit mehr Zielkonflikte zwischen der Verkehrssicherheit und anderen (z.B. raumplanerischen) Kriterien gibt: Der Kanton Zürich hat zur Beseitigung oder Klärung der verschiedenen relevanten Aspekte bei der Verkehrserschliessung von Grundstücken eine umfassende Neukonzeption seiner bestehenden gesetzlichen Grundlagen veranlasst. Diese im Grundsatz bewährten Grundlagen sind rund 30 bis 40 Jahre alt und vermögen somit in verschiedenen Bereichen den Anforderungen, die sich aus den tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen ergeben, nicht mehr zu genügen. Teilweise widersprechen sie sich zudem inhaltlich.

Im Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 31. Mai 2017 sind diese Anforderungen und daraus entstehende Zielkonflikte namentlich aufgeführt:

*Die Anforderungen an einen genügenden und verkehrssicheren Ausbau mit Strassen der Feinerschliessung sind vielschichtig. Es bestehen teilweise Zielkonflikte. Als wesentliche Interessen bei der Feinerschliessung mit Strassen sind namentlich die Gesichtspunkte der **Verkehrssicherheit**, die Umsetzung der **Siedlungsentwicklung nach innen**, die **Nutzung des Grundeigentums**, die **Erschliessung und Überbaubarkeit der Grundstücke**, der behindertengerechte Zugang, die Gewährleistung der Erschliessung durch die öffentlichen Dienste und das **Erscheinungsbild des Strassenraumes insbesondere in schutzwürdigen Ortsbildern** zu nennen.*

2.2 Interessenabwägung:

Der Kanton Zürich hat aufgrund dieses Handlungsbedarfes eine umfassende Revision, Bündelung und Vereinfachung der geltenden Regelungen vorgenommen und eine neue Erschliessungsverordnung konzipiert, welche zurzeit in Vernehmlassung und/oder Überarbeitung, aber noch nicht in Kraft ist. Dieser neuen «Verordnung über die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken» wurden die geltenden Fachnormen und Richtlinien von Fachverbänden zugrunde gelegt und mit den bisherigen Regelungen in Bezug gesetzt. Die neue Erschliessungsverordnung gibt die technischen Anforderungen vor, die im Regelfall zu sachgerechten Lösungen führen. Gleichzeitig erlaubt sie eine flexible Anwendung dieser Vorgaben, um besonderen örtlichen Gegebenheiten gerecht werden zu können.

Als zentrales politisches Ziel wurde die Bereitstellung der Voraussetzungen zur Siedlungsentwicklung nach innen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bestimmt. Diesbezüglich soll in Übereinstimmung mit der einschlägigen Fachnorm als hauptsächliche Massnahme die Zahl der zulässigen Wohneinheiten gegenüber den geltenden Vorgaben zum Teil deutlich erhöht und dadurch die Eintrittshürde für die Durchführung von Quartierplanverfahren allgemein angehoben werden.

Aus den sehr umfangreichen Vernehmlassungsdokumenten zur neuen Erschliessungsverordnung des Kantons Zürich geht hervor, dass einschlägige Fachnormen wie etwa die VSS-Norm 640 273a Knoten wohl in einer Gesamtsicht berücksichtigt, aber keineswegs als rechtsverbindliche Normen buchstabengetreu umgesetzt werden. Im Gegenteil ebnet die neue Erschliessungsverordnung den Weg zu einer «flexiblen Anwendung» von Vorgaben, um örtlichen Gegebenheiten gerecht werden zu können.

(Die Vernehmlassungsdokumente können in elektronischer Form unter nachfolgender Adresse eingesehen werden: www.vernehmlassung.zh.ch Suche -- Suchbegriff: Erschliessungsverordnung.)

Das Beispiel Kanton Zürich zeigt klar, dass einschlägige Fachnormen keine rechtsverbindlichen Regeln darstellen, sondern durch die kantonale und kommunale Baugesetzgebung interpretiert, relativiert und im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung adaptiert und angewendet werden sollen.

Konkret heisst dies etwa für die VSS-Norm 640 273a Knoten, dass im Kanton Zürich innerorts nach wie vor von einer verminderten Beobachtungsdistanz B von 2.5 m und nicht von 3.0 m ausgegangen werden kann. Ebenfalls interessant ist, dass nicht nur wie in der Fachnorm vorgeschrieben die signalisierte Geschwindigkeit massgebend ist, sondern die tatsächlich im Regelfall gefahrene, also situativ mögliche Geschwindigkeit.

