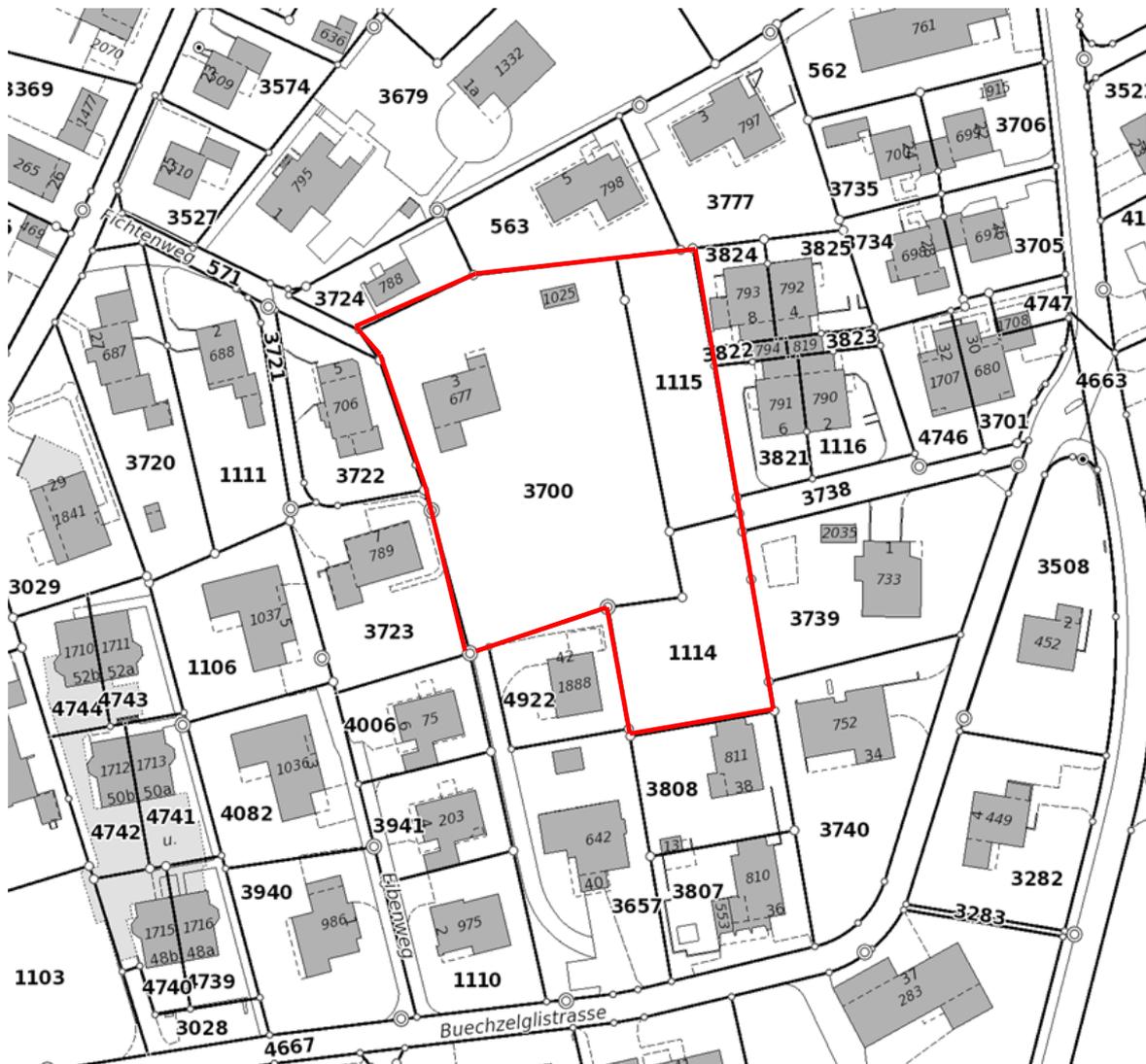


Felix Fuchs
Dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplaner NDS ETH
Schanzmättelstrasse 35
5000 Aarau
T: 062 824 86 04
M: felix.fuchs@gmx.ch

Erschliessungsplanung „Fichtenweg/ Föhrenweg“, Würenlos, Beurteilung von Erschliessungsvarianten für die Parzellen 1114, 1115, 3700



In Zusammenarbeit mit Thomas Belloli, Belloli Raum- und Verkehrsplanung -
Altenburgerstrasse 49 - 5200 Brugg - 062 822 52 01 – www.belloli.org – info@belloli.org

Aarau, den 3. September 2018

Inhalt

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	3
2.	Variantendefinition	4
3.	Beurteilungsmethodik	6
3.1	Ziele, Kriterien und Indikatoren	6
3.2	Allgemeine Grundsätze für das Bestimmen der Kriterien und Indikatoren	6
4.	Das Ziel- und Indikatorensystem	7
5.	Mögliche Bewertungsmethoden	8
6.	Am geeignetsten: Die Nutzwert- und die Vergleichswertmethode	10
6.1	Begründung	10
6.2	Anwendung	10
7.	Einbezug der Grundeigentümer/-innen und Anstößer/-innen	11
8.	Die Nutzwertanalyse	12
8.1	Die Nutzwertskala	12
8.2	Eckwerte, Nutzwertfunktionen	12
8.3	Nutzwertpunkte	12
8.4	Gewichtungen	14
8.5	NWA der Variante Fichtenweg	16
8.6	NWA der Variante Föhrenweg	18
8.7	NWA der Variante Fichten- und Föhrenweg	20
9.	Die Vergleichswertanalyse	22
10.	Ungewissheit im Zeitbedarf	23
11.	Sensitivität	23
12.	Fazit	24
13.	Empfehlung	25

Anhang:	26
----------------	-----------

- Plan der Varianten
- Sensitivitätsanalyse in 3 Szenarien

Abbildungen:

- Grafik 1: Aufgabenstellung
- Karten 1-3: Variantendefinition (verkleinert)
- Grafik 2: Übersicht über das Ziel- und Indikatorensystem: Drei Nachhaltigkeitsbereiche und acht Ziele
- Tabelle 1: Das Ziel- und Indikatorensystem
- Grafik 3: Die Methode mit einer Nutzwertanalyse und einer Vergleichswertanalyse (dargestellt am Beispiel des Nachhaltigkeitsbereichs Umwelt)
- Tabelle 2: Vor- und Nachteile der verschiedenen Bewertungsmethoden
- Grafik 4: Die Gewichtung der Ziele, Kriterien und Indikatoren im Überblick
- Grafik 5: Vergleichswertanalyse zur Zielerreichung

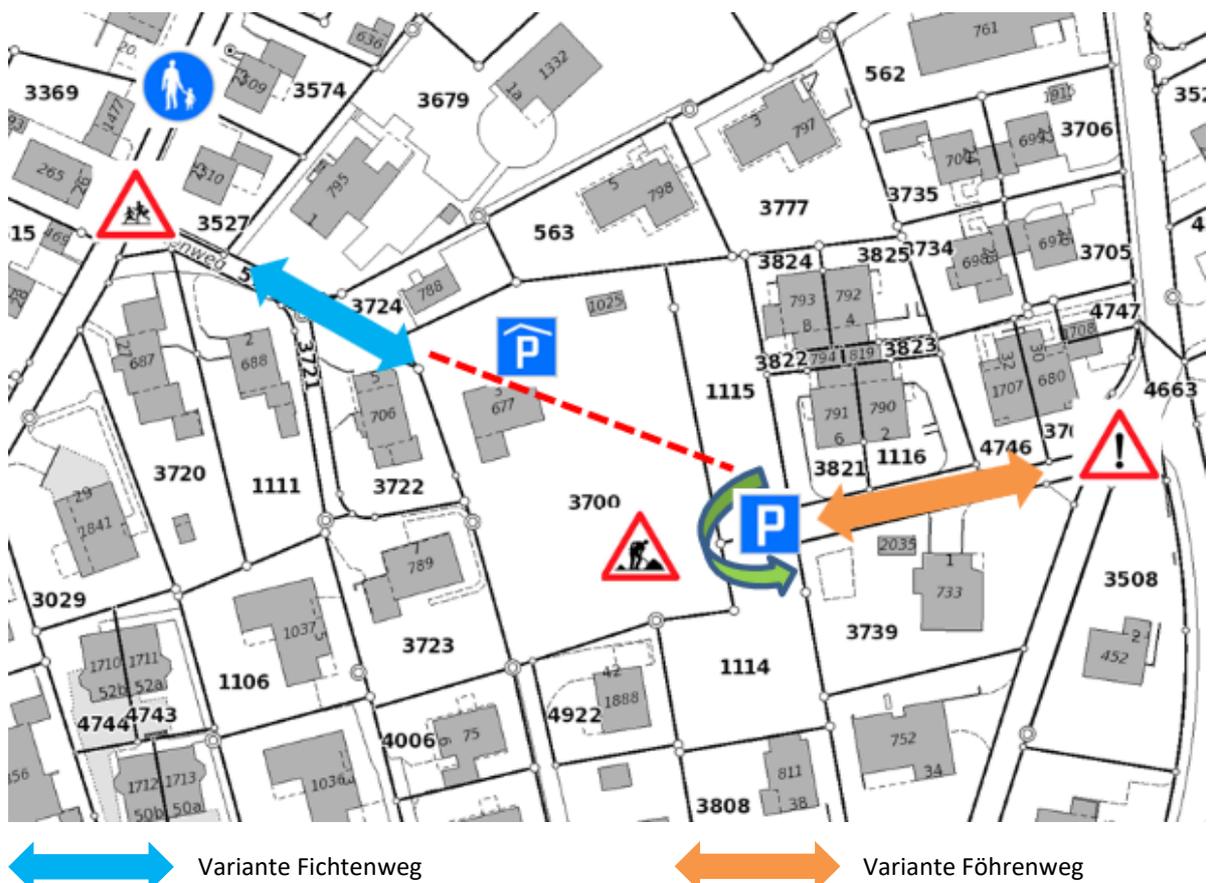
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Mit Entscheid vom 30. Oktober 2017 hat die Rechtsabteilung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (BVU) eine Beschwerde gegen den Vorentscheid des Gemeinderats Würenlos vom 11. Januar 2016 betreffend Verkehrserschliessung über den Fichtenweg für die geplante Überbauung der Erbgemeinschaft Mathilda Brunner-Moser sowie Walter Moser, beide Würenlos, auf den Parzellen 3700, 1114 und 1115 gutgeheissen. Demnach muss die Erschliessung in einem Sondernutzungsplanverfahren festgelegt werden, in dem „eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen ist“. Gemäss Entscheid sind Erschliessungsvarianten aufgrund verschiedener Aspekte wie Verkehrssicherheit, Fuss- und Radverkehr, Verkehrsberuhigung, Auswirkungen auf die Umgebung und das übergeordnete Strassennetz usw. zu prüfen und in einer umfassenden Betrachtung der rechtlichen und tatsächlichen Interessen zu bewerten und gegeneinander abzuwägen (siehe u. a. S. 12 des Entscheids).

