

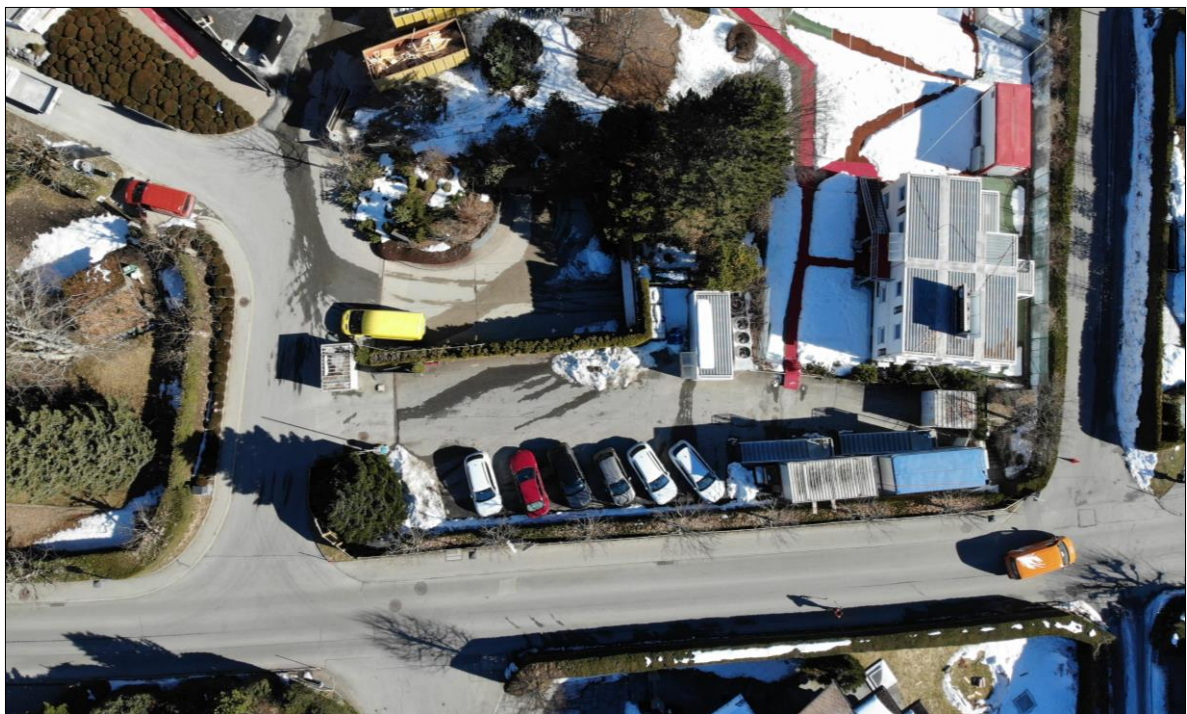


# verkehrsteiner

Kasernenstrasse 27 | 3013 Bern | 031 537 12 00  
[www.verkehrsteiner.ch](http://www.verkehrsteiner.ch) | [mail@verkehrsteiner.ch](mailto:mail@verkehrsteiner.ch)

Einwohnergemeinde Saanen

## **SAANEN/GSTAAD, ÜBERBAUUNGSORDNUNG «PARKHOTEL GSTAAD»** Road Safety Audit (RSA)



Saanen/Gstaad, Überbauungsordnung «Parkhotel Gstaad»  
Road Safety Audit (RSA)  
V20577  
Bern, 03.02.2026

Auftraggeber:  
Einwohnergemeinde Saanen

Bearbeitung:  
Michael Nehmiz, verkehrsteiner AG  
Louisa Choffat, verkehrsteiner AG

Kontaktadresse:  
verkehrsteiner AG  
Kasernenstrasse 27  
CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, 2026

| Version | Datum      | Bemerkung                                                           | Visum |
|---------|------------|---------------------------------------------------------------------|-------|
| 0.1.    | 26.02.2025 | Berichtsentwurf zuhanden Auftraggebende                             | NEM   |
| 1.0.    | 04.03.2025 | Freigabe Bericht durch Auftraggebende                               | NEM   |
| 1.1.    | 03.02.2026 | Berichtsentwurf mit ergänzenden Erläuterungen zuhanden Auftraggeber | NEM   |
| 2.0     | 03.02.2026 | Freigabe Bericht durch Auftraggebende                               | NEM   |