3. Detailanalyse Ausfahrt Allmendstrasse auf Parzelle 1284 angrenzend zu Parzelle 1285

Die erwähnte Knoten-Norm VSS SN 640 273a bezeichnet Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate oder parkierte Fahrzeuge als sichtverdeckende Hindernisse.

Untersucht wird bei der Detailanalyse aber nur die Problemlage bezüglich der bestehenden Parkierungsanlage auf Parzelle 1285. Nicht berücksichtigt werden bestehende Einfriedungen und Bepflanzungen im fraglichen Bereich.

Auf der Parzelle 1284 wird von einer einspurigen Einstellhallenrampe ausgegangen, welche maximal 40 Autoabstellplätze erschliesst. Es wird weiter angenommen, dass ein parkiertes Fahrzeug auf dem Einzel-Parkfeld an der Westgrenze ca. 1.2 Meter bis zur Hausflucht parkiert, also nicht unmittelbar an der Strasse. Die drei an der Ostgrenze parkierten Fahrzeuge stehen hingegen aufgrund der Rabatte (mit Pflug) direkt an der Strassengrenze.

Gemäss Verkehrsrichtplan der Einwohnergemeinde Alpnach handelt es sich bei der Allmendstrasse um eine Erschliessungsstrasse. Sie hat siedlungsorientierten Charakter.

3.1 Variante A:

Beim heute signalisierten Tempo 50 und einer Beobachtungsdistanz $B = 3.0$ m innerorts verdecken sowohl ein parkiertes Fahrzeug auf dem Einzel-Parkfeld als auch parkierte Fahrzeuge auf der Ostseite die Sicht. Ebenfalls sichtbehindernd wären allfällige Längsparkfelder auf Parzelle 1284.

3.2 Variante B:

Bei einer Geschwindigkeitsdrosselung auf Tempo 30 und $B = 3.0$ m wäre die Sichtbehinderung durch die ostseitigen Parkfelder Parzelle 1285 eliminiert. Das westseitige Parkfeld Parzelle 1285 wäre noch knapp sichtbehindernd.

3.3 Variante C:

Bei Tempo 50 und einer verringerten Beobachtungsdistanz $B = 2.5$ m sind die Sichtverhältnisse gegenüber Variante B eher schlechter. Die Längsparkierung auf Parzelle 1284 ist hinsichtlich der Sichtweite ungünstig. Die Sichtbehinderung durch parkierte Fahrzeuge auf Parzelle 1285 ist hingegen tolerierbar.

Erläuterungen:

Die Beobachtungsdistanz $B = 2.5$ m war seit 1978 in der Knoten-Norm genügend und wurde erst 2010 erhöht. $B = 2.5$ m wird aber wie erwähnt nach wie vor von den meisten kantonalen und kommunalen Gesetzgebungen (vgl. Kanton und Stadt Zürich oder Winterthur) entgegen der Norm als sinnvoll erachtet.

3.4 Variante D:

Bei Tempo 30 und $B = 2.5$ m entschärft sich die Sichtbehinderung durch parkierte Fahrzeuge markant.

3.5 Variante E:

Bei Tempo 50 und $B = 1.5$ m wären die Sichtweiten gegeben.

Erläuterungen:

In der Knoten-Norm werden Massnahmen beschrieben, welche im Falle einer mangelnden Knotensichtweite bei einer Beobachtungsdistanz $B = 2.5$ m (nicht etwa $B = 3.0$ m?!) angewendet werden können. Konkret kann bei einer Beobachtungsdistanz $B > 1.5$ m mit flankierenden Massnahmen (geeignete Signalisation bis hin zum Aufstellen eines Spiegels) das Problem situativ gelöst werden.