Als Erschliessungsvarianten kommen in Frage:

- Die Erschliessung der fraglichen Parzellen über den Fichtenweg,
- die Erschliessung über den Föhrenweg,
- die Erschliessung teilweise über den Fichtenweg und teilweise über den Föhrenweg (Kombination der Varianten 1 und 2).

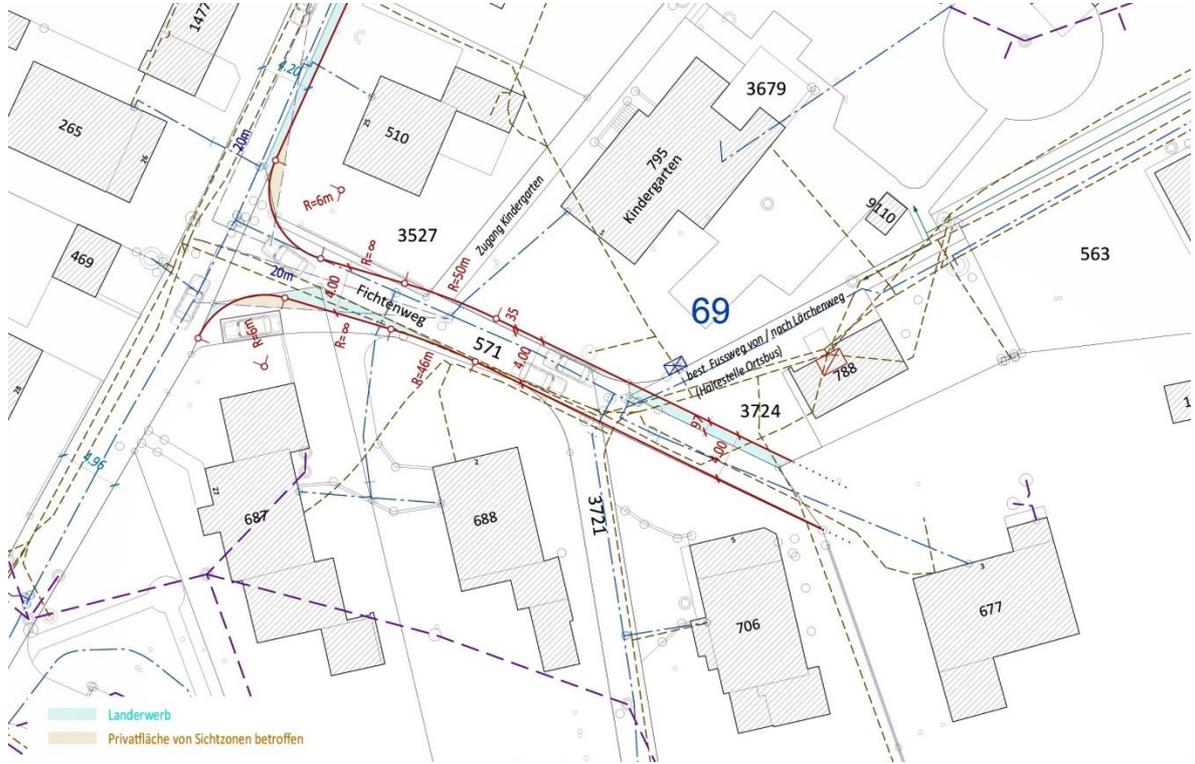
Grafik 1: Aufgabenstellung



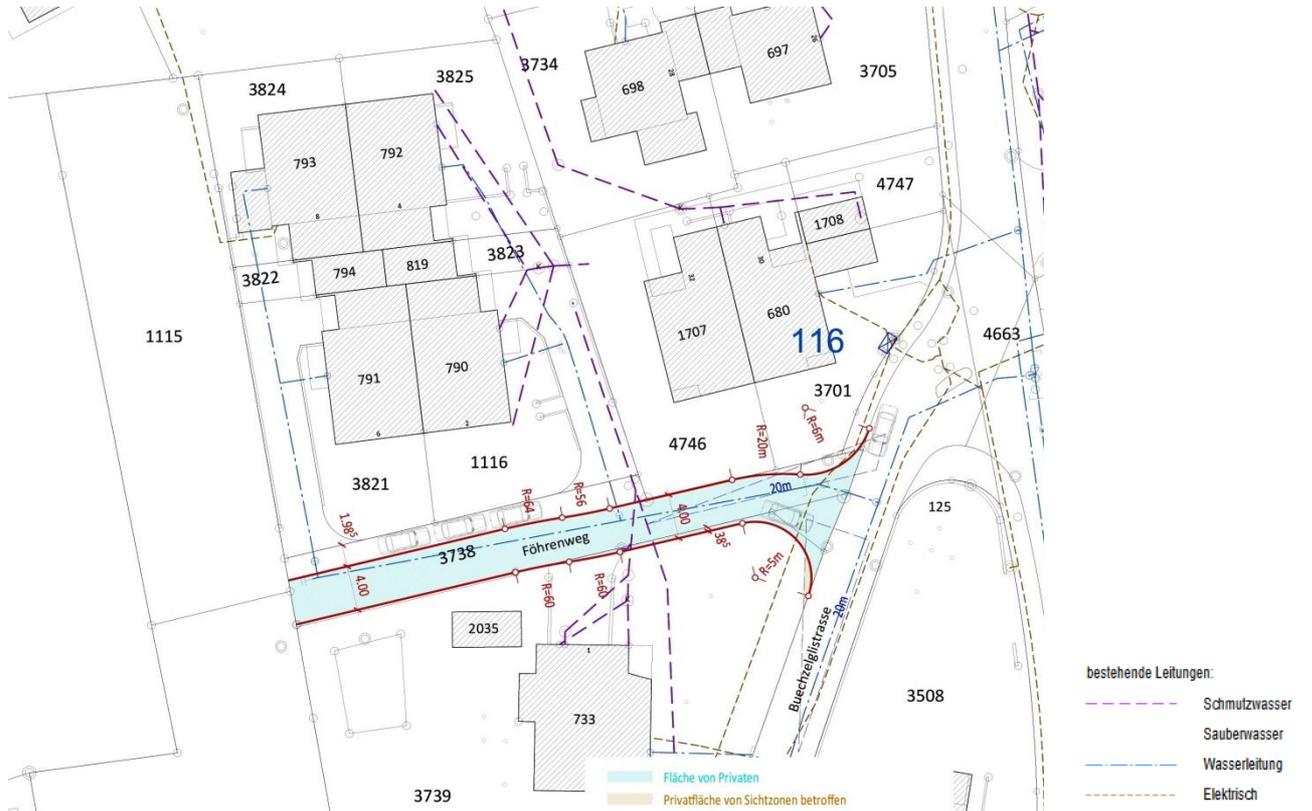
Der Entscheid des BVU legt aufgrund der Überbauungs- und Verkehrssituation keine weiteren Varianten zur Prüfung nahe, obschon Dienstbarkeiten einmal einen Anschluss der Parzellen 1114 und 1115 über die Grundstücke 3807 und 3808 ermöglicht hätten (vgl. Entscheid vom 30.10.2017, S. 5 oben).

