BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Factsheet

Objekt Nr.:	90'869	**Datum:**	17.09.2026
Objekt:	Aspi Bellmund		

Thema: Erschliessung Aspi Bellmund

1 Ausgangslage

Auf dem Areal ZPP Nr. 7 «Aspi» soll eine neue Wohnüberbauung entstehen. Das Areal soll über den bestehenden Strassenstich «Aspiweg» an die Hauptstrasse angeschlossen werden.

Im Rahmen eines Gesprächs mit der Gemeinde und dem OIK III vom 31.01.2024 wurden die Rahmenbedingungen für die Erschliessung erläutert. Um das Verfahrensrisiko zu minimieren, wurde das Projekt bereits relativ vertieft ausgearbeitet. Als erster Schritt muss aber die entsprechende UeO mit zugehörigen Rahmenbedingungen genehmigt werden.

In der Vorprüfung der UeO wurde nun von einem externen Büro beantragt, zusätzlich das generierete Fahrtenaufkommen infolge geplanter PP zu ermitteln und damit den Bezug zur Geringfügigkeit zu machen, sowie eine Einschätzung zur Zulässigkeit der Rechtwinkligkeit der Besucherparkplätze zu treffen.

Das vorliegende Factsheet greift somit diese Punkte sowie die Erschliessungssituation und die Verkehrssicherheit der künftigen Erschliessungslösung auf. Die Angaben beziehen sich dabei auf die aktuelle Projektplanung gemäss Richtprojekt vom 3.10.2025.

2 Projekterläuterung Verkehr

2.1 Erschliessung

Die künftige Erschliessung der zentralen Einstellhalle der gesamten Überbauung mit 58 PP schliesst an den bestehenden Aspiweg an. Daneben sind 5 Besucherparkplätze oberirdisch entlang dem Aspiweg angeordnet. Der Anschluss an die Kantonsstrasse erfolgt über den bestehenden Anschluss Aspiweg, welcher bis Ende Besucher-Parkierung zum Kreuzen ausgebaut wird.

Die ZPP sah zwar drei mögliche Erschliessungspunkte an die Kantonsstrasse vor (A, B1 und B2, einer davon via Aspiweg), im Sinne der zusammengefassten Anschlüsse und Erschliessung über das bestehende / kommunale Netz, erfolgt der Anschluss ausschliesslich über den Aspiweg. Diese Situation wurde mit dem Kanton so vorbesprochen.

Die Zufahrt ist ungefähr bis in die Mitte der Einstellhalleneinfahrt zweispurig (konfliktfrei) befahrbar. Die Einstellhalleneinfahrt wird so ausgebildet, dass im Rampenbereich Stauraum für zwei Fahrzeuge zur Verfügung steht. Ebenfalls in der Einstellhalle unten steht ein Warteraum zur Verfügung. Die Regelung der Ein-/Ausfahrt im Zwischenabschnitt erfolgt mittels einer Lichtsignalanlage. Somit ist kein Rückstau auf dem Aspiweg oder der Kantonsstrasse zu erwarten. Zu diesem Zweck wird ebenfalls der vordere Teil des Aspiwegs (bis und mit Einstellhalle) zweispurig auf min. 5.50 m ausgebaut, in der Fortsetzung bei den Parkplätzen beträgt die Breite im Minimum noch 5.00 m. Die Verbreiterung erfolgt auf der projektierten Parzelle.

Das Gefälle der EH-Zufahrt beträgt max. 18%, die Rampe ist entsprechend überdacht.

Es ist kein separater Fussweg auf bzw. neben dem Aspiweg geplant. Die Strasse wird im Mischverkehr geführt, da auch von entsprechend geringen Frequenzen auszugehen ist, da von den Haupteingängen auch direkte Verbindungen zur Hauptstrasse bestehen.

Die Veloabstellplätze sind grösstenteils in den Gebäudeteilen in den jeweiligen Erdgeschossen/Gartengeschossen angeordnet und somit alle ebenerdig zugänglich. Ein kleinerer Anteil ist zusätzlich in den Aussenräumen jeweils in Eingangsnähe angeordnet.

2.2 Parkplatzbedarf

Der erforderliche Parkplatzbedarf für Autos und Fahrräder wurde im Richtprojekt auf Basis der geplanten Wohneinheiten (35 Whg.) ausgewiesen und befindet sich innerhalb der kantonalen Bandbreite bzw. über der Vorgabe.