Diese minimale Beobachtungsdistanz $B > 1.5$ m wäre streng nach Norm für Neuanlagen nicht zulässig. Ob die Ausfahrt wirklich als Neuanlage einzustufen wäre, zumal es sich um eine bereits bestehende Grundstückszufahrt handelt, allerdings für bedeutend geringere Frequenzen, ist jedoch zumindest diskutabel. Zudem ist es relevant, ob die fragliche Strasse verkehrs- oder siedlungsorientiert ist und im Strassennetz eine über- oder untergeordnete Rolle spielt. Bei der Allmendstrasse handelt es sich zweifelsfrei um eine untergeordnete, siedlungsorientierte

Quartierstrasse mit schwachem Verkehr. Im Rahmen dieser Detailanalyse kann eine Beobachtungsdistanz $B > 1.5$ m also in Betracht gezogen werden.

3.6 Variante F:

Bei Tempo 30 und $B = 1.5$ m wären die Sichtweiten problemlos.

3.7 Fazit:

Da es sich bei der Knoten-Norm nicht um eine starre rechtsverbindliche Regelung handelt, ist schon die Variante C zur Erreichung der Verkehrssicherheit hinreichend, zumal davon ausgegangen werden kann, dass auf der Allmendstrasse die signalisierte Geschwindigkeit von Tempo 50 nicht effektiv der gefahrenen Geschwindigkeit entspricht.

Trotzdem sollte in Übereinstimmung mit den Zielen der Einwohnergemeinde Alpnach (Energistadt, Verkehrsrichtplan etc.) auf der Allmendstrasse unbedingt Tempo 30 umgesetzt werden. Dies würde der Variante D entsprechen, welche für die Verkehrssicherheit unproblematisch ist.

4. Weitere Fragestellungen / Argumente:

4.1 Kriterien

Wie am konkreten Beispiel des Kantons Zürich dargelegt sind die Regeln der Baukunst nie eindimensional, sondern jeweils in einer umfassenden Interessenabwägung und unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten flexibel anwendbar. Solche Interessen können sein:

- Ortsbildschutz

Wesentlich für die optimale Platzierung einer Ausfahrt in die Allmendstrasse sind nicht «nur» die Verkehrssicherheit, sondern etwa auch Fragen des Ortsbildschutzes. Je diskreter, sprich je weiter vom schützenswerten Ortsbild entfernt, umso besser ist eine Einstellhallenrampe mit den Zielen des Ortsbildschutzes vereinbar. Dieser Grundsatz spricht gegen eine Verschiebung der Ausfahrt Richtung Westen.

- Siedlungsentwicklung nach innen / Überbaubarkeit der Grundstücke / Nutzung des Grundeigentums
Die Einstellhallenrampe im Bereich der Grenze zu Parzelle 1285 ermöglicht es, die Parzelle 1284, aber auch die angrenzenden Parzellen ideal zu erschliessen und diese Parzellen auch im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen ideal zu nutzen.

- Einpassung ins gewachsene Terrain

Die Einstellhallenrampe wird im Bereich der Parzellen 1283 und 1294 am tiefsten Punkt der Allmendstrasse platziert. Dies gewährleistet eine normgerecht ausgebildete Rampeanlage, verhindert massive Aufschüttungen aufgrund einer zu hoch im Terrain liegenden Einstellhalle und entspricht somit den generellen Anforderungen, wie sie im BZR Alpnach unter Anhang 3 «Massgebende Entwicklungsziele für Quartierpläne» (gestützt auf Art. 44 und 45 BZR) formuliert sind (z.B. möglichst effiziente und platzsparende Erschliessung mit optimaler Einpassung ins gewachsene Terrain).

4.2 Aktuelles Fallbeispiel Interessenabwägung Kanton OW:

Der Projektwettbewerb Zentrumsüberbauung Sarnen stellt ein aktuelles Beispiel dar für eine klassische Interessenabwägung «gegen» sicherheitspolizeiliche Ziele. Die nach Süden verschobene Grundstückszufahrt verschärft die bereits heute prekäre Sichtweite bei der Ausfahrt in die Brünigstrasse (vgl. Abb. 1). Zudem ist vorgesehen, eine wesentlich höhere Zahl (124) an Parkplätzen als heute zu erschliessen. Die Brünigstrasse weist hohe Frequenzen auf. Insbesondere stellt sie für Schulkinder gerade in diesem Bereich eine beträchtliche Gefahrenquelle dar. Trotzdem wird die vorgesehene Grundstückszufahrt nach Abwägung aller relevanten Kriterien wohl bewilligungsfähig sein.

