

**Gemeinde Schenkon**

# **Bebauungsplan Unterdorf**

**Erschliessungsnachweis**

23.100 / 26. August 2025 [rev. 20. Januar 2026](#)



**Auftraggeber**

Einwohnergemeinde Schenkon  
Schulhausstrasse 1  
6214 Schenkon

**Verfasser**

**TEAM**verkehr AG  
Verkehringenieure ETH/FH/SVI/Reg A  
Zugerstrasse 45, 6330 Cham  
Blockweg 3, 6410 Goldau

Cham 041 783 80 60  
Goldau 041 859 10 20  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Flavio Poletti, poletti@teamverkehr.ch  
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Verkehringenieur

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
<b>2</b>	<b>Richtprojekt im BP-Perimeter</b> _____	<b>2</b>
2.1	Nutzungen	2
2.2	Externe Parkfelder Gasthaus OX'n	2
2.3	Parkfeldangebot und Erschliessung	3
<b>3</b>	<b>Parkfeldbedarf</b> _____	<b>4</b>
3.1	Bau- und Zonenreglement	4
3.2	VSS-Norm 40 281	5
3.3	Vergleich Angebot Richtprojekt mit Bedarf	6
3.4	Beurteilung	6
<b>4</b>	<b>Erschliessung</b> _____	<b>7</b>
4.1	Grundlagen	7
4.1.1	Erschliessungsstrassen	7
4.1.2	Anschlussknoten	8
4.2	Via Unterdorf erschlossene Parzellen	9
4.3	Direkt ab Dorfstrasse erschlossene Parzellen	10
<b>5</b>	<b>Massnahmen Anschlussknoten</b> _____	<b>11</b>
5.1	Unterdorf/Dorfstrasse	11
5.2	Weitere Grundstückerschliessungen Dorfstrasse	12
5.3	Seemattstrasse	12
<b>6</b>	<b>Fazit</b> _____	<b>13</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Testplanung «Unterdorf» wurde der Beitrag der Cometti Truffer Hodel Architekten zur Weiterbearbeitung empfohlen. Der Beitrag wurde nun zu einem Richtprojekt für den Bebauungsplan Unterdorf weiterentwickelt. Für den Bebauungsplan wurde der Perimeter gegenüber der Testplanung angepasst, zwei Parzellen des Richtprojekts (1086 und 976) sind nicht Teil des BP-Perimeters.

## 1.2 Aufgabe

Die Erschliessung des Areals im Richtprojekt (22.02.2024, Revision 17.12.2025) ist verkehrstechnisch zu prüfen. Es ist zu untersuchen, wie das Areal künftige an die Dorfstrasse (Kantonsstrasse) angeschlossen werden kann. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die kommunale Strasse «Unterdorf» den verkehrstechnischen Anforderungen für die Erschliessung genügt. Als Grundlage für die Beurteilung wird das Parkfeldangebot des Richtprojekts plausibilisiert und der Bedarf nach Bau- und Zonenreglement berechnet.

Die Geometrien der Parkieranlagen wurden nicht geprüft. Die Lage/Befahrbarkeit der Entsorgungsstellen und Feuerwehrstandplätze wurden im Rahmen des Planungsberichts abgeklärt.



Abbildung 1: Auszug Situationsplan (Cometti Truffer Hodel Architekten, 17.12.2025), BP-Perimeter ergänzt

## 2 Richtprojekt im BP-Perimeter

### 2.1 Nutzungen

Im Bebauungsplan Unterdorf sind hauptsächlich Wohngebäude mit insgesamt 62 Wohnungen geplant. Die Wohnungen weisen unterschiedliche Zimmerzahlen auf und liegen in Einfamilien- (EFH) oder Mehrfamilienhäusern (MFH). Das Gebäude im Baufeld C auf Parzelle 300 ist als Reiheneinfamilienhaus geplant. Auf den Parzellen 302/1106 ist eine Dienstleistungsnutzung oder Kita geplant.