2. Variantendefinition

Plan 1: Normgemässer Ausbau Fichtenweg



Plan 2: Normgemässer Ausbau Föhrenweg



Plan 3 ist die Kombination und setzt sich aus Plan 1 und 2 zusammen:



Sowohl Fichtenweg als auch Föhrenweg haben im Verkehrsnetz zweifellos die **Funktion „Erschliessen“** nach SN 640 040b „Projektierung, Grundlagen; Strassentypen“. Bezüglich Sicherheitsanforderungen und Ausbaugrad werden demgemäss reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten vorausgesetzt.

Mit einem Erschliessungspotenzial von weniger als 30 Wohneinheiten (inklusive der Neubauparzellen 1114, 1115 und 3700) entsprechen die Quartierserschliessungsstrassen Fichten- und Föhrenweg dem **Typ des Zufahrtswegs** nach SN 640 045. Der Schwellenwert von 30 Wohneinheiten wird in keinem der Fälle erreicht. Keine der aktuellen übergeordneten Planungen weist darauf hin, dass in Zukunft der Typ der „Zufahrtsstrasse“ anzunehmen wäre.

Die **Anforderungen** an die Planung richten sich nach Tabelle 1 der SN 640 045. Demnach gilt als massgebender Begegnungsfall mindestens derjenige zwischen einem Personenwagen und einem Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit.

Als erforderliche **Fahrbahnbreite** ergibt sich aus SN 640 201 (2017/09) ¹⁾ bei der herrschenden Tempo 30- Zone eine Dimensionierung von 4.0 m. Theoretisch käme bei Tempo 20 eine Fahrbahnbreite von 3.50 m in Frage, doch würde dieses absolute Minimum als **Festlegung im Erschliessungsplan** den örtlichen Verhältnissen und der Sicherheit nicht genügend Rechnung tragen (anschliessende Grundstückzufahrten, keine Ausweichplätze bei Gegenverkehr, mit der Folge von Rückwärtsmanövern auf die übergeordnete Strasse bei fehlender Sicht). Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der tatsächliche Ausbau partielle Einengungen aufweisen kann. Auf beiden Strassen (Fichten- und Föhrenweg) sollten sich aufgrund des bestehenden und zu erwartenden Verkehrsaufkommens und aufgrund der Einmündungsverhältnisse auf das übergeordnete Strassennetz bei reduzierter Geschwindigkeit zwei PW problemlos begegnen können. Das legt nahe, dem Erschliessungsplan bei beiden Wegen eine **Breite von 4.0 m** zu Grunde zu legen.

1) Norm in Überarbeitung der Fassung von 1992, die um 10 cm geringere Abmessungen zulässt (nicht rechtskräftig)

3. Beurteilungsmethodik

3.1 Ziele, Kriterien und Indikatoren

Um Erschliessungsvarianten vergleichen zu können, ist zuerst festzulegen, welche Auswirkungen gemessen werden sollen (Ziel- und Indikatorensystem) und wie diese Auswirkungen zusammenfassend dargestellt werden können (Aggregationsmethode).

Es werden für die drei Nachhaltigkeitsbereiche Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft Ziele formuliert, die für die Bewertung der Auswirkungen der Varianten bedeutsam sein können. Für jedes Ziel zeigen die Kriterien und die dazugehörenden Indikatoren (Messgrössen), welche Effekte ermittelt werden sollen.²⁾

3.2 Allgemeine Grundsätze für das Bestimmen der Kriterien und Indikatoren

Die Ausarbeitung des Ziel- und Indikatorensystems basiert auf den Erkenntnissen verschiedener bekannter Indikatorensysteme und erfolgt unter Berücksichtigung folgender Aspekte²⁾:

- Das Ziel- und Indikatorensystem soll über alle Stufen eine einheitliche, klare Struktur aufweisen.
- Die Struktur soll sich an bewährte Ziel- und Indikatorensysteme anlehnen (z.B. die Verwendung der drei Nachhaltigkeitsbereiche).
- Die einzelnen Ziele sollen ähnliche Effekte zusammenfassen. Gegenläufige Effekte innerhalb eines Zieles sollen vermieden werden (z.B. Ressourcenverbrauch und Veränderungen in der Wertschöpfung).
- In der Auswertung pro Ziel soll eine in sich konsistente Aussage ermöglicht werden (z.B. „Die bestehenden Einfriedungen mit Zäunen, Hecken und Büschen werden optimal geschont“).
- Jedes Kriterium soll über die Zuteilung der Indikatoren klar definiert und nur einem einzigen Ziel zugewiesen sein. Damit sollen Überschneidungen und Doppelzählungen verhindert werden.
- Es sollen nur Kriterien berücksichtigt werden, die von der Ausführung einer Variante beeinflusst werden.
- Eine Auswirkung muss klar als positiv oder negativ definierbar sein; es gibt keine Beurteilungen ohne Wertung.
- Mit den Kriterien sollen möglichst umfassend potenziell relevanten Wirkungen abgedeckt werden. Es kann aber sein, dass sich bei einzelnen Kriterien keine signifikanten Unterschiede ergeben, diese sollen aber aus Gründen der Vollständigkeit dennoch Teil des Systems bleiben.

2) Quelle: Ecoplan, Raumplanerische Beurteilungsmethodik für den Standortvergleich von geologischen Tiefenlagern, Zwischenbericht; Bundesamt für Energie (BFE) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Bern, 2008

4. Das Ziel- und Indikatorensystem

Unter Berücksichtigung der obigen Überlegungen wurde folgendes Ziel- und Indikatorensystem entwickelt (vgl. Grafik 2 und Tabelle 1).

Grafik 2: Übersicht über das Ziel- und Indikatorensystem: Drei Nachhaltigkeitsbereiche und acht Ziele

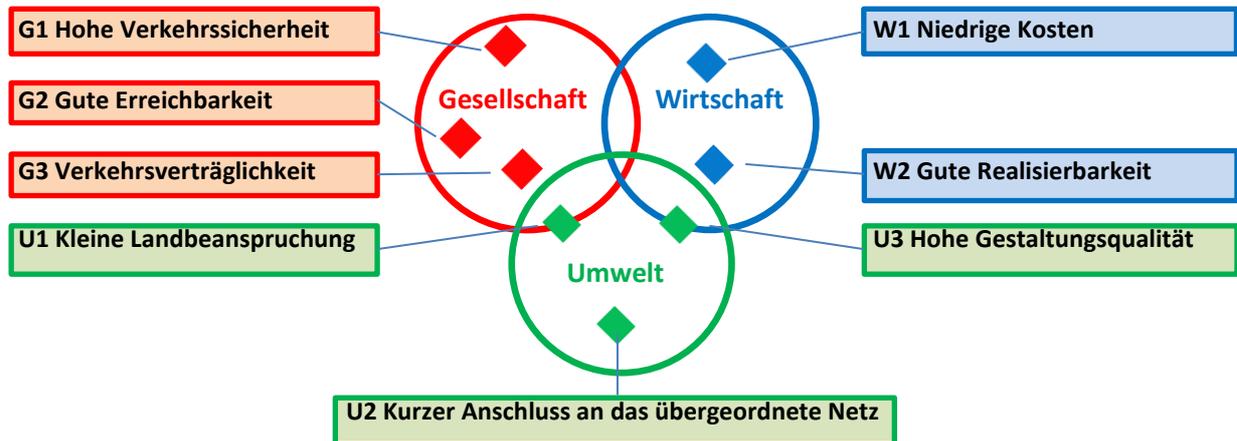


Tabelle 1: Das Ziel- und Indikatorensystem

Ziele	Gew.	Kriterien	Gew.	Indikatoren	Gew.
G 1 Hohe Verkehrssicherheit		Normen auf übergeordneter Strasse Flankierende Massnahmen auf übergeord. Netz (VBM, Signalisation etc.)		eingehalten ja / nein notwendig ja / nein	
G 2 Gute Erreichbarkeit		Für Besucher/-innen Für Service public		Grad Auffindbarkeit Distanz	
G 3 Verkehrsverträglichkeit		Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Strassen		Grad (hoch/ mittel/ klein) Zusatzbelastung (klein/ hoch) Reservekapazität (hoch/klein)	
W 1 Kosten		Erstellungskosten inkl. Land und flankierende Massnahmen Betrieb und Unterhalt		CHF CHF	
W 2 Gute Realisierbarkeit		Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf		Grad (hoch/ mittel/ klein) Grad (hoch/ mittel/ klein) Grad (hoch/ mittel/ klein) klein/ mittel/ gross	
U 1 Kleine Landbeanspruchung		Landerwerb in m ² Sichtzonen		Vergrösserung Strassenfläche Landerwerb von Privaten betroffene Privatfläche	
U 2					