## INHALT

---

---

|            |                                                                                     |          |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b>   | <b>EINLEITUNG .....</b>                                                             | <b>1</b> |
| <b>1.1</b> | <b>Ausgangslage und Auftrag .....</b>                                               | <b>1</b> |
| <b>1.2</b> | <b>Grundlagen .....</b>                                                             | <b>1</b> |
| <b>1.3</b> | <b>Vorgehen .....</b>                                                               | <b>2</b> |
| <b>2</b>   | <b>RESULTATE VERKEHRSSICHERHEITSANALYSE .....</b>                                   | <b>3</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Detailerschliessungsstrasse «Parkstrasse» inkl. Einstellhallenausfahrt .....</b> | <b>3</b> |
| <b>2.2</b> | <b>Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» .....</b>                                   | <b>5</b> |
| <b>2.3</b> | <b>Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» .....</b>                                 | <b>7</b> |
| <b>3</b>   | <b>GESAMTFAZIT .....</b>                                                            | <b>9</b> |

## ANHANG

---

---

- A.1. Darstellung Knotensichtweiten**
- A.2. Schleppkurvenprüfung**

## ABBILDUNGEN

---

|                                                                                                  |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Abb. 1: Ausschnitt Plan Überbauungsordnung .....                                                 | 1 |
| Abb. 2: Parkstrasse in Blickrichtung Osten.....                                                  | 3 |
| Abb. 3: Materialisierung Liegenschaftszufahrten verdeutlichen die Vortrittsverhältnisse gut..... | 4 |
| Abb. 4: Eingeschränktes Lichtraumprofil «Parkstrasse 11» mit schwarz-weisser Leittafel .....     | 4 |
| Abb. 5: Drohnenvideo der untersuchten Einstellhallenausfahrt .....                               | 5 |
| Abb. 6: Sicht aus Einstellhallenausfahrt in die Parkstrasse .....                                | 5 |
| Abb. 7: Erkennbarkeit des Knotens aus der Parkstrasse.....                                       | 6 |
| Abb. 8: Sicht aus Parkstrasse (Beobachtungsdistanz 5.00 m) in die Wispilenstrasse .....          | 6 |
| Abb. 9: Schleppkurvenprüfung Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» (Einfahrt Lieferwagen).....    | 6 |
| Abb. 10: Schleppkurvenprüfung Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» (Ausfahrt Lieferwagen).....   | 6 |
| Abb. 11: Sehr gute Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts aus Sicht der Wispilenstrasse .....       | 7 |
| Abb. 12: Sicht aus Hotelvorfahrt in die Wispilenstrasse (Beobachtungsdistanz 5.00 m) .....       | 7 |
| Abb. 13: Schleppkurvenprüfung Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» (Einfahrt Reisecar) .....   | 8 |
| Abb. 14: Schleppkurvenprüfung Knoten «Hotelzufahrt/Wispilenstrasse» (Ausfahrt Reisecar) .....    | 8 |

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Die Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad» soll – im Zusammenhang mit Umbaumassnahmen und teilweiser Nutzungsänderungen – angepasst werden. Im Rahmen der durchgeführten Vorprüfung wurde vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) gefordert, dass ein Nachweis zur Verkehrssicherheit entlang der Parkstrasse sowie an der Areal-Zufahrt auf die Wispilenstrasse in Form eines Road Safety Audits (RSA) zu erbringen ist. Die verkehrsteiner AG wurde von der Einwohnergemeinde Saanen beauftragt, ein solches RSA durchzuführen.