4.3 Sichthindernis Fahrzeug?

Auch nach ausführlichen Recherchen zum Thema Sichtweite bleibt unklar, warum in der Knoten-Norm neben Pflanzenwuchs, Schnee und Werbeplakaten auch parkierte Fahrzeuge als Sichthindernisse eingestuft werden. In den einschlägigen Gesetzgebungen finden sich jeweils nur Abstandsregelungen für Mauern, Einfriedungen und Bepflanzung (oder andere Anlagen, vgl. z.B. BauG OW), nirgends aber

für parkierte Fahrzeuge bzw. Parkierungen. Sieht man sich in der Strassenlandschaft um, trifft man vielerorts (z.B. bei doppelspurigen Einmündern wie von der Rütistrasse in die Brünigstrasse beim Cher in Sarnen, vgl. Abb. 2) auf Situationen, wo stehende Fahrzeuge die Sichtfelder bei der normgerechten Beobachtungsdistanz $B = 3.0$ m massiv behindern würden. Trotzdem wird hier nicht mit Spiegeln oder dergleichen Abhilfe geschaffen, weil Fahrzeuge in der Regel die Sicht gar nicht komplett verdecken (PKWs haben transparente Scheiben, nur LKWs oder Busse sind in diesen Situationen sichthindernd). Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass die Knoten-Norm auch parkierte Fahrzeuge als Sichthindernis einstufen, obwohl diese im Normalfall gar kein Hindernis darstellen.

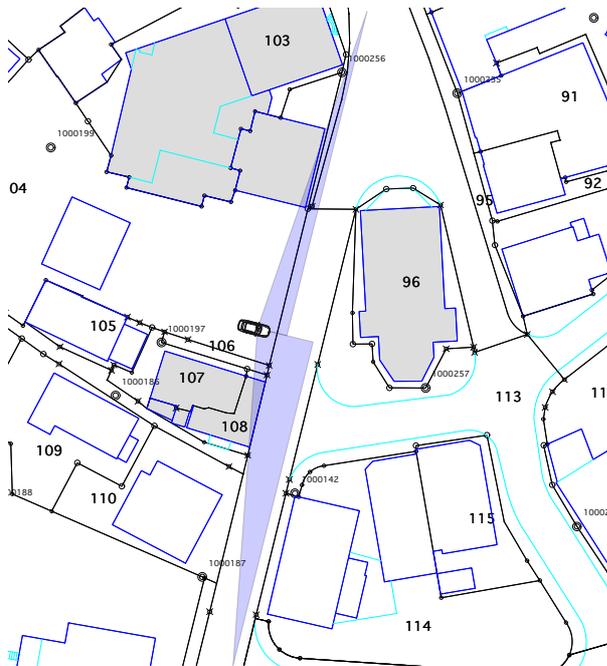


Abb. 1 Skizze Einmünder Zentrumsüberbauung Sarnen

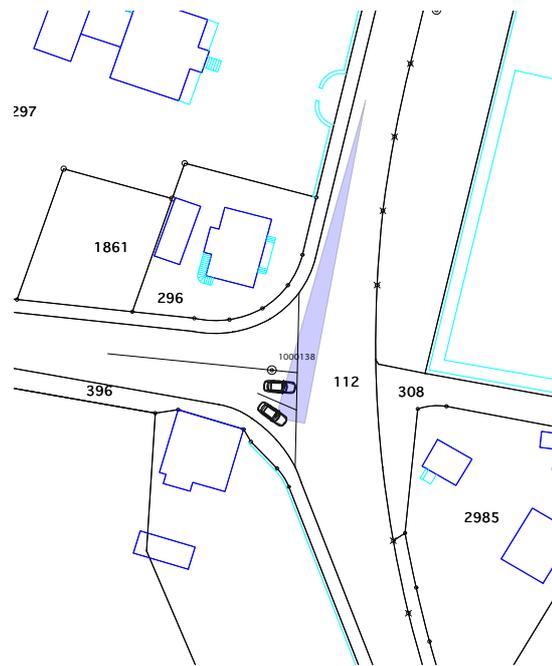


Abb. 2 Skizze Einmünder Rütistrasse – Brünigstrasse, Cher Sarnen

5. Zusammenfassung

Abschliessend halten wir fest, dass unseres Erachtens die Einstellhallenrampe im Zufahrtbereich a auch trotz der bestehenden oberirdischen Parkplätze auf Parzelle 1285 nicht nur möglich, sondern nicht zuletzt aus Gründen des Ortsbildes, des optimalen Erscheinungsbildes des Strassenraumes und der sinnvollen Nutzung der Grundstücke absolut zweckmässig ist.

