



Gemeinde Altdorf

Beurteilung Grundstückszufahrten und Parkieranlagen entlang von kommunalen Strassen

Richtlinie

8. April 2025

Erarbeitet durch Arbeitsgruppe

- Stefan Arnold, Bereichsleiter Hoch- und Tiefbau
- Mathias Lussmann, Sachbearbeiter Tiefbau
- Andreas Wenger, TRATUS AG

Genehmigt durch

Gemeinderat


.....



zur Kenntnis genommen

Baukommission


.....

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ziele der Richtlinie	1
1.2	Geltungsbereich	1
1.3	Weitere öffentlich- und privatrechtliche Grundlagen	1
1.4	Wichtige Grundlagen	2
1.4.1	Rechtliche Grundlagen	2
1.4.2	Normen	2
1.4.3	Kommunale Pläne	3
1.5	Definition kommunale Strassen	3
2	Rahmenbedingungen / Grundsätze	4
2.1	Grundstückzufahrt	4
2.2	Parkierung	4
2.2.1	Parkfelder über die Grundstückzufahrt erschlossen (Regelfall)	4
2.2.2	Parkfelder entlang von kommunalen Strassen (Ausnahme)	5
3	Vorgehen im Rahmen der materiellen Prüfung	6
4	Materielle Prüfung Projekt / Baugesuch	7
4.1	Anordnung und Dimensionierung Grundstückzufahrten	7
4.2	Dimensionierung Parkfelder	8
4.3	Sichtverhältnisse	10
4.4	Kriterien für die Anordnung von Parkfeldern entlang von kommunalen Strassen im Ausnahmefall	11
5	Überschreitung Abstand zu öffentlichen Verkehrsflächen	13
5.1	Überschreitung Abstand zu öffentlichen Verkehrsflächen	13
	Anhang	A1

1 Einleitung

1.1 Ziele der Richtlinie

Mit der Richtlinie soll eine einfachere und schnellere Beurteilung von Grundstückzufahrten und Parkieranlagen entlang kommunaler Strassen ermöglicht werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass in der Gemeinde eine einheitliche Handhabung umgesetzt wird.

1.2 Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt für alle kommunalen Strassen und Parkieranlagen. Die Richtlinie dient als Empfehlung für Grundstückzufahrten bzw. Parkieranlagen bis ca. 40 Parkfelder. Auch für Privatstrassen gilt die Richtlinie sinngemäss als Richtlinie. Dies insbesondere beim Thema Sichtverhältnisse.

Die Richtlinie macht ergänzende Angaben zu den Normen. Die Normen werden durch die Richtlinie nicht ersetzt.

Die Richtlinie kommt zur Anwendung bei Neuanlagen, Erweiterungen bestehender Anlagen sowie bei einer Nutzungsänderung oder einer gesteigerten Benutzung.

Erfolgt nur ein Belagsersatz ohne Nutzungserweiterung, ohne weitere Parkfelder usw. kommt die Richtlinie grundsätzlich nicht zum Einsatz. Die Entwässerung muss dennoch neu beurteilt werden (nicht auf öffentliche Verkehrsflächen entwässern). Nach Artikel 100 Planungs- und Baugesetz ist das erstellen, abrechnen oder die bauliche Änderung oder Zweckänderung grundsätzlich bewilligungspflichtig. Reine Belagssanierungen ohne notwendige Anpassungen bspw. der Entwässerung werden von der Baukommission in der Regel zur Kenntnis genommen. Die Richtlinie wird in diesen Fällen nicht angewendet, da keine Nutzungserweiterung erfolgt. Allerdings sind allfällige bestehende Beeinträchtigungen der öffentlichen Verkehrsfläche (Art. 47 StrG) zu beurteilen und unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit zu beseitigen.

Bestehende Anlagen, welche nicht verändert werden, keine gesteigerte oder veränderte Benutzung erfahren und nicht dieser Richtlinie entsprechen, müssen nicht angepasst werden.

1.3 Weitere öffentlich- und privatrechtliche Grundlagen

Öffentlich- und privatrechtliche Rahmenbedingungen wie z.B. Grenzabstände werden durch diese Richtlinie nicht aufgehoben und müssen im Rahmen der Baubewilligung berücksichtigt werden.

1.4 Wichtige Grundlagen

Als Grundlage für die Richtlinie werden die nachfolgenden Gesetze, Normen, kommunalen Pläne und Entscheide des Gemeinderats verwendet.