Parzelle	Anzahl Wohnungen		Gewerbeflächen HNF [m <sup>2</sup> ] Büros, Labors, Praxen
	EFH*	MFH	
298	0	4	0
299	3	0	0
300	3	4	0
301	0	3	0
302/1106	0	30	98
373	0	4	0
504	0	3	0
803	0	3	0
1107	1	4	0
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>55</b>	<b>98</b>

Tabelle 1: Wohnungen und Gewerbeflächen je Parzelle des Richtprojekts (\* Einfamilienhäuser nur mit  $\geq 3$  Zimmern)

### 2.2 Externe Parkfelder Gasthaus OX'n

Das Gasthaus OX'n (Dorfstrasse 23), welches nicht im Perimeter des Bebauungsplans liegt, muss gemäss Baubewilligung 18 Parkplätze auf dem Werkhofareal auf Parz. 927 bereithalten (nicht im BP-Perimeter). Diese Parkfelder wurden jedoch auf einem Parkplatz auf den eigenen Grundstücken Nr. 302 und 1106 innerhalb des BP-Perimeters angeordnet. Mit der Bebauung Unterdorf wird der heute provisorische Parkplatz aufgehoben, im Bebauungsplanperimeter werden künftig 14 Parkfelder für die Fremdnutzung durch das Gasthaus ausgewiesen.

## 2.3 Parkfeldangebot und Erschliessung

Im Richtprojekt sind insgesamt 111 Parkfelder vorgesehen, davon 84 unterirdisch. In der Tiefgarage der Parzelle 302 sind 14 Parkfelder für das Gasthaus OX'n berücksichtigt. Den Nutzungen im BP-Perimeter sind somit 97 Parkfelder zugewiesen.

Parzelle	Anzahl Wohnungen	Anzahl Parkfelder	
		unterirdisch	oberirdisch
298	4	7	2
299	3	6	0
300	7	17	0
301	3	0	4
302/1106	30	36	9
302 (OX'n)	0	14	0
373	4	0	4
504	3	0	4
803	3	4	0
1107	5	0	4
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>84</b>	<b>27</b>

Erschliessung	Wohnungen	Parkfelder
Dorfstrasse/Unterdorf	17	29
Parzelle 299	3	6
Dorfstrasse Mitte	34	68
Dorfstrasse/Werkhof	5	4
Seematte	3	4
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>111</b>

Tabelle 2: Anzahl geplante Parkfelder je Parzelle und Erschliessung via Anschlussknoten

Der Perimeter ist heute über sechs Knoten an die Kantonsstrasse angeschlossen. Ein Anschluss wird mit dem Richtprojekt aufgehoben. Bei den Parzellen 299 und 1107 wird jeweils der bestehende Anschluss beibehalten. Die Erschliessung der Parzellen in der Mitte des Perimeters wird zusammengefasst. Die Parzelle 504 wird über die Strasse Seematte erschlossen, welche wiederum an die Sempachstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) angeschlossen ist.

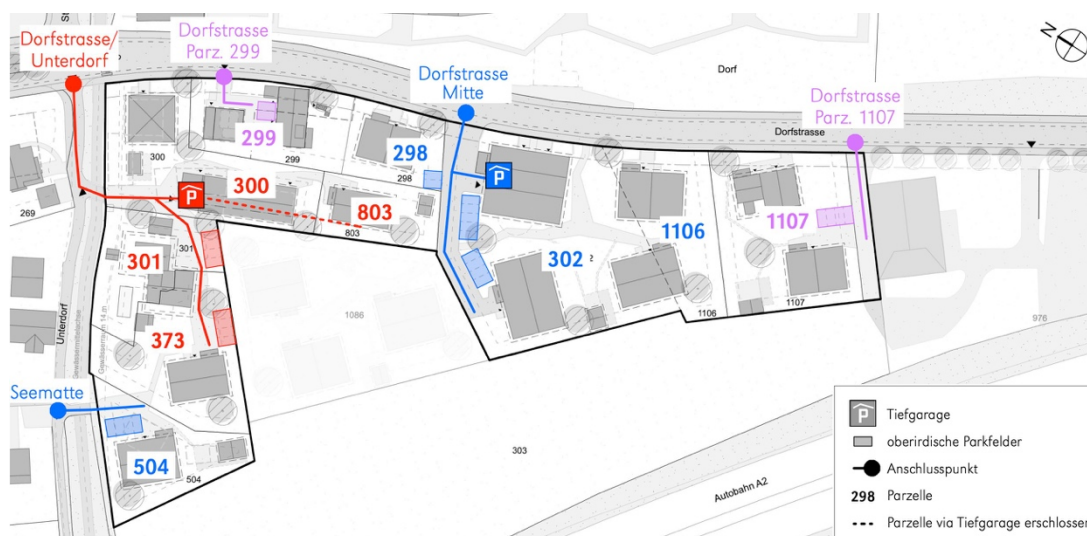


Abbildung 2: Erschliessung der Parzellen und Parkplätze

### 3 Parkfeldbedarf

#### 3.1 Bau- und Zonenreglement

Gemäss Bau- und Zonenreglement (BZR) der Gemeinde Schenkon vom 18.01.2023 ist der Parkfeldbedarf nach folgenden Kennwerten zu berechnen:

<b>Berechnung der Abstellflächen für Fahrzeuge</b>		
<b>1. Parkplätze für Wohnungen</b>		
a) EFH, Doppel-EFH, Reihenhäuser		
- Wohnungen mit 3 und mehr Zimmern:		2 PP pro Wohnung
- Kleinwohnungen:		1 PP pro Wohnung
b) Wohnungen in Mehrfamilienhäusern:		
- Wohnungen:		1.5 PP pro Wohnung
zuzüglich 10 % als Besucherparkplätze markiert		
- Alterswohnungen öffentlicher Körperschaften und Alterswohnungen deren Verbilligung der Gesetzgebung über die Wohnbauförderung entspricht		0.5 PP pro Wohnung
<b>2. Parkplätze für Arbeitsplätze und Dienstleistungen</b>		
<b>Nutzungsart<sup>35</sup></b>	<b>1 Parkplatz für Beschäftigte pro</b>	<b>1 Parkplatz für Besucher und Kunden pro</b>
<i>Büros, Labors, Praxen</i>	75 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>	150 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>
<i>Lagerräume, Archive</i>	300 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>	-
<i>Läden</i>	150 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>	75 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>
<i>Fabrikation, Werkstätten</i>	100 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>	500 m <sup>2</sup> <sup>36</sup>

Abbildung 3: Auszug Anhang 8 des Bau- und Zonenreglements

Die Flächen bezeichnen hierbei die Hauptnutzflächen (HNF). Eine Reduktion des Bedarfs anhand der ÖV-, Fuss- und Veloverkehrserschliessung ist nicht vorgesehen. Jedoch kann der Gemeinderat gestützt auf das Strassengesetz oder ein Mobilitätskonzept die Zahl der erforderlichen Abstellplätze herabsetzen. Tabelle 3 zeigt den Parkfeldbedarf je Parzelle für das Richtprojekt, basierend auf den Wohnungs- und Flächenangaben in Tabelle 1. Nach BZR sind für das Richtprojekt rund 107 Parkfelder zu erstellen.

Parzelle	Anzahl Parkfelder (Parkfeldbedarf BZR)					Total
	EFH	MFH		Büros, Labors, Praxen		
	Bewohner	Bewohner	Besucher	Personal	Kundschaft	
298	0	6.0	0.6	0	0	6.6
299	6.0	0	0	0	0	6.0
300	6.0	6.0	0.6	0	0	12.6
301	0	4.5	0	0	0	5.0
302/1106	0	45.0	4.5	1.3	0.7	51.5
373	0	6.0	0.6	0	0	6.6
504	0	4.5	0.5	0	0	5.0
803	0	4.5	0.5	0	0	5.0
1107	2.0	6.0	0.6	0	0	8.6
<b>Total</b>	<b>14.0</b>	<b>82.5</b>	<b>8.3</b>	<b>1.3</b>	<b>0.7</b>	<b>106.7</b>

Tabelle 3: Parkfeldbedarf gemäss BZR je Parzelle

### 3.2 VSS-Norm 40 281

Nachfolgend wird der Parkfeldbedarf gemäss VSS-Norm 40 281 berechnet. Die Flächenangaben des Richtprojekts in HNF wurden mit dem Faktor 1.4 (Annahme TEAMverkehr) in Bruttogeschossflächen (BGF) umgerechnet. Der Bebauungsplanperimeter ist dem Standorttyp D zuzuweisen: Die nächstgelegene Bushaltestelle «Schenkon, Dorf» wird vier Mal pro Stunde bedient und es ist ein Langsamverkehrsanteil von unter 25 % anzunehmen.

Die Reduktion nach Standorttyp hat für das Areal jedoch nur einen geringen Einfluss, da für Wohnungen der Bedarf gemäss VSS-Norm nicht reduziert wird. Da neben den Wohnnutzungen nur 98 m<sup>2</sup> (HNF) Gewerbenutzungen im Bebauungsplanperimeter vorgesehen sind, ist die Auswirkung der Gewerbeflächen auf die Zahl der Parkfelder gering.