Im Rahmen des Genehmigungsprozesses wurde zusätzlich eine Abklärung der Einstellhallenausfahrt auf die Parkstrasse hinsichtlich Sichtverhältnisse und Befahrbarkeit gefordert. Nachfolgend dargestellt ist der Untersuchungsperimeter mit der Parkstrasse (Detailerschliessungsstrasse), dem Knoten der Areal-Zufahrt auf die Wispilenstrasse sowie die neu geprüfte Einstellhallenausfahrt.

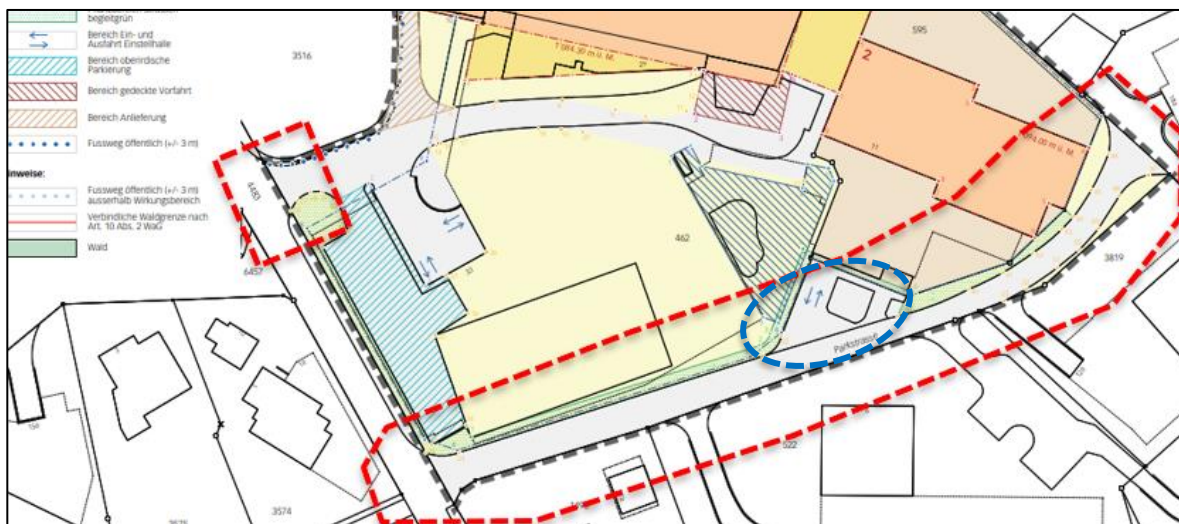


Abb. 1: Ausschnitt Plan Überbauungsordnung (rote Umrandung = Projektperimeter RSA gem. Vorprüfungsbericht; blaue Umrandung = Bereich Einstellhallenausfahrt)

## 1.2 Grundlagen

Der Bericht basiert auf den allgemeinen Grundlagen, aktuellen Normen und gültigen Gesetzen. Im Speziellen wurden nachfolgende Dokumente verwendet:

- [1] ecoptima (2022): Einwohnergemeinde Saanen, Änderung Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad», Überbauungsplan 1:500 vom Oktober 2022
- [2] ecoptima (2022): Einwohnergemeinde Saanen, Änderung Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad», Erläuterungsbericht Vorprüfung Überbauungsordnung vom 13. Januar 2022
- [3] ecoptima (2025): Einwohnergemeinde Saanen, Änderung Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad», Bereinigungsliste zum Vorprüfungsbericht vom 29. Januar 2025

- [4] Kanton Bern AGR (2024): Saanen; Änderung Überbauungsordnung Nr. 27, Parkhotel, Gstaad, Vorprüfung Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV vom 16. September 2024
- [5] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2024): VSS 40 273 – Knoten, Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel) vom 30. September 2024
- [6] Kanton Bern, Tiefbauamt (2025): Standards Kantonsstrassen – Arbeitshilfe

### **1.3 Vorgehen**

Die Überbauungsordnung (ÜO) sieht – mit Ausnahme der Anpassung an der Hotelvorfahrt – keine nennenswerte Anpassung der Erschliessungen und Parkierung vor [2]. Auch ist von keinem Mehrverkehr auszugehen. Dementsprechend wurden – abweichend zum in der VSS-Norm 641 722 «Strassenverkehrssicherheit Audit» festgelegten Vorgehen – die bestehende Strasseninfrastrukturen auf ihre Verkehrssicherheit untersucht.