1.4.1 Rechtliche Grundlagen

- Planungs- und Baugesetz des Kantons Uri (PBG) vom 1. Januar 2012, insb. Art. 83 Verkehrssicherheit

«¹ Bauten, Anlagen oder Bepflanzungen dürfen weder den Verkehr behindern oder gefährden noch den Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigen.

² Ausmündungen und Ausfahrten auf Strassen sowie deren Erweiterung und gesteigerte Benützung sind so zu gestalten, dass sie den Verkehr nicht gefährden. Garagenvorplätze und andere Abstellplätze sind so anzulegen, dass Fahrzeuge darauf Platz haben, ohne die öffentliche Verkehrsanlage in Anspruch zu nehmen.

³ Ausmünder und Ausfahrten auf Strassen sowie deren Erweiterung und gesteigerten Benützung dürfen einer Bewilligung des jeweiligen Strassenhoheitsträgers oder der jeweiligen Strassenhoheitsträgerin.»
- Planungs- und Baugesetz des Kantons Uri (PBG) vom 1. Januar 2012, insb. Art. 92 Bauten und Anlagen an öffentlichen Verkehrsflächen

«¹ Wo der Nutzungsplan oder Baulinien nicht einen grösseren Abstand verlangen, ist für Bauten und Anlagen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen ein Abstand von mindestens vier Metern einzuhalten. Der Abstand bemisst sich ab dem äussersten Anlageteil der Verkehrsoberfläche.

² Die zuständige Direktion kann Ausnahmen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen des Kantons, der Gemeinderat solche entlang öffentlicher Verkehrsflächen der Gemeinde bewilligen, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind.»
- Strassengesetz des Kantons Uri (StrG) vom 1. Januar 2014, insb. Art. 47 Verkehrssicherheit:

«¹ Die Sicherheit von öffentlichen Strassen darf nicht beeinträchtigt werden. Unzulässig sind insbesondere Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen, durch Pflanzen und Einfriedungen sowie durch Aus- und Einfahrten.»

1.4.2 Normen

- VSS 40 050. Grundstückzufahrten, Ausgabe 2019-08
- VSS 40 273. Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, Ausgabe 2024-09
- VSS 40 291. Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen, Ausgabe 2021-12

1.4.3 Kommunale Pläne

- Verkehrsrichtplan vom 30. Mai 2017
- Plan der Gemeindestrassen (im Plan der Gemeindestrassen werden die öffentlichen Verkehrsflächen bezeichnet), am 19.10.2021 vom Regierungsrat bewilligt.
- Gemeinderatsentscheid über Ausmündungen und Ausfahrten auf öffentliche Strassen / Grundsatzentscheid vom 28. Januar 2013

1.5 Definition kommunale Strassen

Die in dieser Richtlinie als «kommunalen Strassen»¹ bezeichneten Strassen entsprechen den Gemeindestrassen und den übrigen Strassen im Gemeingebrauch gemäss dem aktuell gültigen Plan der Gemeindestrassen.

Strasstyp	Kommunale Strassen
Nationalstrassen	X
Kantonsstrassen	X
Sammelstrassen	✓
Erschliessungstrassen	✓
Übrige Strassen im Gemeingebrauch	✓
Gemeindliche Güterstrassen	✓
Privatstrassen mit oder ohne richterliches Fahrverbot	X
Korporationsstrassen	X

Tabelle 1: Zugehörigkeit zu den kommunalen Strassen

Eine Bewilligung kann nur erteilt werden, wenn die geltenden Normen und Gesetze eingehalten sind.

¹ Gemeinde Altdorf, Plan der Gemeindestrassen, vom 19.10.2021

2 Rahmenbedingungen / Grundsätze

2.1 Grundstückzufahrt

Als Grundstückzufahrt wird eine für die Benützung mit Strassenfahrzeugen bestimmte Verbindung (Ein- und Ausfahrt) zwischen einer vortrittsberechtigten Strasse und einem anliegenden Grundstück mit kleinem Verkehrsaufkommen verstanden.