Gemäss VSS-Norm wären für das Richtprojekt rund 72 Parkfelder zu erstellen.

Nutzung	Grenzbedarf			Standort-Typ	Reduzierter Bedarf aufgrund Standort-Typ			
	Kennwert	Richtwert	Parkfelder		Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf in PF	
					min.	max.	min.	max.
<b>Wohnen</b>								
Bewohner	62 Whg.	1.0 PF / Whg.	62.0		100%	100%	62.0	62.0
Besucher	62 Whg.	10% Bewohner-PF	6.2		100%	100%	6.2	6.2
<b>Büro</b>								
Personal	137 m <sup>2</sup> BGF	2.0 PF / 100 m <sup>2</sup>	2.7	D	70%	90%	1.9	2.4
Kundschaft	137 m <sup>2</sup> BGF	0.5 PF / 100 m <sup>2</sup>	0.7	D	70%	90%	0.5	0.6
<b>Gesamttotal Parkplätze</b>			<b>72</b>				<b>71</b>	<b>72</b>

Tabelle 4: Bedarf VSS-Norm für den Bebauungsplanperimeter

### 3.3 Vergleich Angebot Richtprojekt mit Bedarf

Tabelle 5 vergleicht das im Richtprojekt geplante Angebot mit dem Bedarf gemäss BZR und VSS-Norm. Die Tabelle zeigt gerundete Werte, die Angaben für einzelne Parzellen sind deshalb mit Unschärfen behaftet. Für die Nutzungen im BP-Perimeter sind 97 Parkfelder vorgesehen, was unter dem Bedarf gemäss BZR liegt. Das vorgesehene Angebot liegt jedoch über dem maximalen Bedarf gemäss VSS-Norm.

Parzelle	Parkfelder	Bedarf BZR		Bedarf VSS	
	Richtprojekt	Parkfelder	$\Delta$ Richtproj.	PF max.	$\Delta$ Richtproj.
298	9	7	+2	4	+5
299	6	6	0	3	+3
300	17	13	+4	8	+9
301	4	5	-1	3	+1
302/1106	45	52	-7	35	+10
373	4	7	-3	4	0
504	4	5	-1	3	+1
803	4	5	-1	3	+1
1107	4	9	-5	6	-2
<b>Total BP-Nutzungen</b>	<b>97</b>		<b>-12</b>		<b>+28</b>
302 (Gasthaus OX'n)	14				
<b>Total</b>	<b>111</b>				

Tabelle 5: Vergleich Parkfeldangebot mit Bedarf nach BZR und VSS-Norm

### 3.4 Beurteilung

Das Angebot von 97 Parkfeldern (exkl. Gasthaus OX'n) für die Nutzungen im BP-Perimeter ist unter Berücksichtigung der VSS-Norm angemessen und könnte allenfalls sogar noch reduziert werden. Das Einfordern des Mindestbedarfs nach BZR ist angesichts der hohen Anzahl Parkfelder und der beengten Verhältnisse nicht zweckmässig bzw. kann baulich unter Umständen gar nicht umgesetzt werden. In den Sonderbauvorschriften ist deshalb eine von der BZR abweichende Berechnungsmethodik anzuwenden.

Spezielle Beachtung sollte jedoch der Aufteilung der Parkfelder innerhalb des Perimeters gegeben werden. Ein wesentlicher Teil der Parkfelder wird in der Tiefgarage der Parzelle 302 erstellt, die Zugänglichkeit für die betreffenden Nutzergruppen (Bewohnende, Besuchende, Restaurant-Gäste) muss gewährleistet sein.

## 4 Erschliessung

### 4.1 Grundlagen

#### 4.1.1 Erschliessungsstrassen

Gemäss VSS-Norm 40 045 bestehen drei Unterkategorien von Erschliessungsstrassen: Zufahrtswege, Zufahrtsstrassen und Quartierserschliessungsstrassen. Massgebend für die jeweilige Einteilung ist die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde im Querschnitt bzw. die Anzahl erschlossener Wohneinheiten. Tabelle 6 zeigt die Kriterien und Dimensionierungsvorgaben für Erschliessungsstrassen gemäss VSS-Norm.

Zufahrtswege sollten in ihrer Länge auf 40 bis 80 m beschränkt werden. Gemäss Norm können für Begegnungsfälle die angrenzenden Bankettflächen und Vorplätze einbezogen werden.

