

Datum	16.09.2024
Dokument Nr.	04867.168
Erstellt von:	Patrizia Truniger, Basler & Hofmann AG

Basler & Hofmann AG
 Ingenieure, Planer und Berater

Forchstrasse 395
 Postfach
 CH-8032 Zürich
 T +41 44 387 11 22

www.baslerhofmann.ch

Feusisgarten - Verkehrserschliessung

1. Ausgangslage

Das Projekt Feusisgarten sieht in der für Hotel und Touristik vorgesehenen Spezialzone (Zonenplan Gemeinde Feusisberg) einen Nutzungsmix von Kurhotel und Restaurant, aber auch medizinische Praxen, Tagungsorten / Festsäle und Apartments vor. Das Areal Feusisgarten wird durch die Feusisgartenstrasse erschlossen, die in der Landwirtschaftszone liegt (Abb. 1).



Abb. 1 Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Feusisberg

Die bestehende Strasse ist gemäss Grundbuchplan des Kantons Schwyz ca. 3.2 m breit und verfügt eine Ausweichstelle zwischen Mündung und Vorfahrt zum heutigen Restaurant respektive zum geplanten Gebäudekomplex (siehe auch Abb. 2).

2. Grundlagen

- _ Raumplanungsgesetz (RPG) vom 22. Juni 1979 (Stand am 1. Januar 2019) und Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (Stand am 1. Juli 2022)
- _ Baureglement 2006 (Stand 1.9.2019) der Gemeinde Feusisberg
- _ VSS-Normen SN 640 045 und VSS 40 281

3. Analyse

Der zum jetzigen Planungsstand vorgesehene Nutzungsmix erfordert gemäss Baureglement der Gemeinde Feusisberg ein Parkplatzangebot von 185 Parkplätzen (PP), davon sind 80 PP für Hotel und Restaurant (Personal/Gäste), 35 PP für die Seminar-/Konferenznutzungen, 30 PP für die Appartements, 13 PP für die Verwaltung, je 12 für Praxen und Wellness und 3 PP für den Shop. Das Parkplatzangebot entspricht dem Baureglement der Gemeinde Feusisberg und der VSS-Norm 40 281 und damit auch dem effektiven Bedarf.

Gem. Baureglement gilt «Eine den Normbedarf wesentlich übersteigende Anzahl Ein- und Abstellplätze darf nur bewilligt werden, wenn dafür ein berechtigtes Bedürfnis nachgewiesen ist und die Wohnqualität der Überbauung nicht beeinträchtigt wird.» Eine solche Übersteigerung der vorgeschriebenen Anzahl Parkplätz entspricht nicht dem Bedürfnis und der Zielsetzung der Bauherrschaft: Weder lassen sich die Parkplätze ohne Beeinträchtigung der Umgebungsqualität ins Projekt integrieren, noch ist es Ziel der Bauherrschaft unerwünschten Mehrverkehr zu generieren.

Nutzungsart	Nutzung	Bezeichnung	Bezugseinheit	Wert	Anzahl PP
Wohnen	Appartements	Bewohner	Bruttogeschossfläche [m2]	1600	24.0
Wohnen	Appartements	Besucher	10% von Bewohner-PP		6.0
Dienstleistung	Therapie, Arztpraxen	Personal	Bruttogeschossfläche [m2]	400	8.0
Dienstleistung	Therapie, Arztpraxen	Besucher, Kunden	Bruttogeschossfläche [m2]	400	4.0
Dienstleistung	Verwaltung	Personal	Bruttogeschossfläche [m2]	530	10.6
Dienstleistung	Verwaltung	Besucher, Kunden	Bruttogeschossfläche [m2]	530	2.7
Verkauf	Nicht kundenintensiver Verkauf	Personal	Verkaufsfläche [m2]	50	0.8
Verkauf	Nicht kundenintensiver Verkauf	Besucher, Kunden	Verkaufsfläche [m2]	50	1.8
Gastbetriebe	Hotel	Personal und Gäste	Anzahl Betten	120	60.0
	Restaurant, Café, Bar	Personal und Gäste	Anzahl Sitzplätze	100	20.0
Freizeit	Wellness	Personal und Gäste	Anzahl Garderobenplätze	40	12.0
Weiterbildung	Seminar, Konferenzsäle	Personal, Teilnehmende	Anzahl Sitzplätze	290	34.8
			Total (aufgerundet):		185