	Vorgabe gem. kant. BauV	**Angebot**
	17.5 – 70 AP	63 AP
	70 VAP, davon 35 überdacht	99 VAP, davon 87 überdacht

Die gemäss Norm 40 281 vorgesehene Reduktion der Anzahl Parkplätze infolge öV-Erschliessung etc. bezieht sich ausschliesslich auf Nicht-Wohnnutzungen. Im vorliegenden Fall darf somit die Anzahl gemäss den kantonalen und kommunalen Vorgaben nicht unterschritten werden (ausschliesslich Wohnnutzung), es sei denn dies wird mithilfe von Mobilitätsmassnahmen und einem entsprechenden Mobilitätskonzept ausdrücklich von der Auftraggeberschaft gewünscht und nachgewiesen. Im vorliegenden Fall besteht kein entsprechendes Interesse, die erforderliche Anzahl kann zudem gut umgesetzt bzw. sogar übertroffen werden (Fahrräder).

2.3 Fahrtenaufkommen

Das durch die Überbauung generierte Fahrtenaufkommen wurde anhand der geplanten Parkplatzanzahl ermittelt. Dieses generiert ca. **180 Fahrten pro Tag** (= Ein-+ Ausfahrten), was für die Spitzenstunde (Annahme 10% DTV) knapp 20 Fahrten bedeutet.

Damit ist die Verkehrsmenge wie bereits geschrieben sehr gering und gut bewältigbar. Die Sackgasse Aspiweg erschliesst noch drei zusätzliche Einzelliegenschaften (Wohnen). Die Strasse ist somit gemäss VSS 40 045 'Erschliessungsstrassen' als Zufahrtsstrasse (ca. 31-150 WE) einzustufen, welche eine Kapazität von ca. 100 Fz./h aufweist. Dieser Wert wird mit der bestehenden Nutzung und dem Nebauvorhaben in der Spitzenstunde nicht einmal zu einem Viertel erreicht. Die Verträglichkeit der Verkehrsmenge auf den Aspiweg ist somit sehr gut gegeben. Es ist zudem auch nicht mit massgebenden Einflüssen am Verkehrsknoten zu rechnen. Der konstante Abfluss der Abbiegenden Fahrzeuge ist durch den Ausbau und die weitgehend zweispurige Einstellhallenrampe gegeben. Entsprechend kommt somit auch nicht direkt die bestehende Erschliessung gemäss Art. 5 BauV zum Tragen, denn der Strassenabschnitt wird entsprechend bis Ende Besucher-PP ja sogar noch ausgebaut, damit ein Kreuzen möglich ist. Damit entspricht die Erschliessung auch den Vorgaben gemäss Norm, welche für diesen Strassentyp 1oder 2 Fahrstreifen vorsieht.

2.4 Parkierung

Bei Schräg- und Senkrechtparkfeldern sind Rückwärtsfahrten auf die Fahrbahn, auf Veloflächen und auf Gehwegflächen zu vermeiden. Dabei geht es um die Vermeidung von möglichen Konflikten bzw. entsprechenden Begegnungsfälle wie beispielsweise bei Radstreifen, Radwegen, stark frequentierten Gehwegen oder stark frequentierten Strassen. Bei geringen Frequenzen und übersichtlichen Strecken relativiert sich aber das Begegnungsrisiko.

Aus diesem Grund schreibt beispielsweise die Arbeitshilfe Parkierung vom Kanton Zürich:

Sofern die Verkehrssicherheit nachgewiesen werden kann, sind in Ausnahmefällen, bei einem **geringeren DTV als 1'500 Fz/d**, Senkrecht- und Schrägparkierungen direkt an der Fahrbahn denkbar.

Oft stellt die rechtwinklige Parkierung in den entsprechenden Situationen nach wie vor die alltagstauglichste, sinnvollste und optimierteste Lösung dar, insbesondere für Besucherparkierung, welche einfach zugänglich an der Oberfläche angeordnet werden sollte und welche meist auch nicht dauerhaft belegt sind. Damit lässt sich die Besucherparkierung optimal von den Parkplätzen für die Wohnnutzung entflechten und es sind keine aufwändigen Zutrittssysteme zur Einstellhalle bzw. zu den Wohnungen (für Besuchende) erforderlich.

Im vorliegenden Projekt sind oberirdisch 5 Besucher-PP geplant, wobei einer als IV-PP ausgebildet wird. Die Sichtberme der Einstellhallenausfahrt auf die Fahrbahn bleibt gewährleistet.