2.2 Parkierung

Bei der Parkierung wird zwischen zwei Situationen unterschieden:

- Parkfelder über die Grundstückzufahrt erschlossen (Regelfall) (Kapitel 2.2.1)
- Parkfelder entlang von kommunalen Strassen (Ausnahme) (Kapitel 2.2.2)

2.2.1 Parkfelder über die Grundstückzufahrt erschlossen (Regelfall)

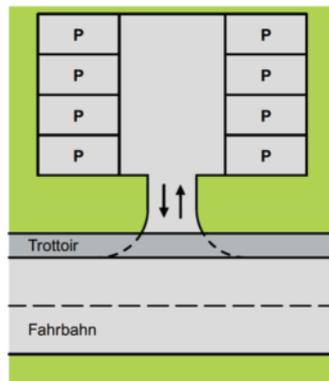


Abbildung 1: Parkfelder über die Grundstückzufahrt erschlossen

In der Regel sind die auf dem Grundstück geplanten bzw. sich befindenden Parkfelder gemäss der VSS 40 050 über die Grundstückzufahrt zu erschliessen. Das bedeutet, dass auch bei einer Erweiterung der Anzahl Parkfelder bei einer bestehenden Bebauung, diese über die bestehende Grundstückzufahrt erschlossen werden sollen.

2.2.2 Parkfelder entlang von kommunalen Strassen (Ausnahme)

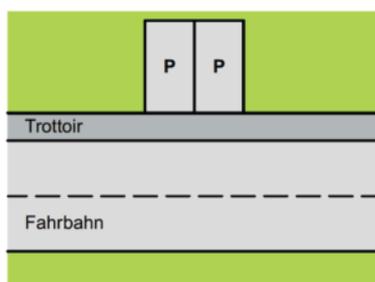


Abbildung 2: Parkfelder entlang von kommunalen Strassen

Im Kanton Uri wird die Praxis² verfolgt, dass analog der VSS 40 050 die privaten Parkfelder über die Grundstückzufahrt erschlossen werden. Wenn dies nicht möglich oder nicht verhältnismässig ist, können in Ausnahmefällen und unter speziellen Bedingungen, siehe Kapitel 4.4, Parkfelder entlang von kommunalen Strassen angeordnet werden. Ist dies der Fall, muss vom Grundeigentümer schriftlich begründet werden, wieso die Parkfelder nicht über eine Grundstückzufahrt erschlossen werden können. Als unverhältnismässig wird z.B. der Abbruch eines Gebäudes angesehen.

Die Realisierung der Parkfelder darf jedoch die Verkehrssicherheit auf der kommunalen Strasse nicht beeinträchtigen. Mit der Praxis soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssicherheit auf den kommunalen Strassen und die öffentlichen Interessen nicht unnötig eingeschränkt werden.

² Die Praxis wurde in Absprache mit dem damaligen Sicherheitsbeauftragten des Kantons Uri festgelegt.

3 Vorgehen im Rahmen der materiellen Prüfung

Im Rahmen der Beurteilung kann folgendes Vorgehen angewendet werden:

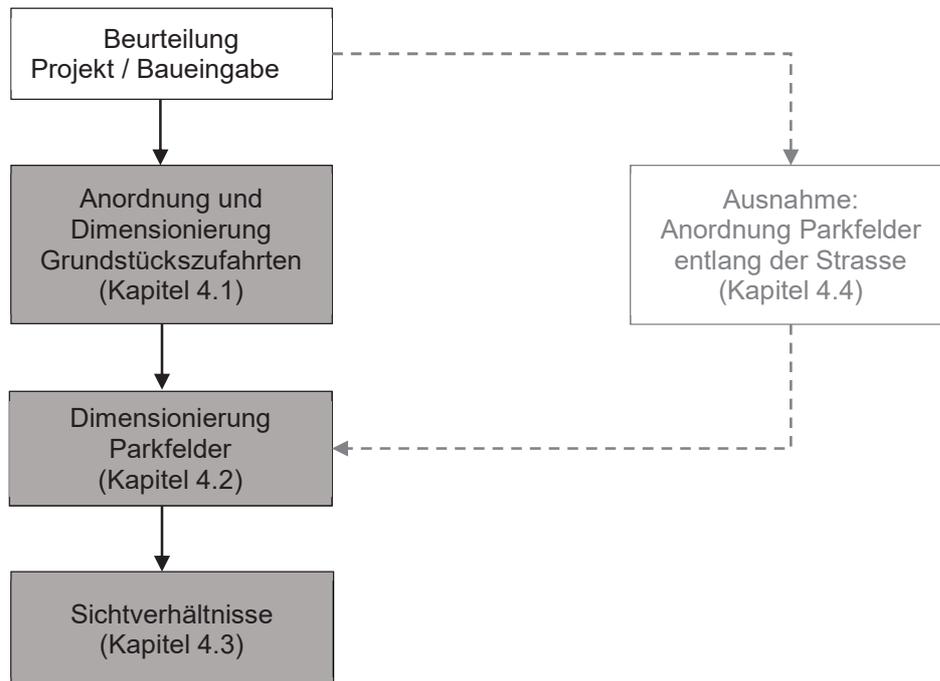


Abbildung 3: Vorgehen Beurteilung Projekt / Baugesuch

1. In einem ersten Schritt wird die Anordnung und Dimensionierung der Grundstückzufahrt überprüft (Kapitel 4.1).
2. In einem zweiten Schritt wird die Dimensionierung der Parkfelder untersucht (Kapitel 4.2).
3. Im letzten Schritt werden die Sichtverhältnisse bei der Grundstückzufahrt und bei allfälligen Parkfeldern geprüft (Kapitel 4.3).

Die Anordnung von Parkfeldern entlang von kommunalen Strassen ist nur im Ausnahmefall zulässig und muss begründet werden. Die Anordnung von Parkfeldern entlang von kommunalen Strassen ist zudem vom Strassentyp abhängig und wird in Kapitel 4.4 beschrieben.

Auch im Ausnahmefall müssen die Dimensionierung der Parkfelder und die Sichtverhältnisse der Norm entsprechen.

4 Materielle Prüfung Projekt / Baugesuch

Im nachfolgenden Kapitel werden die relevanten Themenbereiche aufgelistet, welche es im Rahmen der Beurteilung zu prüfen gilt:

- Anordnung und Dimensionierung Grundstückzufahrten (Kapitel 4.1)
- Dimensionierung Parkfelder (Kapitel 4.2)
- Sichtverhältnisse (Kapitel 4.3)
- Kriterien für die Anordnung von Parkfeldern entlang von kommunalen Strassen im Ausnahmefall (Kapitel 4.4)

In den entsprechenden Kapiteln werden die Grundsätze erläutert, welche es bei der Beurteilung zu beachten gilt. Im Anhang sind jeweils die entsprechenden Normen zusammengefasst bzw. eine Beurteilungshilfe (Normauszug, Richtlinie usw.) aufgeführt.

4.1 Anordnung und Dimensionierung Grundstückzufahrten

Die Anordnung und Dimensionierung von Grundstückzufahrten ist in der VSS 40 050 geregelt.

Bei der Beurteilung von Grundstückzufahrten gilt es grundsätzlich folgendes zu beachten:

- Die Anordnung einer Grundstückzufahrt entlang einer kommunalen Strasse ist von der Strassentypisierung gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan abhängig. Entlang von kommunalen Strassen ist die Anordnung einer Grundstückzufahrt in der Regel zulässig.
- Wenn das Grundstück an zwei Strassen grenzt, hat die Anbindung über die hierarchisch tiefst typisierte Strasse zu erfolgen (gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan).
- Nebeneinanderliegende Grundstückzufahrten (auch mehrere Grundstücke) sind, soweit möglich, zusammenzulegen.
- Grundstückzufahrten sind unerwünscht bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, in Knotenbereichen, bei Querungen mit starkem Fussgängerverkehr wie in der Nähe von Schulanlagen, Spielplätzen, Bushaltestellen usw. und bei Querungen von Radwegen.
- Bei der Anordnung und Gestaltung von Grundstückzufahrten ist aus Sicherheitsgründen stets das Aus- und Einfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben.
- Pro Grundstück darf im Grundsatz nur eine Grundstückseinfahrt erstellt werden, siehe untenstehende Abbildungen.