Kurzer Anschluss an das übergeordnete Netz U 3 Hohe Gestaltungsqualität		MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle Lärchenweg öffentliche Leitungen Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume		Distanz zu übergeo. Anschluss Distanz zu übergeo. Anschluss Distanz zu übergeo. Anschluss Distanz Distanz zu übergeo. Anschluss Grad (klein/ mittel/ hoch) Anzahl Anzahl	
--	--	---	--	---	--

5. Mögliche Bewertungsmethoden

Für die Bewertung von Wirkungen können grundsätzlich folgende Methoden zur Anwendung kommen (evtl. in Kombination):

- Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)
- Vergleichswert-Analyse (VWA)
- Nutzwert-Analyse (NWA)
- Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)
- Erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse resp. Multikriterien-Analyse (KNA+)

Alle diese Methoden haben in Bezug auf die Bewertung von Wirkungen ihre Stärken und Schwächen. Die Wahl hängt letztlich vom Kontext und von der gewünschten (stufengerechten) Informationsverdichtung ab. In Tabelle 2 sind diese Vor- und Nachteile zusammengefasst.³⁾

³⁾ Quelle: Ecoplan, Raumplanerische Beurteilungsmethodik für den Standortvergleich von geologischen Tiefenlagern, Zwischenbericht; Bundesamt für Energie (BFE) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Bern, 2008

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der verschiedenen Bewertungsmethoden

Bewertungs- methode	Anforderungen			
	Einfach, leicht verständlich	Transparent, nach- vollziehbar	Zielkonflikte durch Infor- mationsverdichtung sichtbar machend	Mit vertretbarem Aufwand machbar
Kosten-Wirksamkeits- Analyse (KWA)	einfach, gut nachvoll- ziehbar.	- keine Verzerrung durch subjektive Werturteile, - Werturteil bleibt Lesenden bzw. Ent- scheidungsträgerin- nen und Entschei- dungsträgern über- lassen.	- keine konsistente Rangie- rung der Alternativen möglich, - keine Aussagen zur Effizienz möglich.	wenig aufwendig.
Vergleichswertanalyse (VWA)	Die verwendeten Ordinalskalen (z.B. -5 bis +5 oder sehr schlecht bis sehr gut) sind leicht verständlich (Analogie zu Schulnoten.	Die Verknüpfung der Indikatorwerte mit der Ordinalskala ist gut zu begründen und offen zu legen, ansonsten ist sie nicht einfach nach- vollziehbar und die Bewertung wird intransparent.	- Zielkonflikte grundsätzlich gut sichtbar, - Problematik der Verdich- tung von Indikatoren auf wenige Vergleichswerte, - Benotung anfällig für subjektive Verzerrungen, - keine konsistente Rangie- rung, - Gefahr, dass Punkte "trotz Verbot" addiert werden.	Herleitung der Verknüpfungsregeln der Indikatorwerte mit Ordinalskala erfordert Aufwand, ist aber weniger gross als bei den untenstehenden Methoden (NWA, KNA und KNA plus).
Nutzwertanalyse (NWA)	Interpretation der Nutzwertpunkte nur schwer verständlich, auch die Spezifikation der Nutzwertfunktionen ist eher schwer zugänglich.	Aggregation führt zu Intransparenz, ist aber theoretisch nachvoll- ziehbar, wenn die Aggregationsregeln und die Gewichtungen offen gelegt werden.	- Rangierung möglich - Sensitivitätsanalysen zeigen Robustheit bei veränderter Gewichtung - Eine zu starke Aggregation kann die Zielkonflikte verwischen.	Aufwand ist erheb- lich, insbesondere die Formulierung der Regeln für die Aggregation und die Bestimmung der Gewichte.
Kosten-Nutzen- Analyse (KNA)	- Einfach verständ- lich, da Ergebnisse in Franken dargestellt. - Monetarisierung von Nicht-Marktgütern anspruchsvoll.	Die Ergebnisse einer KNA sind leicht nach- vollziehbar, beschränken sich aber auf die monetarisierbaren Indikatoren.	Klare Rangierung möglich, aber beschränkt auf monet- arisierbare Indikatoren.	Aufwand u.U. sehr gross, insbesondere Monetarisierung von ökologischen und sozialen Kos- ten und Nutzen.
Multikriterien-Analyse („KNA plus“, erweite- rte Kosten-Nutzen- Analyse)	Interpretation der Ergebnisse ist an- spruchsvoll, Verständ- lichkeit der Ergebnisse ist aber ebenfalls gut.	Grösstmögliche Trans- parenz sichergestellt, wobei das Vorgehen bei den nicht-monetari- sierbaren Indikatoren gut begründet werden muss.	Keine eindeutige Rangierung, aber Grundlage für transparente Abwägung mit Transparenz über Zielkonflikte und die nicht- monetarisierbaren Indikatoren, was Zielkonflikte transparent macht.	Aufwand ist erheb- lich. Neben einer KNA kommt noch die Bewertung der nicht- monetarisierbaren Indikatoren hinzu.

6. Am geeignetsten: Die Nutzwert- und die Vergleichswertanalyse

6.1 Begründung

Folgende Überlegungen gaben für die Wahl der Methoden den Ausschlag:

- Eine Monetarisierung ist nur für wenige Indikatoren möglich. Eine Kosten-Nutzen- Abwägung steht nicht im Vordergrund. Eine KNA oder KNA+ ist daher kaum geeignet.
- Eine eindeutige Rangfolge ist wünschbar, doch soll für den Prozess eine Basis für einen offenen, diskursiven Abwägungsprozess und weniger eine technokratisch wahrgenommene Gesamtbewertung geschaffen werden.
- Für die Kommunikation ist es unerlässlich, die Informationen zu verdichten, da die Darstellung von vielen ungewichteten Teilzielen und Kriterien nicht mehr verständlich und handhabbar wäre.

Aufgrund dieser Überlegungen sowie der in Kapitel 1.2 definierten methodischen Grundsätze werden die Nutzwertanalyse und die Vergleichswertanalyse als die geeignetsten Methoden für die Variantenvergleiche der Erschliessung identifiziert.

6.2 Anwendung

In der **NWA** werden den Indikatoren Punkte zugeordnet und die Ziele, Kriterien und Indikatoren können mit Gewichten versehen werden. Im Ergebnis führt dies pro Ziel zu einer gewichteten Punktzahl in Abhängigkeit von der Zielerreichung. Um die Effekte unterschiedlicher Gewichtungen sichtbar zu machen, sind gegebenenfalls Sensitivitätsanalysen vorzusehen.⁴⁾

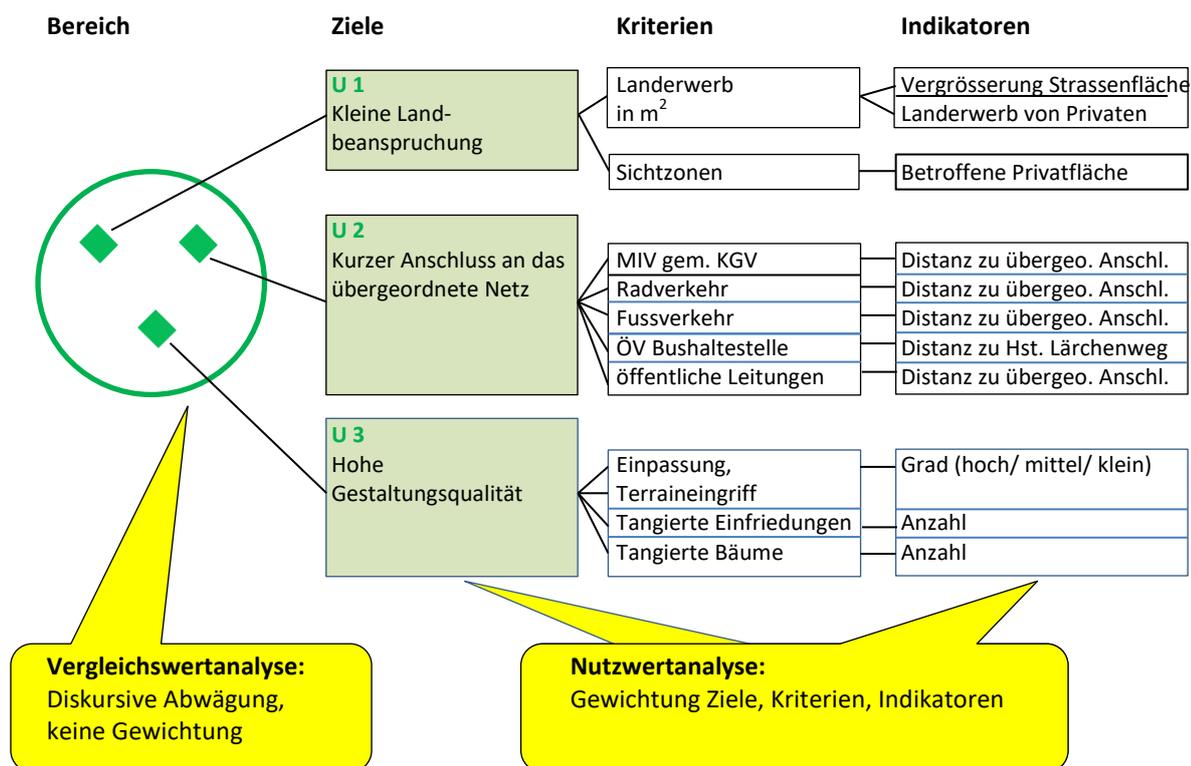
In der **VWA** werden die acht Ziele nicht gewichtet, sondern einer diskursiven Abwägung zugeführt. Die Ziele und die Abwägung der Zielerreichung können durch qualitative Aussagen (z.B. Unsicherheiten bei der Bewertung, Verletzung von Minimalanforderungen oder Effekte ausserhalb des Indikatorensystems) ergänzt werden. Das Ergebnis beinhaltet damit bewusst keine eindeutige Rangierung.