Kriterium	Zufahrtsweg	Zufahrtsstrasse	Quartierserschliessungsstr.
Belastbarkeit (massgebender stündlicher Querschnitt)	50 Fz/h	100 Fz/h	bis 150 Fz/h
Erschliessung	30 Wohneinheiten	150 Wohneinheiten	300 Wohneinheiten
Anzahl Fahrstreifen	1	2 oder 1	2
Gehweg/Trottoirs	-	einseitig, evtl. als Längsstreifen oder als Mischverkehrsfläche	mindestens einseitig
Wendemöglichkeiten	in der Regel kein Wendeplatz	Wendeplatz bei Sackgassen (auch unter Einbezug der Bankett, Gehweg- und Vorplatzfläche möglich)	Wendeplatz bei Sackgassen
Durchfahrtsmöglichkeit	nicht durchgehend befahrbar	in der Regel nicht durchgehend befahrbar	in der Regel durchgehend befahrbar
Grundbegegnungsfall	PW/Velo bei stark reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit	PW/LW bei stark reduzierter Geschwindigkeit

Tabelle 6: Auszug Kriterien Erschliessungsstrassen gemäss VSS-Norm 40 045

Gemäss VSS-Norm 40 045 muss auf einer Zufahrtsstrasse das Begegnen von zwei Personenwagen bei «stark reduzierter Geschwindigkeit» möglich sein. Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h entspricht dies gemäss VSS-Norm 40 201 einer Fahrbahnbreite von 4.00 m. Die minimale lichte Breite des Strassenraums (inkl. Sicherheitszuschläge) ist 4.40 m. Eine Zufahrtsstrasse sollte einen einseitigen Gehweg aufweisen, der Fussverkehr kann aber auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

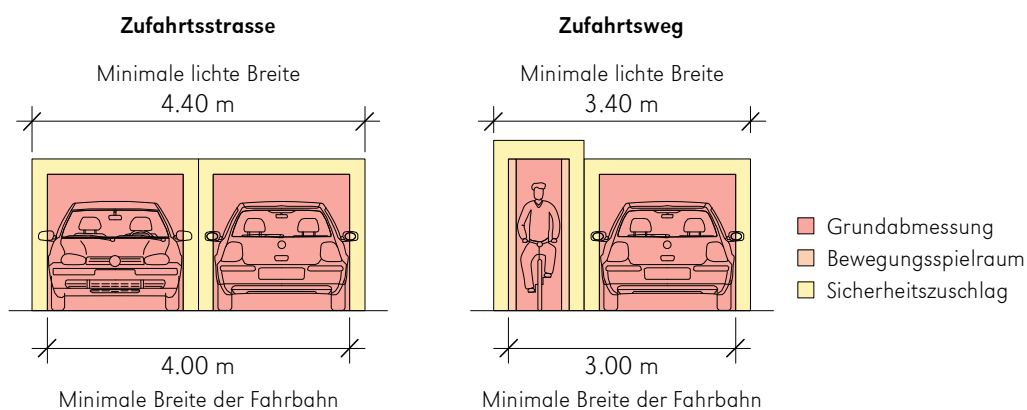


Abbildung 4: Dimensionierung Zufahrtsstrasse und -weg gem. VSS-Norm 40 201

#### 4.1.2 Anschlussknoten

##### Grundstückzufahrten

Die Erschliessung von Grundstücken bis 40 Parkfelder ist in der VSS-Norm 40 050 geregelt. Der Typ der Grundstückszufahrt ist abhängig von der Anzahl erschlossener Parkfelder sowie dem Typ der übergeordneten Strasse. Da die Dorfstrasse als Hauptverkehrsstrasse zu typisieren ist und alle Parzellen mindestens 3 Parkfelder aufweisen, ist für den vorliegenden Fall nur der Erschliessungstyp C massgebend. Ein- und Ausfahrten in Grundstücke dürfen bei diesem Typ nur vorwärts erfolgen und das Kreuzen im Einmündungsbereich muss möglich sein. Die Breite der Grundstückszufahrt für den Typ C liegt bei 5.50 m.

##### Trottoirüberfahrten

Die Erschliessung der Parzellen erfolgt bereits heute über Trottoirüberfahrten, dies soll künftig beibehalten werden. Für die Dimensionierung von Trottoirüberfahrten ist die VSS-Norm 40 242 massgebend, an Kantonsstrassen gelten ergänzend die Bestimmungen 737.102a der Dienststelle vif.