Zum besseren Ein- und Ausmanövrieren wird der Aspiweg bis zum Ende der Parkierung auf min. 5.00 m Breite ausgebaut (Parkfeldbreite: 2.80 m). Im vordersten Bereich bis und mit Einstellhallenzu-/-ausfahrt beträgt die Breite min. 5.50m.

Die Strasse wird im Mischverkehr geführt, es sind keine besonderen Einrichtungen für den Langsamverkehr angedacht, da auch von entsprechend geringen Frequenzen auszugehen ist, da von den Haupteingängen auch direkte Verbindungen zur Hauptstrasse bestehen.

Der Aspiweg selber ist sehr wenig frequentiert. Nebst der geplanten Überbauung erschliesst er noch drei Einzelliegenschaften (Wohnen). Das Verkehrsaufkommen der Überbauung wurde im vorangehenden Kapitel abgeschätzt (DTV ca. 200 Fz.). Entsprechend liegt auch das künftige Aufkommen klar unter dem Richtwert (DTV 1'500 Fz) und es ist ohnehin mit sehr wenigen Begegnungsfällen zwischen ausparkierenden Fahrzeugen und übrigen Verkehrsteilnehmenden zu rechnen, da es sich um Parkplätze für Besuchende handelt. Aus unserer Sicht ist die Situation daher unkritisch und gut vertretbar.

Die im Mitbericht von Transitec vermerkte Arbeitshilfe vom Kanton Bern gilt nur für Kantonsstrassen. Auf Privat-/Gemeindestrassen ist diese entsprechend mit Vorbehalt anzuwenden / zu übertragen, da deutlich andere Verkehrsverhältnisse bestehen. Der wichtige Faktor der Frequentierung wird dabei nicht beleuchtet, da die Verkehrsmengen auf Kantonsstrassen meist eher hoch sind bzw. die Strassen fast ausschliesslich verkehrsorientierten Charakter aufweisen. Bei Gemeinde- oder Privatstrassen hingegen ist das meist nicht der Fall.

3 Fazit

Die zusätzlichen Fahrten welche durch die Wohnnutzung generiert werden (ca. + 18 Fz in Spitzenstunde), kann die Strasse und der Knoten problemlos abwickeln. Die Menge ist sehr gut verträglich bzw. gering.

Die geplante Parkierungssituation an der Oberfläche für Besuchende ist bei den vorliegenden Verhältnissen (Aspiweg = Stichstrasse / Sackgasse, sehr geringes Verkehrsaufkommen, wenig Langsamverkehr) absolut angemessen, zweckmässig und aus unserer Sicht so auch problemlos vertretbar.

Die Erschliessungssituation und vor allem die Ausgestaltung des Anschlusses wurden bereits vorgängig bilateral mit dem Kanton besprochen und entsprechenden den Anforderungen angepasst.

Datum: 17.09.2026
Ersteller/in: Doris Stucki
BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
E-Mail: doris.stucki@bsb-partner.ch

Beilagen

- Fahrtenberechnung UeO Aspi Bellmund

UeO Aspi Bellmund
Berechnung Zusatzverkehr

Art der Nutzung

	Anzahl Wohnungen / Einheiten	Fläche BGF	PP [2]	Wege / PP bzw. Fläche und Betriebstag [1] Mo bis So	Wege pro Betriebstag Mo bis So	MIV-Fahrten DTV [Fz/Tag]
Teilzone B						
Wohnen	35	4'718	58	3.000	174	**174**
Wohnen (Besuchende)			5	1.500	8	**8**
Total		**4'718**	**63**		**182**	**182**

Zusammenstellung MIV - Fahrten	
Spitzenstundenverkehr (Annahme: 10% DTV)	18 Fz/h

Quellenverzeichnis /Erklärung Anhang	
[1]	VSS; SN 40 283; Parkieren, Verkehrsaufkommen von Parkierungsanlagen von Nicht-Wohnnutzungen, Version vom 31.03.2019, Seite 10, Tab. 1 Es wurde jeweils der Wert des oberen Quartils benutzt. Annahme: Pro Wohnung werden Mo-So 3 Fahrten pro Tag generiert. -> jeder 2. geht am Mittag nach Hause (Leitfaden Fahrtenmodell Stadt Zürich vom März 16 wurden 2.7 Fahrten/PP ermittelt.). Für Besuchende wurde ein deutlich tieferer Wert von 1.5 Fahrten / PP angenommen, da es sich ausschliesslich um Wohnnutzungen und nicht um Gewerbe bzw. Kunden handelt.
[2]	Anzahl gemäss rykart Architekten