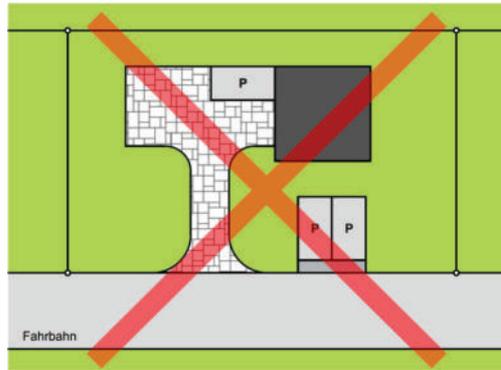


Abbildung 4: unzulässige Anordnung Parkfelder

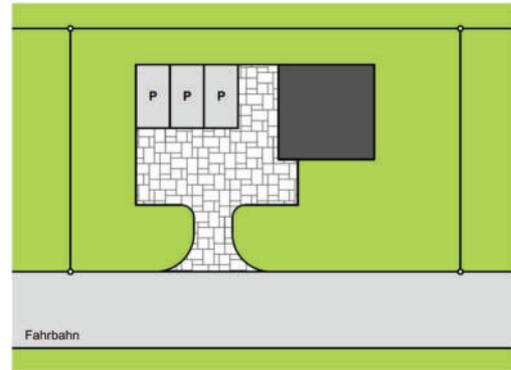


Abbildung 5: zulässige Anordnung Parkfelder

Im Anhang A ist eine Zusammenfassung der relevanten Inhalte der VSS 40 050 enthalten. Die Zusammenfassung dient als Beurteilungsgrundlage.

4.2 Dimensionierung Parkfelder

Die Dimensionierung von Parkfeldern ist in der VSS 40 291 geregelt.

Bei der Beurteilung der Parkfelder gilt es grundsätzlich folgendes zu beachten:

- Parkfelder dürfen nie kürzer als 5 m gebaut werden
- Die Anordnung von Schrägparkfeldern ist nur in Ausnahmefällen und nur wenn eine Wendemöglichkeit besteht, denkbar.

Dimensionierung Senkrechtparkfelder

Anhand der nachfolgenden Tabelle lässt sich die Abmessung von Senkrechtparkfeldern grob prüfen.

Breite der Fahrgasse F [m]	Breite des Parkfeldes B [m]
6.50	2.50
6.25	2.55
6.00	2.60
5.75	2.65
5.50	2.70
5.25	2.75
5.00	2.80

Tabelle 2: Dimensionierung Parkfelder 90° ohne Abstände zu Mauern usw.

Die Fahrgassenbreite (F) ist relevant für die Parkfeldbreite (b).

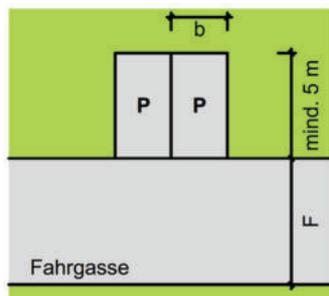


Abbildung 6: Dimensionierung der Senkrechtparkfelder

4.3 Sichtverhältnisse

Grundstückzufahrten und Parkfelder müssen die minimalen Sichtweiten, basierend auf der VSS 40 273, einhalten.

Bei der Beurteilung der Sichtverhältnisse gilt es grundsätzlich folgendes zu beachten:

- Für die kommunalen Strassen kann der unterste Wert der Knotensichtweiten (A) angewendet werden.
- Das Sichtfeld muss in einem Höhenbereich zwischen 0.6 m und 3.0 m ab der Fahrbahn von allen Hindernissen frei sein. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate oder parkierte Fahrzeuge.
- Im Sichtfeld sind maximal zwei freistehende Briefkästen erlaubt. Diese dürfen durch ihre Gestaltung die Sicht auf Verkehrsteilnehmer nicht übermässig beeinträchtigen. Eine geschlossene Konstruktion welche zu einer Wandwirkung führt, ist nicht erlaubt.
- Dies gilt auch für Hindernisse, die sich auf einem angrenzenden Grundstück befinden.

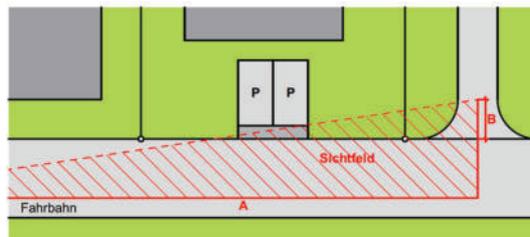


Abbildung 7: Im Ausnahmefall müssen sich Hindernisse auf dem angrenzenden Grundstück ausserhalb des Sichtfelds befinden