## 4.2 Via Unterdorf erschlossene Parzellen

Die Parzellen 504, 373, 301, 300 und 803 werden heute über die Strasse «Unterdorf» erschlossen. Ein Teil der Parzelle 300 ist heute direkt von der Kantonsstrasse her erschlossen, dies wird mit dem Bebauungsplan aufgehoben (siehe Kap. 4.3). Die Parzelle 504 ist zusätzlich über die private Parzelle 267 an die kommunale Strasse «Seematte» angebunden. Die Seematte wiederum ist an die Sempachstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) angeschlossen. Die Strassen Seematte und Unterdorf sind im kommunalen Verkehrsrichtplan als Erschliessungsstrassen eingetragen.

Die Strasse «Unterdorf» verfügt über kein Trottoir und weist Fahrbahnbreiten zwischen 2.70 und 3.10 m auf. Sie befindet sich fast gänzlich im Gewässerraum (Grünzone) des Brandbachs. Die Strasse ist ca. 90 m lang und mündet im Nordosten in die übergeordnete Dorfstrasse, südwestlich wird die Strasse als Feldweg weitergeführt.



Abbildung 5: Analyse bestehende und künftige Erschliessungssituation nördlicher Teil

### Unterdorf

Die Strasse Unterdorf ist sowohl im Bestand als auch mit der geplanten Entwicklung als Zufahrtsweg zu typisieren, da weniger als 30 Wohneinheiten erschlossen werden. Die bestehende Fahrbahn weist eine knapp ausreichende Breite für einen Zufahrtsweg aus. Die Länge der Strasse bis zur Parzelle 300 ist mit etwa 30 m nicht zu lang für einen Zufahrtsweg.

### Seematte

Die Strasse Seematte ist als Zufahrtsstrasse zu typisieren, über sie werden sowohl heute als auch mit dem Richtprojekt Unterdorf weniger als 150 Wohneinheiten erschlossen.

### Verworfenne Variante: Erschliessung Parzelle 504 nur via Strasse Unterdorf

Es ist grundsätzlich denkbar, die Parzelle 504 statt via Seematte ganz über die Strasse Unterdorf zu erschliessen. Die Fahrbahnbreite zwischen den beiden Brücken ist jedoch nicht ausreichend (weniger als 3.00 m) und der Zufahrtsweg wäre mit ca. 90 Meter zu lang. Hinzu kommt, dass wohl weiterhin die Route via Seematte gewählt wird, auch wenn die Strasse Unterdorf als offizielle Erschliessungsstrasse gilt.

## 4.3 Direkt ab Dorfstrasse erschlossene Parzellen

Heute wird der Perimeter an fünf Stellen direkt von der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen, mittels Trottoirüberfahrt oder als flächige Grundstückzufahrt. Die Erschliessung der Parzelle 299 wird im Richtprojekt weitgehend beibehalten, die Zufahrt erfolgt jedoch weniger flächig. Die Parzelle 300 wird künftig nur noch via Strasse Unterdorf erschlossen. Für die Parzellen in der Mitte des Perimeters (298, 302, 1106) wird eine neue Einmündung erstellt, welche die bestehende Erschliessung des Parkplatzes ersetzt. Die Parzelle 1107 wird über den bestehenden Anschluss an die Dorfstrasse erschlossen.

Die Zahl der direkten Grundstückerschliessungen an die Kantonsstrasse reduziert sich mit dem Bebauungsplan von fünf auf vier Anschlüsse.