Die Ortsbegehung durch eine RSA- (Road Safety Audit) sowie RSI- (Road Safety Inspection) zertifizierte Person fand am Dienstag, 18. Februar 2025 statt. Die Resultate der verkehrssicherheitstechnischen Analyse sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

Für die Prüfung der Knotensichtweiten kam die im Oktober 2024 aktualisierte VSS-Norm 40 273 «Knoten, Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)» zur Anwendung.

## 2 RESULTATE VERKEHRSSICHERHEITSANALYSE

### 2.1 Detailerschliessungsstrasse «Parkstrasse» inkl. Einstellhallenausfahrt

Die Parkstrasse ist westlich über die Wispilenstrasse erschlossen und endet östlich als Sackgasse. Sie dient als Erschliessungsstrasse der Einstellhalle des «Parkhotels Gstaad», sowie mehrerer Privatliegenschaften. Die Parkstrasse verfügt mit Ausnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo-30 (Streckensignalisation) über keine Fahrbeschränkungen.



Abb. 2: Parkstrasse in Blickrichtung Osten

Im westlichen Bereich der Parkstrasse (siehe Abb. 2) beträgt die Strassenbreite etwa 5.50 m. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten verschmälert sich die Strasse leicht, wobei die gemessene Minimalbreite ca. 4.10 m beträgt. Gesamthaft wird die Strasse als ausreichend breit beurteilt. Das Kreuzen von zwei Personenwagen ist auch ohne Inanspruchnahme von angrenzenden Privatflächen bei angepasster Fahrgeschwindigkeit problemlos möglich.

Für den Fussverkehr sind keine eigenen Strasseninfrastrukturen (z. B. Trottoir vorhanden). Aufgrund der Funktion der Strasse als Detailerschliessungsstrasse, der fehlenden Durchgängigkeit (Sackgasse), dem signalisierten Geschwindigkeitsregime (T30) und dem als sehr tief eingeschätzten Verkehrsaufkommens<sup>1</sup>, wird die Fussgängerlängsführung als sicher beurteilt.

<sup>1</sup> Gemäss [6] ist auf Kantonsstrassen im Kanton Bern bei Strassen mit signalisierter Geschwindigkeit bis 30 km/h bis zu einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 1'000 Fahrzeugen «keine spezifische Infrastruktur für den Fussverkehr erforderlich».

Die Gestaltung der Parkstrasse ist einheitlich und durch die Materialisierung der an die Parkstrasse angrenzenden Liegenschaftszufahrten sind die Vortrittsverhältnisse gut erkennbar (siehe Abb. 3).



Abb. 3: Materialisierung Liegenschaftszufahrten verdeutlichen die Vortrittsverhältnisse gut



Abb. 4: Eingeschränktes Lichtraumprofil «Parkstrasse 11» mit schwarz-weißer Leittafel

Die Balkone des Gebäudes «Parkstrasse 11» ragen teilweise in das Lichtraumprofil der Strasse (siehe Abb. 4). Die Befahrbarkeit ist in diesem Bereich für grössere Fahrzeuge daher stark eingeschränkt. Auf diese Gefahr wird mittels schwarz-weißer, retro-reflektierender Leittafeln hingewiesen.

Die Einstellhallenausfahrt mündet auf die Parkstrasse. Fahrzeuge entlang der Parkstrasse haben Vortritt und aufgrund des deutlichen Materialisierungswechsels sind die Vortrittsverhältnisse am Knoten gut erkennbar und unmissverständlich.