Bei der **gesamthaften Beurteilung** und Würdigung der Ergebnisse sind die folgenden grundlegenden Kriterien gemäss Nachhaltigkeitsbeurteilung zu berücksichtigen (diese können wie schon erwähnt als qualitative Ergänzungen der Bewertung einfließen oder in die abschliessende Würdigung Eingang finden):

- Allfällige Verletzungen von Minimalanforderungen für bestimmte Kriterien (z.B. Über- oder Unterschreitung von Normen)
- Irreversibilität bestimmter Effekte
- Verschiebung von Nutzen oder Lasten auf künftige Generationen oder in die Umgebung
- Unsicherheiten bei der Bewertung und besondere Risiken.

4) Quelle: Ecoplan, Raumplanerische Beurteilungsmethodik für den Standortvergleich von geologischen Tiefenlagern, Zwischenbericht; Bundesamt für Energie (BFE) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Bern, 2008

Grafik 3: Die Methode mit einer Nutzwertanalyse und einer Vergleichswertanalyse (dargestellt am Beispiel des Nachhaltigkeitsbereichs Umwelt)



7. Einbezug der Grundeigentümer/-innen und Anstösser/-innen

Den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Anstösserinnen und Anstössern wurde am 3. März 2018 die Aufgabe erläutert, wie sie sich den Gemeindebehörden stellt. Mit dem gleichen Kreis wurde am 29. Mai 2018 das Vorgehen zur vertieften Variantenprüfung und zur umfassenden Interessenabwägung in einem Workshop erläutert und diskutiert. Die Beteiligten hatten Gelegenheit, sich mit den zur Verfügung gestellten Unterlagen vertieft auseinanderzusetzen und sich dazu zu äussern. Alle Rückmeldungen wurden eingehend geprüft. Sie sind in die Weiterbearbeitung eingeflossen.⁵⁾

Am 21. Juni 2018 wurde dem gleichen Kreis eine erste Nutzwertanalyse im Entwurf mit Sensitivitätsüberlegungen vorgestellt und anschliessend ein Berichtentwurf zur Beurteilung der Varianten, datiert 22. Juni 2018, zugestellt. Wichtigste Erkenntnis war, dass bei der Beurteilung des Zeitbedarfs grosse Ungewissheit besteht, weil dieses Kriterium massgeblich von der Akzeptanz der Lösung bei den Betroffenen abhängig ist (vgl. hierzu Kapitel 10). Gestützt auf diese Ausführungen wurde der Gemeinderat aus der Mitte der Versammlung ersucht, Ende August einen Einigungsversuch unter den Beteiligten durchzuführen. Dieser fand am 23. August 2018 statt. Ein Durchbruch wurde dabei zwar nicht erzielt, doch konnten die privaten Bauvorhaben näher erläutert und die Erwartungen an den Sondernutzungsplan von allen Seiten präzisiert werden.

⁵⁾ Zusammenfassung der Rückmeldungen siehe Anhang 8

Die Rückäusserungen zum Berichtentwurf vom 22. Juni 2018 sind ebenfalls in die vorliegende Nutzwert- und in die Vergleichswertanalyse eingeflossen. Auch die Baukommission, die Planungskommission und der Gemeinderat nahmen die Gelegenheit zu einer provisorischen Stellungnahme wahr.

8. Die Nutzwertanalyse

8.1 Nutzwertskala

Für die NWA wird eine Skala von -3 bis +3 gewählt, die folgende Eigenschaften ausweist:

- Der Wert 0 bedeutet keine Wirkung.
- Werte im positiven Bereich weisen immer auf eine positive Entwicklung, also auf eine Verbesserung hin (z.B. zusätzliche Verkehrssicherheit).
- Entsprechend stehen negative Werte immer für negative Entwicklungen, also für eine Verschlechterung (z.B. Verlust an Landfläche).
- Kann bei einem Indikator/Kriterium nur keine oder eine negative Entwicklung erwartet werden, und nicht auch eine positive Entwicklung (z.B. beim Umweltschutz), so bleibt auch die entsprechende Skala ohne positive Werte.
- Im Hinblick auf die Nutzwertanalyse wird die Skala so gestaltet, dass (bei gleichem Gewicht) ein Wert von z.B. +3 durch einen Wert von -3 aufgewogen wird, d. h. der Gesamteffekt dieser beiden Werte ist gleich Null.

8.2 Eckwerte, Nutzwertfunktionen

- Ausgangslage ist immer die Messung (resp. Schätzung, Erhebung) einer Wirkung, d.h. die Ermittlung eines Messwertes für einen Indikator in seiner ursprünglichen Einheit wie z.B. Meter, Franken usw
- Die Nutzwertfunktion ist die "Notenskala", d.h. die Zuordnung von Messwerten auf Nutzwertpunkte. Die Eckwerte geben an, für was die beiden Extremwerte +3 und -3 stehen. Sie definieren so die Nutzwertfunktion (sofern, wie im Normalfall, ein linearer Verlauf angenommen wird, was einer symmetrischen Verteilung entspricht).
- Für jeden Indikator werden die Eckwerte einzeln festgelegt. Dabei wird gedanklich bei jedem Indikator überlegt, was realistisch gesehen der maximale Effekt der Erschliessungsvariante sein kann.
- Da jeder Indikator für die "grössten denkbaren Effekte" Maximalwerte von +/-3 ausweist, sind alle Indikatoren vor der Gewichtung gleich bedeutend

8.3 Nutzwertpunkte

Die Nutzwertpunkte der einzelnen Indikatoren werden unter Berücksichtigung der vorkommenden Spannbreite mit linearem Verlauf wie folgt definiert:

Indikatoren	Nutzwertpunkte						
	+ 3	+ 2	+ 1	0	- 1	- 2	- 3
G 1 Hohe Verkehrssicherheit Normen übergeord. Str. eingehalten Flankierende Massn. auf übergeord. Str.	vollständig unnötig	grossteils kaum	zum Teil punktuell		zum Teil nicht zum Teil	grossteils nicht viele	gar nicht sehr viele
G 2 Gute Erreichbarkeit Auffindbarkeit für Besucher/-innen Distanz für Service public	ideal unter 25 m	gut unter 50 m	mässig unter 75 m		nicht einfach über 100 m	schwierig über 125 m	sehr schwierig über 150 m
G 3 Verkehrsverträglichkeit Grad Nutzen für Zweiräder Zusatzbelastung auf übergeordneter Str. Reservekapazität auf übergeordneter Str.	sehr hoch keine sehr hoch	hoch sehr gering hoch	mässig gering mässig		wenig mässig gering	sehr wenig hoch sehr gering	inexistent sehr hoch keine
W 1 Kosten Erstellungskosten tot. Betrieb u. Unterhalt	0 CHF 0 CHF/ Jahr	unter 25' unter 10'	unter 50' unter 20'		über 75' bis 30'	über 100' über 40'	über 125' über 50'
W 2 Gute Realisierbarkeit Grad planerische Vorleistung Projektspielraum Etappierbarkeit Zeitbedarf	sehr hoch sehr hoch sehr hoch sehr niedrig	hoch hoch hoch niedrig	mittel mittel mittel bescheiden		bescheiden bescheiden bescheiden mittel	sehr klein sehr klein sehr klein hoch	inexistent inexistent inexistent sehr hoch
U 1 Kleine Landbeanspruchung Vergrösserung Strassenfläche Landerwerb von Privaten von Sichtzonen betroffene Privatfläche	0 m ² 0 m ² 0 m ²	unter 20 m ² unter 30 m ² unter 5 m ²	unter 40 m ² unter 60 m ² unter 10 m ²		über 60 m ² über 90 m ² über 15 m ²	über 80 m ² über 120 m ² über 20 m ²	über 100 m ² über 150 m ² über 25 m ²
U 2 Kurzer Anschluss an das übergeordnete Netz Distanz zu übergeord. Netz für <ul style="list-style-type: none"> • MIV • Zweiräder • Fussverkehr • ÖV- Haltestelle • öff. Leitung 	unter 50 m unter 50 m unter 50 m unter 75 m unter 50 m	unter 100 m unter 100 m unter 100 m unter 150 m unter 100 m	unter 150 m unter 150 m unter 150 m unter 225 m unter 150 m		über 200 m über 200 m über 200 m über 350 m über 200 m	über 250 m über 250 m über 250 m über 425 m über 250 m	über 300 m über 300 m über 300 m über 500 m über 300 m