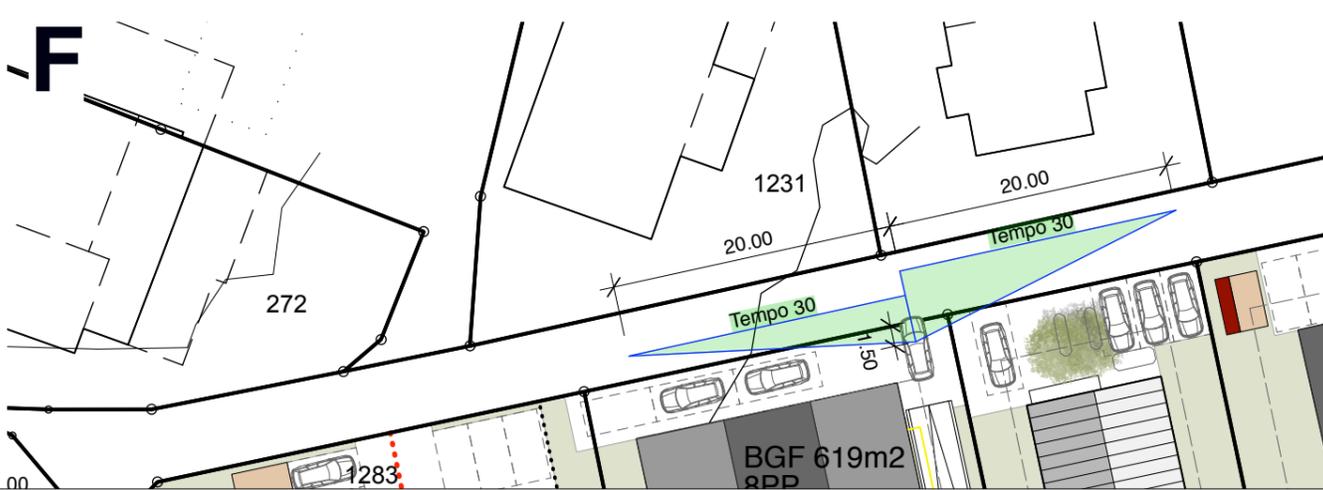
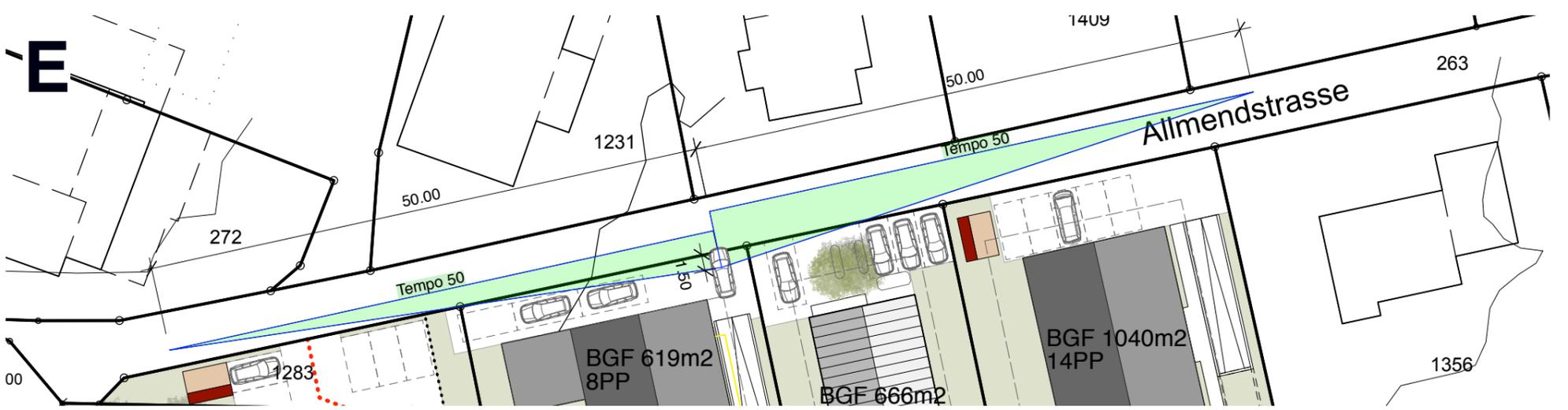
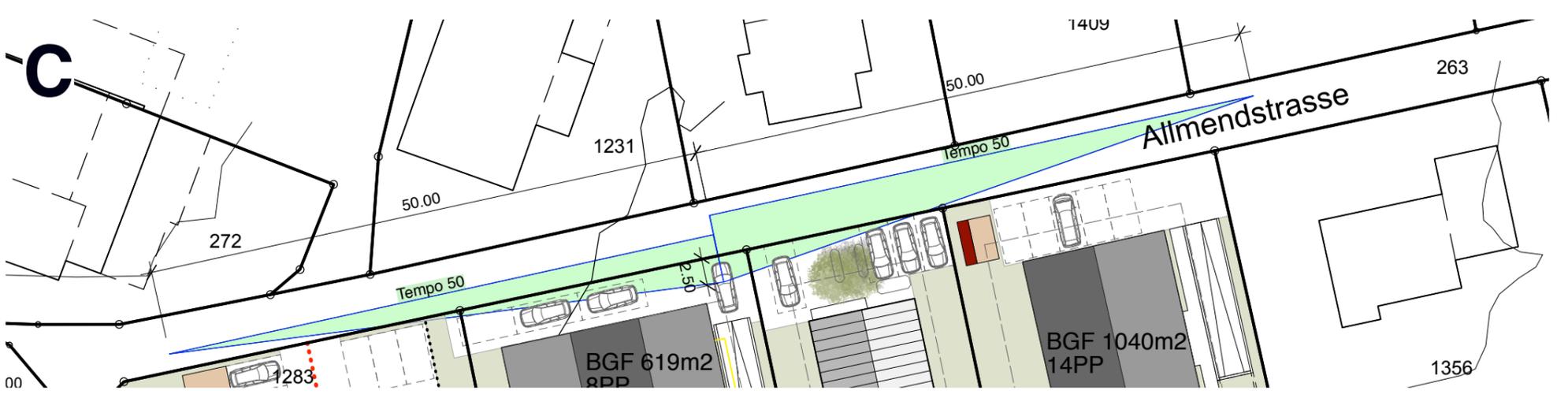
Auch ohne Einschränkungen bei der bestehenden Parkplatznutzung auf Parzelle 1285 stellt eine Grundstückszufahrt im Zufahrtbereich a nicht eine «unzweckmässige Ausfahrt» (vgl. BauG Art. 52 Abs.1) dar, weil stehende Fahrzeuge (je nach Fahrzeugtyp) die Sicht eines ausfahrenden Fahrzeuges auf den Strassenverkehr Allmendstrasse (je nach Fahrzeugtyp) nur bedingt behindern, aber nicht verhindern (vgl. Beispiel Einmünder Abb. 2).

Unter Würdigung all dieser Argumente ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens somit eine Einstellhallenrampe im fraglichen Bereich zweifelsfrei bewilligungsfähig, dies ohne Zuhilfenahme von Ausnahmbewilligungs-Regelungen (Art. 53 BauG, Art. 49 BZR).

Selbstverständlich soll die definitive Ausgestaltung der Rampe in bestmöglicher Abstimmung mit den massgebenden VSS-Normen vorgenommen werden. Die VSS-Norm zum Thema Sichtweite ist aber wie ausgeführt nur als Richtlinie zu verstehen, wobei u.a. auch die Abhängigkeiten zu gefahrenen Geschwindigkeiten und Frequenzen zu berücksichtigen sind. Die Einführung von Tempo 30 ist in diesem Zusammenhang unbedingt empfehlenswert und kurz- bis mittelfristig anzustreben.

Sarnen, 2. Juni 2018 / Beda Dillier

Beilagen: - Analyse VSS Sichtweiten 1:500: Varianten A - F



alpnach 

Quartierplan mit Teilinhalt
Dorfzentrum Ost, Kernzone 3 (K3)

VSS Sichtweiten 1:500
vom 30.05.2018