Gemäss VSS-Norm 40 273 [5] muss die Sicht auf den vortrittsberechtigten Verkehr nach rechts und links gewährleistet sein. Beträgt das Temporegime 30 km/h, ist eine minimale Sichtweite von 20 m einzuhalten. Dies gilt an der Einstellhallenausfahrt für die Sicht nach rechts (Längsneigung > 0 %; Sicht auf Motorfahrverkehr mit  $d^2 = 1.50$  m). Nach links ist eine minimale Sichtweite von 25 m einzuhalten, da eine leichte Längsneigung (ca. -2 %) besteht und gemäss VSS-Norm 40 273 bei vortrittsbelasteten Knotenzufahrten ohne Rechtsvortritt der, im Vergleich zum Motorfahrverkehr geringere Abstand vom Veloverkehr zum rechten Strassenrand zu berücksichtigen ist ( $d = 0.50$  m).

Bei einer Beobachtungsdistanz von 3.00 m ab Fahrbahnrand beträgt die gemessene Sicht nach links ca. 25 m, womit diese als knapp ausreichend beurteilt werden kann. Die Sicht nach rechts beträgt ca. 11 m, wobei die Sicht durch eine Hecke eingeschränkt wird (siehe Abb. 6). Damit die minimale Knotensichtweite nach rechts eingehalten werden kann, ist das Sichtfeld freizuhalten – im konkreten ist die sichteinschränkende Hecke zurückzuschneiden.

Die Darstellung der Knotensichtweiten an der Einstellhallenausfahrt sind im Anhang A.1. enthalten.

<sup>2</sup> Abstand von der Mitte des Motorfahrzeugs oder des Veloverkehrs zum rechten Fahrbahnrand



Abb. 5: Drohnenvideo der untersuchten Einstellhallenausfahrt



Abb. 6: Sicht aus Einstellhallenausfahrt in die Parkstrasse. Die Bepflanzung schränkt die Sicht nach rechts ein.

Die Einstellhalle ist höhenbeschränkt und somit nur für Personenwagen befahrbar. Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurvenprüfung (siehe Anhang A.2.) nachgewiesen.

## 2.2 Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse»

### 2.2.1 Knotensichtweiten

Am Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» gilt Rechtsvortritt. Der gegenüber der Parkstrasse liegende Zufahrtsweg (Erschliessung Wispilenstrasse 34 und 36) ist Bestandteil des insgesamt vierarmigen Knotens. Als Zufahrtsgeschwindigkeiten aller Knotenarme kann unter normalen Umständen somit von maximal 30 km/h ausgegangen werden. Die Wispilenstrasse weist in der Zufahrt zum Knoten ein leichtes Längsgefälle (ca. 3-4 %) auf, welches die Anforderungen an die Sichtverhältnisse am vortrittsbelasteten Knotenarm «Parkstrasse» tendenziell etwas reduziert.

Geprüft wurden sowohl die Sichtverhältnisse von der Parkstrasse nach rechts auf den vortrittsberechtigten Verkehr entlang der Wispilenstrasse, sowie die Sicht von der Wispilenstrasse nach rechts auf den vortrittsberechtigten Verkehr aus der Parkstrasse.

Von «vorrangiger Bedeutung» an Knoten mit Rechtsvortritt ist, dass der Knoten gut erkennbar ist und die Vortrittsverhältnisse gut wahrnehmbar sind. Die Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts wurde im Rahmen der Begehung vor Ort beurteilt und für die beiden geprüften Zufahrten als «sehr gut» eingestuft. Für Fahrzeuglenkende aus der Parkstrasse wird die Wahrnehmbarkeit durch die Linienführung am Knoten resp. dem Versatz der gegenüberliegenden Knotenarme begünstigt (siehe Abb. 7).

Die Wispilenstrasse und die Parkstrasse sind mit Strassenbreiten von ca. 5.40 m resp. 5.50 m zudem ausreichend breit, so dass sich zwei Personenwagen bei angepasster Geschwindigkeit kreuzen können. Die in [5] normierten, «erhöhten Anforderungen an das Sichtfeld» bei Knoten mit schmalen Zufahrten gelten folglich nicht.