- Verläuft das Sichtfeld über ein angrenzendes Grundstück, so ist im Grundbuch einzutragen, dass das Sichtfeld dauerhaft freigehalten wird.
- Innerorts beträgt die Beobachtungsdistanz $B = 3.0$ m.
- Ausserorts beträgt die Beobachtungsdistanz $B = 3.0$ m bei einer STOP-Signalisation und $B = 5.0$ m in allen anderen Fällen
- Für die Sichtweite auf den Strassenverkehr wird die Beobachtungsdistanz innerorts ab dem Fahrbahnrand gemessen, siehe Abbildung 7.
- Ist ein durchgängiges Trottoir entlang der kommunalen Strasse vorhanden, so ist zusätzlich die Sicht auf das vortrittsberechtigtes Trottoir zu gewährleisten (Fussgänger und fahrzeugähnliche Geräte). Dasselbe gilt für vortrittsberechtigtes Radwege respektive Rad- / Gehwege. Hierfür wird die Beobachtungsdistanz von der Hinterkante des Trottoirs / Radwegs gemessen.
- Wenn auf der kommunalen Strasse ein starkes Längsgefälle besteht, ist zu prüfen,

ob die erforderliche Sichtweite auf den leichten Zweiradverkehr grösser als die erforderliche Sichtweite auf die Motorfahrzeuge ist. Wenn dieser Fall eintritt, sind die Sichtverhältnisse auf den leichten Zweiradverkehr massgebend.

- Für die Beurteilung des Sichtfeldes ist die ungünstigste Sichtlinie zu berücksichtigen.
- Die Sichtverhältnisse auf die Fahrbahn / Trottoir müssen von den äusseren Parkfeldern sichergestellt sein.

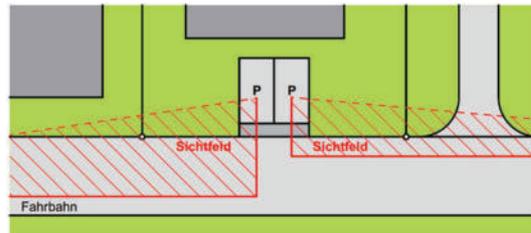


Abbildung 8: Sichtverhältnisse von den Parkfeldern auf die Fahrbahn im Ausnahmefall

Im Anhang C ist die Richtlinie des Kantons Uri zu den Sichtverhältnissen angefügt.

4.4 Kriterien für die Anordnung von Parkfeldern entlang von kommunalen Strassen im Ausnahmefall

Die Parkfelder sind in der Regel über eine Grundstückzufahrt zu erschliessen. Eine direkte Einmündung in die kommunale Strasse ist gemäss der Urner Praxis nur in Ausnahmefällen möglich. Die folgenden Kriterien müssen für eine Ausnahme erfüllt sein:

- Parkfelder können nicht über eine Grundstückzufahrt angeschlossen werden (baulich nicht möglich, bzw. nicht verhältnismässig).
- Insgesamt dürfen nicht mehr Parkfelder erstellt werden, als die Berechnung der Anzahl Parkfelder gemäss Abstellflächenverordnung ergibt.
- An kommunalen Strassen dürften maximal zwei Senkrechtparkfelder erschlossen werden.

In Ausnahmefällen können abhängig von der Strassentypisierung gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan folgende Anordnungen umgesetzt werden:

Zufahrtsweg	Zufahrtsstrasse
<p style="text-align: center;">Senkrechtparkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - max. 2 Senkrechtparkfelder - alternativ Längsparkfelder möglich 	<p style="text-align: center;">Senkrechtparkierung mit 1 m Abstand zur Fahrbahn / Trottoir</p> <ul style="list-style-type: none"> - max. 2 Senkrechtparkfelder - alternativ Längsparkfelder möglich
<p style="text-align: center;">Quartierserschliessungsstrasse</p> <p style="text-align: center;">Längsparkierung mit 0.5 – 1.0 m Abstand zur Fahrbahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei geringem Verkehrsaufkommen auch direkt an der Fahrbahn denkbar. - mehr als 2 Parkfelder möglich 	<p style="text-align: center;">Quartiersammelstrasse</p> <p style="text-align: center;">Keine Parkfelder zulässig</p>

Tabelle 3: Parkierungsform in Abhängigkeit von der Strassentypisierung im Ausnahmefall

Im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Altdorf wird nicht zwischen Zufahrtsweg und Zufahrtsstrasse unterschieden. Massgebend für die Unterscheidung ist die VSS 40 045.