Da es sich fast ausschliesslich um Nutzungen mit eher längeren Aufenthaltszeiten (>1h) handelt und sich die Verkehrsspitzen der einzelnen Nutzungen respektive zwischen Personal und Besuchern kaum überlappen, generieren die verfügbaren 185 Parkplätze ein maximales stündliches Verkehrsaufkommen, das unter 100 Fahrzeugen pro Stunde liegt. Diese Abschätzung basiert auf der folgenden Szenarien-Betrachtung:

- _ Für die Morgenspitzenstunde muss als Worst-Case angenommen werden, dass alle Seminarteilnehmer und -leiter (35) gleichzeitig mit dem gesamten Personal des Feusisgartens (total 38 PP) zufahren und gleichzeitig alle Bewohner (24 PP) wegfahren. Keine der Nutzungen (Seminar, Hotel, Restaurant, Therapie,

Wellness) ist auf einen Kurzaufenthalt ausgelegt und damit geniert keine Nutzung mehr als 1 Fahrt/Stunde. Somit käme es am Morgen von 7-8 Uhr im Worst-Case zu einer Verkehrsbelastung von 97 Fahrzeugen zuzüglich der Fahrzeuge der Anrainer. Um Engpässe zu vermeiden, würde der Seminarbeginn aber einfach auf 8:30 Uhr angesetzt, so wie man das an anderen Tagungsstätten aus organisatorischen Gründen auch machen würde. Damit läge die stündliche Verkehrsbelastung durch Feusisgarten bei 62 Fahrzeugen, wofür gemäss SN 640 045 eine einstreifige Zufahrtsstrasse ausreichend ist, selbst wenn die Anrainer¹ selbst noch 37 Fahrzeuge beisteuern.

- Abends (17-18 Uhr könnte es im Worst-Case zu folgendem Szenario kommen: Alle 20 Restaurant-PP und die 10 PP des Wellnessbereichs werden gleichzeitig wie die 24 Bewohner und 6 Besucher-PP der Appartements angefahren, während gleichzeitig alle Seminarteilnehmer und -leiter (35) sowie das Personal von Verwaltung, Verkaufsgeschäften und Praxen (total 20) wegfahren. Dass auch das Restaurant- und Hotelpersonal zwischen 17-18 Uhr das Areal verlässt scheint sehr unwahrscheinlich. Keine der Nutzungen ist auf einen Kurzaufenthalt ausgelegt und damit geniert keine Nutzung mehr als 1 Fahrt/Stunde. Dennoch läge von 17-18 Uhr im Worst-Case eine Belastung von 115 Fahrzeugen zuzüglich der Fahrzeuge der Anrainer vor. Um Engpässe zu vermeiden, würde das Seminarende einfach auf 16:30 Uhr angesetzt, so wie man das an anderen Tagungsstätten aus organisatorischen Gründen auch machen würde. Damit läge die stündliche Verkehrsbelastung durch Feusisgarten bei 85 Fahrzeugen, wofür gemäss SN 640 045 eine einstreifige Zufahrtsstrasse ausreichend ist, selbst wenn die Anrainer¹ selbst noch 14 Fahrzeuge beisteuern.

Gemäss VSS-Norm SN 640 045 ist für ein Verkehrsaufkommen von unter 100 Fahrzeugen pro Stunde eine Zufahrtsstrasse ausreichend (Tab. 1).

Neben den organisatorischen Massnahmen (Planung Seminarbeginn und -ende ausserhalb der Spitzenstunden) werden auch flankierende Massnahmen empfohlen, nämlich ein Parkleitsystem (Anzeige der freien Parkplätze am Knoten Riedstrasse), das verhindert, dass Fahrten generiert werden, obwohl gar keine freien Parkplätze verfügbar sind.

¹ Über die Feusisgartenstrasse sind gemäss Grundbuch zusätzlich noch ca. 6 landwirtschaftliche Betriebe mit Wohnhäusern erschlossen.