Die gemessenen Sichtweiten betragen bei einer Beobachtungsdistanz von 5.00 m bei beiden Knotenzufahrten jeweils 15 m (vgl. Abb. 8). Die Sichtfelder werden dabei von der angrenzenden Bepflanzung begrenzt. Bei sehr guter Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts entspricht die minimal einzuhaltende Sichtweite 15 m. Die Knotensichtweiten am Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse»

werden somit als knapp ausreichend beurteilt. Die Knotensichtweiten sind im Anhang A.1. dargestellt.



Abb. 7: Die Erkennbarkeit des Knotens aus der Parkstrasse wird durch die versetzten Knotenarme begünstigt



Abb. 8: Sicht aus Parkstrasse (Beobachtungsdistanz 5.00 m) in die Wispilenstrasse

Im Rahmen des Betriebs ist darauf zu achten, dass sich die Sichtbedingungen am Knoten zukünftig nicht verschlechtern. Dafür ist korrekter und regelmässiger Grünschnitt anzuordnen und durchzuführen. Zudem sind die Sichtfelder auch bei der Schneeräumung freizuhalten.

### 2.2.2 Schleppkurven

Die Befahrbarkeit des Knotens wurde mittels Schleppkurvennachweis überprüft. Aufgrund der Funktion als Detailerschliessungsstrasse mit fast ausschliesslicher Nutzung durch Personenwagen wurde die Schleppkurvenprüfung mit einem grösseren Lieferwagen resp. einem Kleinbus (Länge = 6.86 m) durchgeführt.

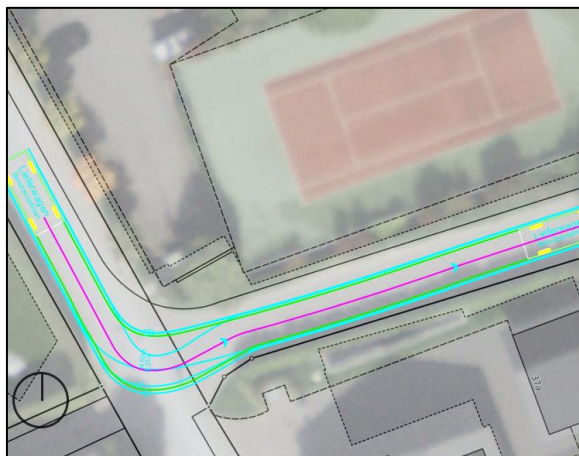


Abb. 9: Schleppkurvenprüfung Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» (Einfahrt Lieferwagen)

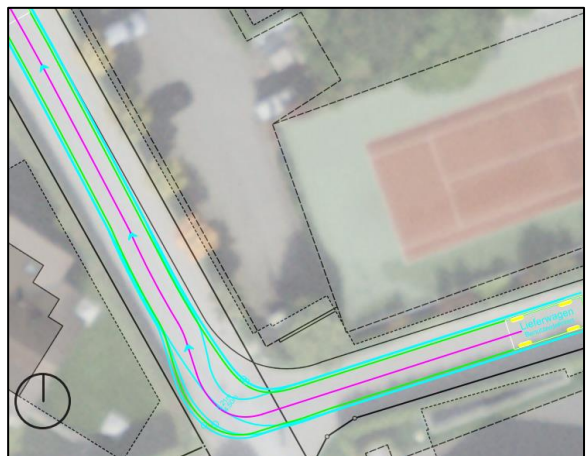


Abb. 10: Schleppkurvenprüfung Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» (Ausfahrt Lieferwagen)

Die Überprüfung der Schleppkurven hat ergeben, dass die Platzverhältnisse am Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» für die Ein- und Ausfahrt eines grösseren Lieferwagens resp. Kleinbusses ausreichend sind. Für die jeweiligen Fahrmanöver muss die gesamte Fahrbahnbreite in Anspruch genommen werden, was aufgrund der tiefen Verkehrsmengen entlang der Wispilenstrasse und der Seltenheit dieser Fahrmanöver jedoch als unproblematisch beurteilt wird.

Weitere Details zur Schleppkurvenüberprüfung sind im Anhang A.12. enthalten.