In der folgenden Tabelle sind einige wichtige Unterscheidungsmerkmale aufgelistet

	Zufahrtsweg ZW	Zufahrtsstrasse ZS
Erschliessung von Siedlungsgebiet	30 Wohneinheiten	150 Wohneinheiten
Belastbarkeit (massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt)	50 Fz/h	100 Fz/h
Durchfahrtsmöglichkeiten	nicht durchgehend befahrbar	in der Regel nicht durchgehend befahrbar
Grundbegegnungsfall	PW/Velo bei stark reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit

Tabelle 4: Unterscheidungsmerkmale ZW-ZS (nicht abschliessend)

5 Unterschreitung Abstand zu öffentlichen Verkehrsflächen

5.1 Unterschreitung Abstand zu öffentlichen Verkehrsflächen

Gemäss Art. 92 Abs. 1 PBG, ist für Bauten und Anlagen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen ein Abstand von mindestens vier Metern einzuhalten. Als Bauten und Anlagen gilt auch ein einzelnes Parkfeld. Der Gemeinderat kann gemäss Art. 92, Abs. 2 PBG Ausnahmegewilligungen entlang öffentlicher Verkehrsflächen der Gemeinde bewilligen, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind.

Öffentliche Verkehrsflächen der Gemeinde sind Verkehrsflächen, bei denen die Gemeinde die Hoheit hat.

Voraussetzungen Ausnahmegewilligung Abstand öffentliche Verkehrsflächen der Gemeinde

Der Gemeinderat beabsichtigt eine Ausnahmegewilligung für die Unterschreitung von Abständen zu öffentlichen Verkehrsflächen für **Parkierungsflächen** in der Regel zu bewilligen. Der zivilrechtliche Grenzmeter darf dabei nicht unterschritten werden und die Kriterien der Richtlinie müssen eingehalten werden. Die Ausnahmegewilligung ist jeweils fallspezifisch gut zu begründen.

Bei **festen Bauten** (permanent oder temporär mit Baukörper) wird eine Unterschreitung des Abstandes nur in besonderen Ausnahmefällen erteilt.

In beiden Fällen wird ein Mehrwert- und Abbruchrevers im Grundbuch angemerkt (nicht eingetragen). Dies erfolgt durch den Gemeinderat bzw. die Bauabteilung.

Neben Grundgebühren, Bearbeitungsaufwand usw. wird auch ein Vorteilsausgleich verrechnet.

In Anlehnung an die Praxis des Kantons Uri, wird für Parkplätze (belegt mit Abbruch- und Mehrwertrevers) 10 % des m²-Preises gemäss der Landwertzone verrechnet.

Abstand zu Privatstrassen

Strassen die gemäss Plan der Gemeindestrassen vom 19.10.2021 als Privatstrassen klassifiziert wurden, sind keine öffentlichen Verkehrsflächen. Zu Privatstrassen gilt nicht der Abstand zu öffentlichen Flächen nach Art. 92 PBG, sondern der ordentliche Grenzabstand nach Anhang 1 BO.

Anhang

- A Dimensionierung Grundstückzufahrt _____ 2**
- B Begründung Ausnahmegewilligungen _____ 4**
- C Faktenblatt Sichtverhältnisse des Kantons Uri _____ 4**

A Dimensionierung Grundstückzufahrt

Für die Beurteilung der Dimensionierung der Grundstückzufahrten muss in einem ersten Schritt der Grundstückzufahrt-Typ festgelegt werden. In einem weiteren Schritt kann anhand des Grundstückzufahrt-Typs (A, B oder C) die Dimensionierung der Grundstückzufahrt festgelegt werden.

Nachfolgend sind die Grundstückzufahrt-Typen und die Richtwerte für die Gestaltung der Grundstückzufahrten aufgeführt. Weitere Erläuterungen zu den Grundstückzufahrten sind in der VSS 40 050 enthalten.

Bestimmung des Grundstückzufahrt-Typs

Mit der nachfolgenden Tabelle und der Strassentypisierung gemäss dem Verkehrsrichtplan kann der erforderliche Grundstückzufahrt-Typ bestimmt werden.

Verbindung zwischen Grundstück und Typ der vortrittsberechtigten Strasse	Strassentyp gemäss Verkehrsrichtplan		
	Zufahrtsweg Zufahrtsstrasse Quartierschliessungsstrasse	Quartiersammelstrasse Lokalverbindungsstrasse	Hauptsammelstrasse
Grundstück mit einzelnen P (1 od. 2 P)	A	A	B
Grundstück mit bis ca. 15 P	A	A / B	B
Grundstück mit ca. 15 bis 40 P	A / B	B	C

Tabelle 5 Anwendung der Typen Grundstückzufahrten

Richtwerte für die Gestaltung der Grundstückzufahrten

In der nachfolgenden Tabelle sind für die drei Typen von Grundstückzufahrten (A, B und C) mit den wichtigsten geometrischen und betrieblichen Anforderungen zusammengestellt.