ES-Typen	Quartierschliessungsstrasse	Zufahrtsstrasse	Zufahrtsweg
Genereller Ausbaugrad	durch Querschnittsgestaltung festzulegen [3]		
Anzahl Fahrstreifen	2	2 oder 1	1
Ausbaugrößen der Fahrstreifen	normal *	reduziert	reduziert
Öffentlicher Verkehr	nur ausnahmsweise, Bushaltestellen im Fahrbahnbereich	-	-
Parkieren	geregelt oder frei	je nach Gestaltung, i.a. frei	-
Gehwege	mindestens einseitig	einseitig, evtl. als Längsstreifen oder als Mischverkehrsfläche	-
Anlagen für den leichten Zweiradverkehr	keine erforderlich		
Fahrbahnmarkierung [10]	ausnahmsweise Mittellinie	keine	-
Durchfahrtsmöglichkeiten	in der Regel durchgehend befahrbar	in der Regel nicht durchgehend befahrbar	nicht durchgehend befahrbar
Wendemöglichkeiten	Wendeplatz bei Sackgassen	Wendeplatz bei Sackgassen (auch unter Einbezug der Bankett-, Gehweg- und Vorplatzfläche möglich)	in der Regel kein Wendeplatz
Grundbegegnungsfall	Lastwagen/Personenwagen * bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Personenwagen/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit
Belastbarkeit (Massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt)	bis 150 Fz./h	100 Fz./h	50 Fz./h

Tab. 1 Typen von Erschliessungsstrassen (Auszug aus SN 640 045)

Zufahrtsstrassen müssen nicht zwingend 2 Fahrstreifen aufweisen. Der Grundbegegnungsfall ist Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit, wofür in Ausweichstellen eine Fahrbahnbreite von 4.0 m ausreicht. Der Fussverkehr braucht keine separate Verkehrsfläche. Auf der bestehenden Fahrbahn mit ca. 3.2 m Breite können Fussgänger von PW mit 20 km/h überholt werden.

Die Begegnungen von Lastwagen (Camion B) mit Personenwagen, für die eine Fahrbahnbreite von 4.8 m auf einer Länge von ca. 12 m benötigt wird, können in Ausweichstellen stattfinden, die aus genügender Distanz erkennbar sind, womit längere Rückwärtsfahrmanöver vermieden werden können. Die bestehende Ausweichstelle in der «Mitte» der Feusisgartenstrasse erfüllt diese Anforderung (siehe Abb. 2), von ihr aus hat man Sicht auf die Ausweichstelle an der Mündung der Feusisgartenstrasse zur Riedstrasse und auf die Ausweichstelle vor der geplanten Einfahrt zur Tiefgarage/Anlieferung.



Abb. 2 Bestehende Ausweichstelle Feusisgartenstrasse (Blick Richtung Mündung zur Riedstrasse)

Gemäss Art. 24c Abs. 2 RPG dürfen bestehende zonenwidrige Bauten und Anlagen massvoll erweitert werden unter Vorbehalt der Vereinbarkeit mit wichtigen Anliegen der Raumplanung. Gemäss Art. 42 Abs 3 RPV gilt als massvoll, wenn die Erweiterung bezüglich der Gesamtfläche weder 30 Prozent noch 100 m² überschreiten. In den Bundesgerichtsentscheiden 1C_350/2014 und 1C_288/2012 wurden die Art. 24c RPG und 42 RPV auch bereits für die Erweiterung einer Strasse ausgelegt.

Die gesamte Länge der Zufahrtsstrasse zwischen der Einfahrt zur Parkgarage und der Ausweichstelle am Knoten Riedstrasse beträgt 230 m (inkl. Ausweichstelle von ca. 20 m Länge). Unter Wahrung der Obergrenze von total 100 m² Verbreiterung könnte die gesamte Strasse (210 m Länge) um 0.3 m auf 3.5 m verbreitert werden (ca. 63 m² Verbreiterung). Eine Verbreiterung um ca. 80 cm auf 4.0 m (+25 %) wäre auf einem 120 m langen Abschnitt zulässig (ca. 96 m² Verbreiterung).

4. Fazit und Empfehlung

Für das geplante Projekt ist eine Zufahrtsstrasse gemäss SN 640 045 ausreichend. Diese Funktion erfüllt die Feusisgartenstrasse auch im heutigen Ausbaugrad: Sie ist zwar nur einstreifig und ca. 3.2 m breit, weist aber gut einsehbare Ausweichstellen auf, wo sich Lastwagen und Personenwagen kreuzen können. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit soll daher auf eine Verbreiterung der Feusisgartenstrasse verzichtet werden.