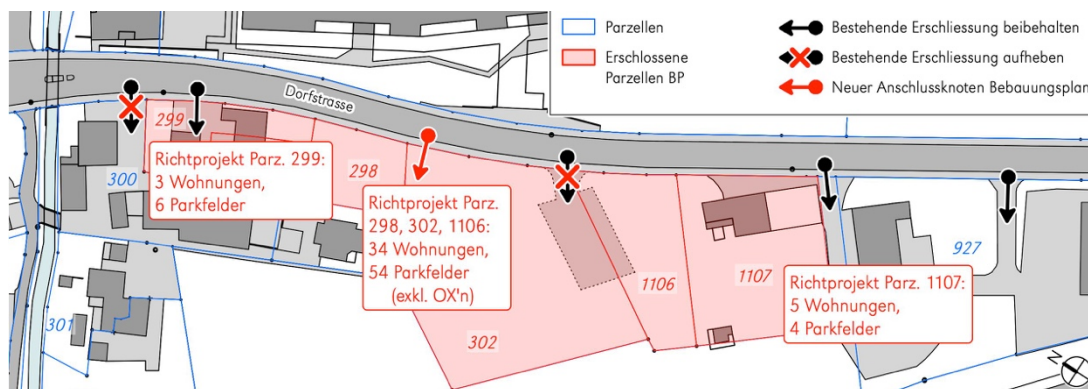


Abbildung 6: Bestehende und geplante Erschliessung entlang der Dorfstrasse

## 5 Massnahmen Anschlussknoten

### 5.1 Unterdorf/Dorfstrasse

Am Anschlussknoten Unterdorf/Dorfstrasse, welcher ausserhalb des Bebauungsplanperimeter liegt, sind die zwingenden Voraussetzungen zur Anordnung einer Trottoirüberfahrt gemäss VSS-Norm 40 242 erfüllt, mit Ausnahme der bestehenden Sichtweiten. Um die Sichtweiten herzustellen, muss die im BP-Perimeter liegende Hecke zurückversetzt werden und der Abfalleimer verschoben werden. Das Brückengeländer und der Kandelaber befinden sich ebenfalls im Sichtfeld, können jedoch nicht ohne weiteres versetzt werden. Beim Brückengeländer ist zudem aufgrund der Gestaltung die Durchsicht weitgehend gewährleistet.

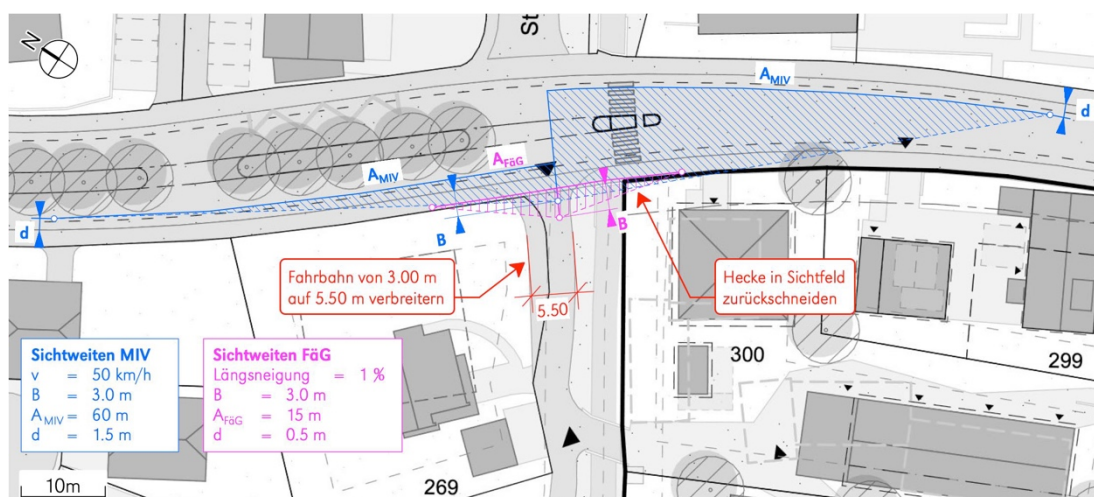


Abbildung 7: Nachweis Sichtweiten



Abbildung 8: Heutige Situation Trottoirüberfahrt (Foto: Bucher+Partner AG)

Weiter muss die Fahrbahnbreite der einmündenden Strasse angepasst werden, damit Personenwagen im Knotenbereich kreuzen können. Die nötige Breite für das Begegnen gilt grundsätzlich für den Einmündungsbereich, die restliche Strasse ist als Zufahrtsweg auszubauen. Auf Zufahrtswegen können, gemäss VSS-Norm 40 045, für «seltene Begegnungsfälle angrenzende Bankettflächen und Vorplätze einbezogen werden». Ein zusätzliche Kreuzungsstelle vor der Brücke ist deshalb nicht zwingend nötig. Idealerweise wird aber durch die Vorplatzgestaltung der Parzelle 269 ein allfälliges Kreuzen von zwei Fahrzeugen ermöglicht, ähnlich wie das heute schon der Fall ist.

Die Anpassung des Knotens ist mit der Entwicklung des Richtprojekts angezeigt. Eine Anpassung des Knotens ist aber bereits im Hinblick auf das geplante Wohnbauprojekt auf der Parzelle 269 sinnvoll.