## 2.3 Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse»

### 2.3.1 Knotensichtweiten

Analog zum Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse» gelten für den Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» die gleichen Bedingungen hinsichtlich Vortrittsregime und Zufahrtsgeschwindigkeiten. Auf der Wispilenstrasse ist ebenfalls ein Längsgefälle (ca. 10 %) vorhanden, was zu tendenziell geringeren Anforderungen an die Knotensichtweite von der Hotelvorfahrt nach rechts auf die (vortrittsberechtigigte) Wispilenstrasse führt.

Geprüft wurden die Sichtverhältnisse von der Hotelvorfahrt nach rechts auf den vortrittsberechtigigten Verkehr entlang der Wispilenstrasse, sowie die Sicht von der Wispilenstrasse nach rechts auf den vortrittsberechtigigten Verkehr aus der Hotelvorfahrt.

Die Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts ist im Rahmen der Ortsbegehung aufgrund der Knotengestaltung und der Linienführung des Trottoirs ebenfalls als «sehr gut» beurteilt worden (vgl. Abb. 11). Die Wispilenstrasse und die Hotelvorfahrt sind mit Strassenbreiten von ca. 5.40 m resp. 7.00 m zudem ausreichend breit, so dass sich zwei Personenwagen bei angepasster Fahrgeschwindigkeit kreuzen können. Die in [5] normierten, «erhöhten Anforderungen an das Sichtfeld» bei Knoten mit schmalen Zufahrten kommen folglich ebenfalls nicht zur Anwendung.

Die gemessene Sichtweite von der Hotelvorfahrt auf den vortrittsberechtigigten Verkehr entlang der Wispilenstrasse (siehe Abb. 12) beträgt bei einer Beobachtungsdistanz von 5.00 m ca. 17 m (vgl. Abb. 10). Die minimale Sichtweite von 15 m bei Knoten mit sehr guter Wahrnehmbarkeit ist somit eingehalten.



Abb. 11: Sehr gute Wahrnehmbarkeit des Rechtsvortritts aus Sicht der Wispilenstrasse



Abb. 12: Sicht aus Hotelvorfahrt in die Wispilenstrasse (Beobachtungsdistanz 5.00 m)

Die gemessene Sichtweite von der Wispilenstrasse auf den vortrittsberechtigigten Verkehr aus der Hotelvorfahrt beträgt ca. 15 m. Die minimale Sichtweite von 15 m bei Knoten mit sehr guter Wahrnehmbarkeit ist somit ebenfalls knapp eingehalten. Es ist anzumerken, dass zum Zeitpunkt der Ortsbegehung das Sichtfeld von einem Bauzaun eingeschränkt wurde. Nach Beendigung der Bautätigkeiten werden sich die Sichtbedingungen auf dieser Sichtbeziehung voraussichtlich zusätzlich verbessern.

Die Knotensichtweiten sind im Anhang A.1. dargestellt.

### 2.3.2 Schleppkurven

Am Knoten «Hotelzufahrt/Wispilenstrasse» wurde die Schleppkurvenprüfung anhand eines normalen Reisecars (Länge = 12.77 m) durchgeführt. Dies unter der Annahme, dass dies das grösste Fahrzeug ist, das regelmässig auf der Zufahrt verkehren könnte (beispielsweise bei An- und Abreise von Reisegruppen, etc.).



Abb. 13: Schleppkurvenprüfung Knoten  
«Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» (Einfahrt Reisecar)



Abb. 14: Schleppkurvenprüfung Knoten  
«Hotelzufahrt/Wispilenstrasse» (Ausfahrt Reisecar)

Die Überprüfung der Schleppkurven hat ergeben, dass die Platzverhältnisse am Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» für die Ein- und Ausfahrt von Reisecars ausreichend sind. Für die jeweiligen Fahrmanöver muss die gesamte Fahrbahnbreite in Anspruch genommen werden, was aufgrund der tiefen Verkehrsmengen entlang der Wispilenstrasse und der Seltenheit dieser Fahrmanöver jedoch als unproblematisch beurteilt wird.

Weitere Details zur Schleppkurvenüberprüfung sind im Anhang A.2.A.1 enthalten.