U 3 Hohe Gestaltungsqualität						
Grad Terraineingriff	inexistent	minimal	gering	mässig	hoch	sehr hoch
Zahl tangierte Einfriedungen	keine	1	2	4	5	mehr als 5
Zahl tangierte Bäume	keine	1	2	4	5	mehr als 5

8.4 Gewichtung

Es können (müssen aber nicht) drei Gewichtungen festgelegt werden (vgl. Grafik 2):

- Gewicht der Ziele im Verhältnis untereinander
- Gewicht der Kriterien innerhalb der Ziele (sofern mehrere Kriterien für ein Ziel definiert sind)
- Gewicht der Indikatoren innerhalb eines Kriteriums, sofern mehrere Indikatoren pro Kriterium vorliegen.

Die Festlegung jedes einzelnen Gewichts wurde in einem Workshop mit den Beteiligten diskutiert. Das Ergebnis des Workshops ist in Ziffer 7 zusammengefasst.

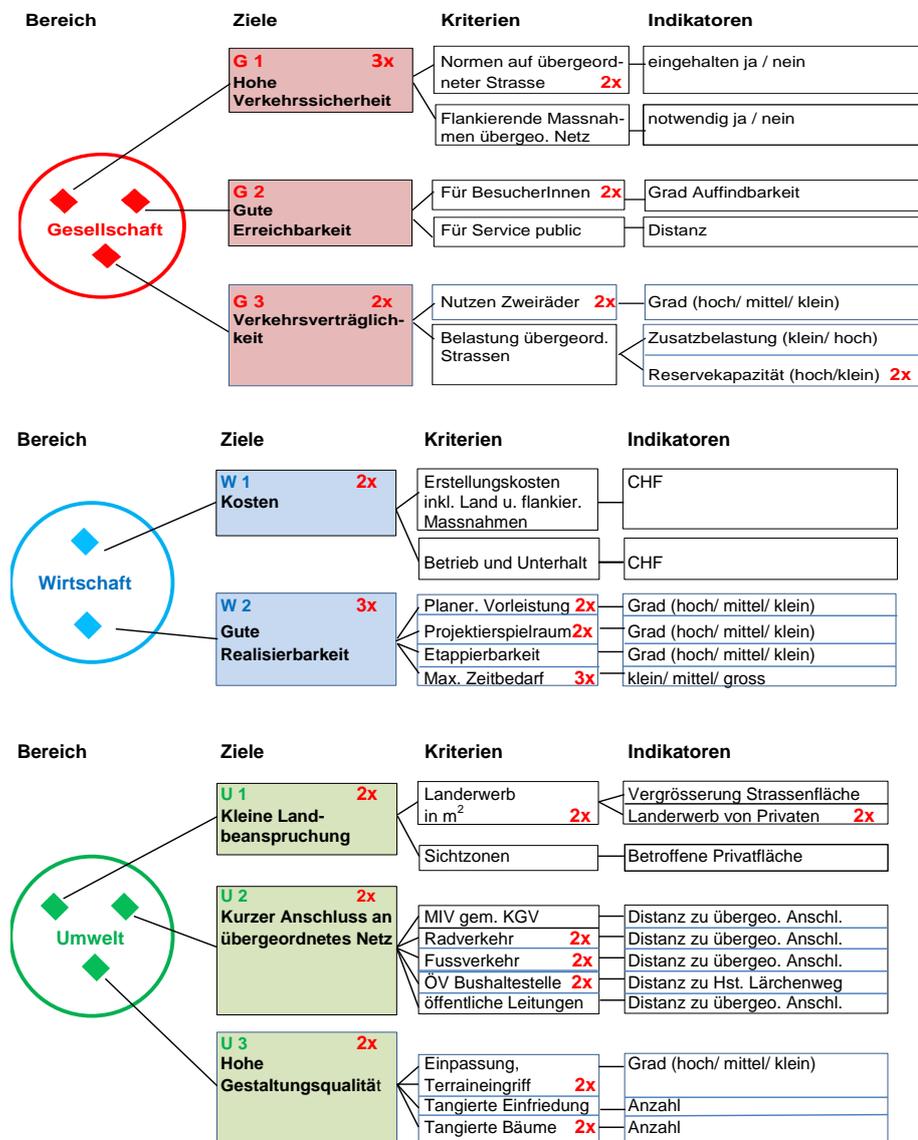
Die in den nachstehenden Nutzwertanalysen vorgenommenen Gewichtungen werden unter Abwägung der überwiegenden öffentlichen gegenüber den schützenswerten privaten Interessen wie folgt begründet:

- **Bei den Zielen** einer Erschliessungsplanung sind eine hohe Verkehrssicherheit (G 1) und eine gute Realisierbarkeit (W 2) für die Erzielung der Baureife prioritär. Diese Ziele werden daher **dreifach** gewichtet.
Die Verkehrsverträglichkeit mit dem übergeordneten Netz (G 3), die Kosten (W 1), eine möglichst kleine Landbeanspruchung (U 1), ein kurzer Anschluss an das übergeordnete Netz (U 2) und eine möglichst hohe Gestaltungsqualität (U 3) sind weitere bedeutsame Ziele jeder Erschliessungsplanung (§§ 13 und 16f. BauG). Diese Ziele werden daher **doppelt** gewichtet. Von untergeordneter Bedeutung ist die gute Erreichbarkeit (G 2). Den ortsunkundigen Besucherinnen und Besuchern stehen heute diverse Navigationsmöglichkeiten zur Verfügung und der Service public orientiert sich nach den gegebenen Verhältnissen. Dieses Ziel wird daher nur **einfach** gewichtet.
- **Bei den Kriterien** kommt der Erfüllung der Normen (G 1) höhere Bedeutung zu als der Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen. Ebenso der guten Erreichbarkeit für Besucher/-innen gegenüber dem Service public (G 2), dem Nutzen für Zweiräder gegenüber der Belastung des übergeordneten Verkehrsnetzes (G 3), den planerischen Vorleistungen und dem Projektierungsspielraum gegenüber der Etappierbarkeit (W2). Die jeweils bedeutenderen Kriterien werden daher **doppelt** gewichtet. Gar **dreifach** wird das Kriterium des maximalen Zeitbedarfs bis zur Baureife der Parzellen (rechtskräftige Erledigung allfälliger Rechtsmittelverfahren) gewichtet, weil dieses Kriterium die Erschliessungspflicht und die raumplanerischen Postulate der Innenentwicklung berücksichtigt. Die **doppelte** Gewichtung wiederum ist mit Blick auf die Eingriffstiefe in Privateigentum auch angezeigt bei der Berücksichtigung des erforderlichen Landerwerbs gegenüber der Auflage einer Sichtzone (U 1). Im Weiteren ist ein möglichst kurzer Anschluss ans übergeordnete Netz (U 2) für den Radverkehr, den Fussverkehr und die ÖV- Benützung wichtiger als für den MIV und die Leitungsführung, weshalb hier ebenfalls unterschiedlich gewichtet wird. Schliesslich werden Terraineingriffe und Anzahl tangierter Bäume bei der Gestaltungsqualität (U 3) **doppelt**

gegenüber der Anzahl tangierter Einfriedungen gewichtet, weil deren gestalterische Auswirkungen bedeutsamer erscheinen.

- **Bei den Indikatoren** erübrigt sich eine gesonderte Gewichtung, wo nur eine Beurteilungsgrösse pro Kriterium zur Anwendung gelangt. Nicht der Fall ist dies bei der Beurteilung der Belastung der übergeordneten Strassen (G 3), wo der verbleibenden Reservekapazität höhere Bedeutung zukommt als der aus der Erschliessung der Parzellen 1114, 1115 und 3700 resultierenden Zusatzbelastung der Strassen. Auch wird der Vergrößerung der Strassenfläche eine kleinere Bedeutung beigemessen als der Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum (U 1). **Doppelt** gewichtet werden demnach die Indikatoren Reservekapazität (G 3) und Landerwerb von Privaten (U 1).