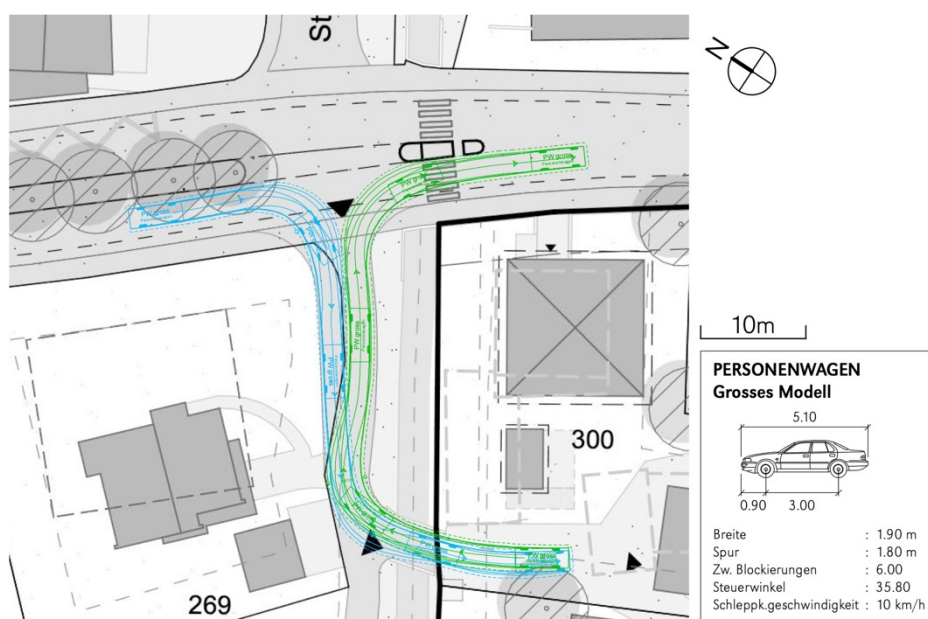


Abbildung 9: Befahrbarkeit Anschlussknoten

## 5.2 Weitere Grundstückerschliessungen Dorfstrasse

Im Rahmen des jeweiligen Bauprojekts ist nachzuweisen, dass die Knotensichtweiten gewährleistet werden und das Kreuzen von Fahrzeugen im Knotenbereich möglich ist. Einmündungsbereiche mit Fahrbahnbreiten von mehr als 5.50 m sollten vermieden werden. Bei Senkrechtparkfeldern im Einmündungsbereich sind in der Regel grössere Fahrbahnbreiten nötig, Parkfelder sollten deshalb mit ausreichend Abstand ( $\geq 5$  m) von der Strasse angeordnet werden.

## 5.3 Seemattstrasse

Am Anschlussknoten Seematt-/Sempachstrasse sind keine Massnahmen nötig.

## 6 Fazit

Im Bebauungsplanperimeter sind gemäss Richtprojekt 62 Wohnungen, 98 m<sup>2</sup> Gewerbefläche und 111 Parkfelder vorgesehen. Davon sind 14 Parkfelder dem Gasthaus OX'n zuzuweisen, welches sich nicht im BP-Perimeter befindet. Das geplante Parkfeldangebot liegt unter dem Bedarf gemäss Bau- und Zonenreglement. Das Angebot liegt jedoch über dem Bedarf nach VSS-Norm, weshalb eine Erstellung des Angebots nach BZR nicht zwingend ist. Die Bestimmungen der Sonderbauvorschriften tragen dieser Situation Rechnung.

Mit dem Bebauungsplan Unterdorf wird die Zahl der Anschlüsse an die Kantonsstrasse um einen Direktanschluss reduziert, indem Zufahrten zusammengefasst werden. Bei der Trottoirüberfahrt Unterdorf/Dorfstrasse ist eine Verbreiterung der einmündenden Fahrbahn nötig, damit das Kreuzen von Personwagen gewährleistet werden kann. Zudem muss das Knotensichtfeld im BP-Perimeter freigehalten werden. Bei den anderen Anschlussknoten an die Kantonsstrasse erfolgt die Erschliessung direkt, die Knoten sind als Trottoirüberfahrten zu gestalten und entsprechend zu dimensionieren. Zwei Parzellen im Nordwesten des Perimeters werden im Richtprojekt wie bestehend über die kommunale Strasse Seematte erschlossen.