### 3 GESAMTFAZIT

---

Die Überbauungsordnung «Parkhotel Gstaad» soll geändert werden. Aus diesem Grund ist es im Rahmen des Verfahrens erforderlich und fachlich sinnvoll, das Vorhaben hinsichtlich Verkehrssicherheit zu untersuchen. Da das Projekt keine wesentlichen Änderungen der verkehrlichen Erschliessung auf das öffentliche Strassennetz beinhaltet, musste geprüft werden, ob die Verkehrssicherheit der bestehenden Strasseninfrastruktur den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügen.

Dazu wurde zunächst die Parkstrasse als Detailerschliessungsstrasse überprüft. Die Gestaltung der Strasse mit der insgesamt ausreichend breiten Fahrbahn, den klaren Vortrittsregelungen an den Liegenschaftszufahrten sowie der allgemeinen Übersichtlichkeit der Anlage ist in Hinblick auf die Verkehrssicherheit positiv zu beurteilen. Die Befahrbarkeit der Einstellhallenausfahrt durch Personenwagen ist gegeben.

Die Sichtweiten im Bereich der Einstellhallenausfahrt genügen den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit hingegen noch nicht. Im Konkreten ist das Sichtfeld von der Einstellhallenausfahrt nach rechts von Hindernissen freizuhalten (Grünschnitt Hecke). Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat die Gemeinde kontinuierlich dafür zu sorgen, dass die Sichtfelder an der Einstellhallenausfahrt freigehalten werden. Zudem wirkt sich die lokale Einschränkung des Lichtraumprofils im Bereich der «Parkstrasse 11» nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus und könnte frühzeitig signalisiert werden (z.B. mit dem Signal 2.19 «Höchsthöhe»). Auch auf die nicht durchgehende Befahrbarkeit der Strasse könnte mithilfe der Signalisation 4.09 «Sackgasse» zu Beginn der Parkstrasse hingewiesen werden.

Die Knotensichtweiten an den beiden untersuchten Knoten erfüllen die minimalen Anforderungen an die Sicht (Sichtweite mindestens 15 m) und werden somit als knapp ausreichend bewertet. Massgebend dabei ist die jeweils als «sehr gut» beurteilte Wahrnehmbarkeit der Rechtsvortritte. Verkehrsteilnehmende können die Knoten, wie auch die Vortrittsverhältnisse jeweils rechtzeitig erkennen und entsprechend die Fahrgeschwindigkeit reduzieren. Die Längsneigung entlang der Wispilenstrasse reduziert die Anforderungen an die Sichtverhältnisse aus den beiden – in der Überbauungsordnung enthaltenen Knotenarmen (Hotelzufahrt und Parkstrasse) tendenziell. Im laufenden Betrieb muss darauf geachtet werden, dass die Sichtfelder zukünftig nicht durch Bepflanzung oder im Zusammenhang mit der Schneeräumung eingeschränkt werden. Am Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse» werden sich die Sichtverhältnisse nach Rückbau des Bauzauns weiter verbessern.

Die Überprüfung der Schleppkurven hat an beiden Knoten ergeben, dass die Knotengeometrien und Strassenbreiten die gewählten Fahrzeugtypen ausreichend breit sind. Für die Parkstrasse wurde der Schleppkurvennachweis mit einem grösseren Lieferwagen und für die Hotelzufahrt mit einem normalen Reisecar durchgeführt. Für die Ein- und Ausfahrten wird jeweils der gesamte Strassenraum inkl. Gegenfahrbahn benötigt. Aufgrund der Seltenheit der geprüften Fahrmanöver und des tiefen Verkehrsaufkommens entlang der Wispilenstrasse stellt das Befahren durch grössere Fahrzeuge an den beiden Knoten keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar.

## ANHANG

---

### A.1. Darstellung Knotensichtweiten

- Ausfahrt Einstellhalle
- Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse»
- Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse»

## **A.2. Schleppkurvenprüfung**

- Einstellhallenausfahrt
- Knoten «Parkstrasse/Wispilenstrasse»
- Knoten «Hotelvorfahrt/Wispilenstrasse»