Grundstückzufahrten / Kriterien	Typ A	Typ B	Typ C
Aus- und Einfahrt nur vorwärts	nein ¹	ja	ja
Kreuzen im Einmündungsbereich beim Gegenverkehr muss möglich sein	nein	ja	ja
Breite [m] der Grundstückzufahrt beim Befahren			
- mit Gegenverkehr	3.0 m	5.0 m	5.5 m
- mit Einrichtungsverkehr	3.0 m	3.0 m	3.5 m
Minimaler Einlenkradius bzgl. Fahrbahnrand [m]	3.0 m	5.0 m	6.0 m
Maximale Längsneigung [%] innerhalb von 5 m ab Strassenrand ²	+ 10.0 % - 8.0 %	± 5.0 %	± 5.0 %
Maximaler Gefällsbruch [%] am Strassenrand ohne Vertikalausrundung	8.0 %	6.0 %	6.0 %

¹ Bei der Querung von Radstreifen / -wegen sind Rückwärtsein- / -ausfahrten wenn immer möglich zu vermeiden.

² Vorzeichen: Positiv = Gefälle beim Ausfahren / Negativ = Steigung beim Ausfahren.

Tabelle 6 Anwendung der Typen Grundstückzufahrten. VSS 40 050, Stand März 2019

Bei häufig auftretendem Schwerverkehr ist die Befahrbarkeit für die Ausgestaltung der Einmündung massgebend. Die Einlenkradien sind ab den Fahrbahnrand zu messen. Dies gilt auch wenn sich ein Trottoir neben der Fahrbahn befindet.

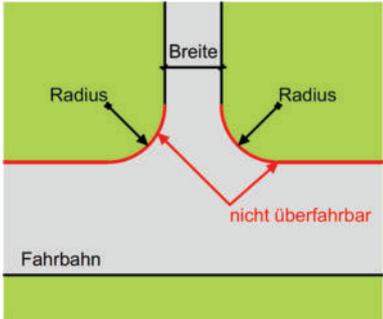
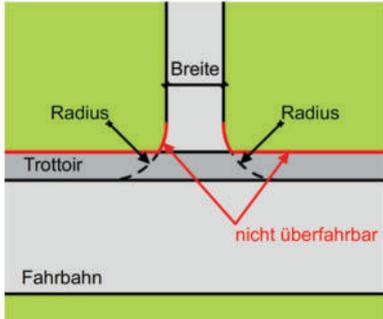
Einmündung	Einmündung mit Trottoir
	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Einlenkradien sind so zu gestalten, dass sie erhöht und nicht überfahrbar sind (rote Linie). 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Einlenkfläche befindet sich teils auf dem Trottoir und dem Grundstück. - Die Einlenkradien sind so zu gestalten, dass sie erhöht und nicht überfahrbar sind (rote Linie).

Abbildung 9: Veranschaulichung minimaler Einlenkradius bzgl. Fahrbahnrand

B Begründung Ausnahmegewilligungen

Ausnahmegewilligungen bezwecken, im Einzelfall ausgesprochene Härten und offensichtlich ungewollte oder nicht beabsichtigte Wirkungen von Normen zu beseitigen. Nur wenn spezielle, vom Normalfall abweichende Umstände vorliegen, darf eine Ausnahmegewilligung erteilt werden. Generelle Gründe, die sich praktisch immer anführen lassen, dürfen hingegen nicht berücksichtigt werden. Rein wirtschaftliche Gründe oder die Absicht, die beste architektonische Lösung oder die optimale Nutzung des Grundstücks zu erreichen, vermögen deshalb die Erteilung einer Ausnahmegewilligung grundsätzlich nicht zu rechtfertigen. Weiter müssen die wichtigen Gründe mit den Besonderheiten des Baugrundstücks oder des Bauvorhabens (z. B. Lage und Form der Parzelle, Beschaffenheit des Baugrunds, Art des Bauvorhabens, technische Besonderheiten der Nutzung) zusammenhängen. Als besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von den gesetzlichen Abstandsvorschriften zulassen, können auch solche des Ortsbilds gelten.

C Faktenblatt Sichtverhältnisse des Kantons Uri