Grafik 4: Die Gewichtung der Ziele, Kriterien und Indikatoren im Überblick



8.5 NWA der Variante Fichtenweg

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-8	-24	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	2	-3	-6	eingehalten ja / nein	1	-3	-3
					1	-2	-2	notwendig ja / nein	1	-2	-2
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+6	+6	Für Besucher/-innen Für Service public	2	+2	+4	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	2	-4	-8	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	2	+2	+4	Grad(hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	-8	-8	Zusatzbelastung Reservekapazität	1 2	-2 -3	-2 -6
W 1 Kosten	2	+6	+12	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	+3	+3	CHF	1	+3	+3
					1	+3	+3	CHF/ Jahr	1	+3	+3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-8	-24	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	2	-2	-4	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					2	+1	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					3	-1	-3	klein/ mittel/ gross	1	-1	-1
U 1 Kleine Landbeanspruchung	2	+8	+16	Landerwerb in m ² Sichtzonen	2	+4	+8	Vergrösserung Strassenfläche	1	0	0
					1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	2 1	+2 0	+4 0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	2	-4	-8	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					2	-2	-4	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					2	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					2	+1	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+1	+1
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	2	+9	+18	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	2	+1	+2	Grad (klein/mittel/hoch)	1	+1	+1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					2	+3	+6	Anzahl	1	+3	+3
Total			-12								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

Begründung der Nutzwertpunkte:

G 1: Normen übergeordnete Strasse eingehalten	Die Buechstrasse ist eine Erschliessungsstrasse des Typs Zufahrtsstrasse (weniger als 150 erschlossene Wohneinheiten), welche mit einer Ausbaubreite von 4.20m für den vorhandenen Erschliessungsverkehr von ca. 65 Wohneinheiten unterdimensioniert ist. Der Grundbegegnungsfall gemäss SN 640 045 ist Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit. Bei 20km/h Begegnungsgeschwindigkeit erfordert dieser Begegnungsfall bei diesem Strassentyp eine Ausbaubreite von 4.50m gemäss SN 640 201 Ausgabe 2017-09.
G 1: Flankierende Massnahmen auf übergeordneter Strasse	Theoretisch wäre ein Ausbau der Buechstrasse auf 4.50m Strassenbreite erforderlich. Dies jedoch bereits im Bestand und nicht nur, wenn die Variante Fichtenweg realisiert wird. Die Variante hat in der Klasse der Strasse Platz (→ bis 150 Wohneinheiten wird nicht erreicht). Mit flankierenden Massnahmen kann die Minderbreite teilweise verträglicher gemacht werden.
G 2: Auffindbarkeit für Besucher/ -innen	Die Adresse lautet Fichtenweg und dieser ist über die Buechstrasse erreichbar. Für Zufahrten ist dies klar.
G 2: Distanz für Service Public	Abfall: kein Wendeplatz. Kehrriechsäcke werden am Knoten Fichtenweg Buechstrasse bereitgestellt. Post: Länge Fichtenweg ca. 50m
G 3: Grad Nutzen für Zweiräder	Die Buechstrasse ist eher geeignet für Veloverkehr, weil sie eine beschränkte (stabile) Verkehrsmenge aufweist. Zudem sind die Verhältnisse klar (schmal). Die Direktheit, z. B. bezogen auf den Weg ins Zentrum oder zur Schule ist bei allen Varianten vergleichbar.
G 3: Zusatzbelastung auf übergeordneter Strasse	Auf der bereits unterdimensionierten Strasse (Quartiererschliessungsstrasse mit Dimensionierung leicht über dem Standard eines Zufahrtsweges) muss jeglicher Zusatzverkehr als ungünstig bezeichnet werden.
G 3: Reservekapazität auf übergeordneter Strasse	Keine vorhanden.
W 1: Erstellungskosten	Es muss wenig Land erworben werden und die Sanierung / Anpassung der Oberfläche hält sich in Grenzen.
W 1: Betrieb und Unterhalt	Kürzlich erneuerte Strasse.
W 2: Grad planerische Vorleistung	Öffentliche Strasse. Mit erweitertem Erschliessungspotenzial war nur für die Parzelle 3700 zu rechnen.
W 2: Projektierungsspielraum	Für Strasse vorhanden, Anordnungsmöglichkeiten in beschränktem Rahmen, vor allem im Einmündungsbereich. Für unterirdische Garagierung prädestiniert.
W 2: Etappierbarkeit	Die Anlage muss in 1 Etappe erstellt werden.
W 2: Maximaler Zeitbedarf	Rechtsmittelverfahren auf Erschliessungsplan beschränkbar.
U 1: Vergrösserung Strassenfläche	48 m ²
U 1: Landerwerb von Privaten	29 m ²
U 1 : Von Sichtzonen betroffene Privatfläche	10 m ²
U 2: Distanz MIV zu übergeordnetem Netz	300 m bis zur nächsten Sammelstrasse in Richtung Ortszentrum
U 2: Distanz Radverkehr zu übergeordnetem Netz	300 m. Übergeordnetes Netz ist der nächste Radweg (Kant. Radroute).
U 2: Distanz Fussverkehr zu übergeordnetem Netz	160 m. Übergeordnetes Netz ist der nächste Gehweg (Hauptroute).
U 2: Distanz ÖV- Haltestelle Lärchenweg	194 m
U 2: Distanz öffentl. Leitungen	irrelevant
U 3: Grad Terraineingriff	Tiefgarage ist mit verhältnismässig geringem Terraineingriff zu realisieren.
U 3: Länge tangierte Einfriedungen	2 Einfriedungen, davon 1 beim Kindergarten, tangiert
U 3: Anzahl tangierter Bäume	keine

8.6 NWA der Variante Föhrenweg

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-1	-3	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	2	-1	-2	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	+1	+1	notwendig ja / nein	1	+1	+1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	2	+1	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+1	+1
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	2	+6	+12	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	2	-1	-2	Grad(hoch/mittel/klein)	1	-1	-1
					1	+8	+8	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	+2	+2
					2	+3	+3		2	+3	+6
W 1 Kosten	2	-2	-4	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-1	-1	CHF	1	-1	-1
					1	-1	-1	CHF/ Jahr	1	-1	-1
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-14	-42	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	2	+1	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					2	-2	-4	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					3	-3	-9	klein/ mittel/ gross	1	-3	-3
U 1 Kleine Landbeanspruchung	2	-6	-12	Landerwerb in m ² Sichtzonen	2	-4	-8	Vergrösserung Strassenfläche	1	+2	+2
					1	+2	+2	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	2	-3	-6
									1	+2	+2
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	2	+14	+28	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					2	+2	+4	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					2	+2	+4	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					2	+2	+4	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	2	+5	+10	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	2	-1	-2	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					2	+3	+6	Anzahl	1	+3	+3
Total			-7								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

Begründung der Nutzwertpunkte:

G 1: Normen übergeordnete Strasse eingehalten	Der heutige Ausbaugrad der Buechzelglistrasse (Sammelstrasse mit Verbindungsfunktion, grösstenteils 5m breit, stellenweise auf unter 5m eingeeengt, durchgehend ohne Trottoir) genügt für diese Funktion nicht. Nach SN 640 044 wäre der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen massgebend. Dieser würde bei 30km/h signalisierter Geschwindigkeit 6.3m Strassenbreite erfordern. Der Begegnungsfall PW/PW erfordert bei 30km/h 5.50m. Mindestens einseitig wäre ein Gehweg erforderlich. Zu beachten ist, dass der Föhrenweg ca. 15m von der Verbindung Buechzelglistrasse/Altwiesenstrasse entfernt in die Buechzelglistrasse einmündet. Diese Strecke ist mit einem einseitigen Trottoir ausgerüstet und es handelt sich um den Weg in Richtung Zentrum Würenlos / Hauptstrasse. Die Verbindung Buechzelglistrasse / Altwiesenstrasse ist als Quartiersammelstrasse mit dem Grundbegegnungsfall Bus/PW oder örtlich LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit zu bezeichnen. Der für den Begegnungsfall PW/LW erforderliche Raum von 6.30m bei 30km/h ist nicht gegeben. Vorhanden sind 5.5m Fahrbahnbreite mit einem zusätzlichen Gehweg von 1.5m Breite. Die 5.5m entsprechen sehr genau der erforderlichen Breite für die Begegnung von zwei Personenwagen bei 30km/h (Norm 2017).
G 1: Flankierende Massnahmen auf übergeordneter Strasse	Wegen der Neuüberbauung sind keine Änderungen nötig. Die Buechzelglistrasse entspricht den Anforderungen gemäss rechtskräftigem Überbauungsplan Altwies-Buech allerdings nicht. Die Anwohner/-innen sollten sich auf die Klassierung der Strasse «verlassen» können.
G 2: Auffindbarkeit für Besucher/ -innen	Die Adresse lautet Föhrenweg. Es gibt kein Potenzial für Missverständnisse. Die bestehende Liegenschaft Fichtenweg 3 muss jedoch umadressiert werden.
G 2: Distanz für Service Public	Abfall: kein Wendeplatz für Kehrlichtlastwagen. Kehrlichtsäcke werden am Knoten Buechzelglistrasse / Altwiesenstrasse bereitgestellt. Post: Länge Föhrenweg ca. 50m
G 3: Grad Nutzen für Zweiräder	Die Buechzelglistrasse ist unangenehm zu befahren, weil zu Verkehrsspitzenzeiten mit Durchgangsverkehr durch das Quartier gerechnet werden muss (Pendlerverkehr). Für Fussverkehr ist abschnittsweise eine Verkehrstrennung installiert, für Veloverkehr ist diese nicht realistisch.
G 3: Zusatzbelastung auf übergeordneter Strasse	Auf den bereits mit Quartier- und auch Durchgangsverkehr belasteten Strassen fallen wenige zusätzliche PW-Fahrten nicht besonders ins Gewicht. Eine Prozentangabe würde gering ausfallen.
G 3: Reservekapazität auf übergeordneter Strasse	Reserven vorhanden. Der Überbauungsplan Altwies- Buech sieht einen Ausbau vor, der zusätzliche Kapazitäten schaffen könnte.
W 1: Erstellungskosten	Es ist die ganze Fläche des Zufahrtsweges zu erwerben und instand zu stellen.
W 1: Betrieb und Unterhalt	Nach Erneuerung bescheidener Unterhalt.
W 2: Grad planerische Vorleistung	Erschliessungsplanung in den 1960er Jahren sah Erschliessung via Föhrenweg vor. Daher Ausparzellierung Parz. 3738 bis zu den Parzellen 1114 und 1115, jedoch rechtskräftiger Überbauungsplan Altwies- Buech ohne Weiterführung und ohne öffentliche Widmung.
W 2: Projektierungsspielraum	Für Strasse sehr klein, insbesondere im Einmündungsbereich. Für private Garagierung topografisch eingeschränkt. Mit Auswirkung auf Überbauung.
W 2: Etappierbarkeit	Die Anlage muss vorab erworben und erstellt werden.
W 2: Maximaler Zeitbedarf	Nicht nur von der Rechtskraft des Erschliessungsplans, sondern auch von der Besitzeseinweisung abhängig.
U 1: Vergrösserung Strassenfläche	14 m ²
U 1: Landerwerb von Privaten	204 m ²
U 1 : Von Sichtzonen betroffene Privatfläche	2,5 m ²
U 2: Distanz MIV zu übergeord. Netz	72 m zur übergeordneten Sammelstrasse
U 2: Distanz Radverkehr zu ü.g. Netz	72 m
U 2: Distanz Fussverkehr zu ü.g. Netz	54 m
U 2: Distanz ÖV- Haltest. Lärchenweg	116 m
U 2: Distanz öffentl. Leitungen	irrelevant
U 3: Grad Terraineingriff	Abhängig von der Parkierungslösung. Bei Tiefgarage längere Rampe.
U 3: Länge tangierte Einfriedungen	1 Einfriedung tangiert, 1 Hecke infolge Sichtzone
U 3: Anzahl tangierter Bäume	Keine.

8.7 NWA der Variante Fichten- und Föhrenweg

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-3	-9	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	2	-1	-2	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	-1	-1	notwendig ja / nein	1	-1	-1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+6	+6	Für Besucher/-innen Für Service public	2	+2	+4	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	2	+1	+2	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	2	+3	+6	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-1	-1
									2	-2	-4
W 1 Kosten	2	-6	-12	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-3	-3	CHF	1	-3	-3
					1	-3	-3	CHF/ Jahr	1	-3	-3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	+11	+33	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	2	+2	+4	Grad	1	+2	+2
					2	+2	+4	(hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+3	+3	Grad	1	+3	+3
					3	0	0	(hoch/mittel/klein) Grad (hoch/mittel/klein) klein/ mittel/ gross	1	0	0
U 1 Kleine Landbeanspruchung	2	-14	-28	Landerwerb in m ² Sichtzonen	2	-7	-14	Vergrösserung Strassenfläche	1	-1	-1
					1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	2	-3	-6
									1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	2	+8	+16	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					2	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					2	+2	+4	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					2	+2	+4	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
									1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	2	+3	+6	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	2	-1	-2	Grad	1	-1	-1
					1	-1	-1	(klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					2	+3	+6	Anzahl Anzahl	1	+3	+3
Total			+14								

G: Gewicht
P: Nutzwertpunkte
T: Total

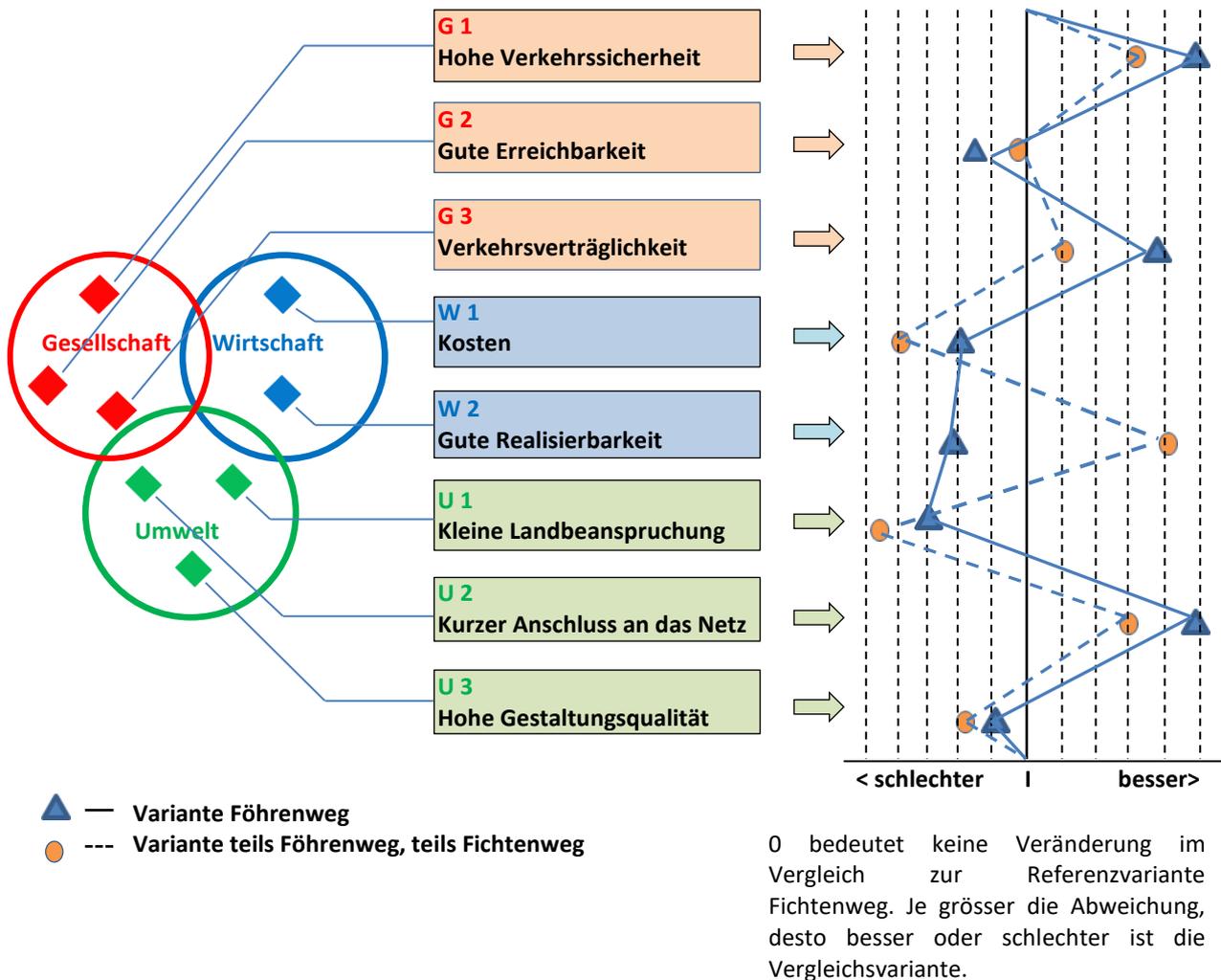
Begründung der Nutzwertpunkte:

G 1: Normen übergeordnete Strasse eingehalten	Die Bewertungen der beiden Einzelvarianten gelten auch für die Kombination, da mit den zu erwartenden Zusatzbelastungen keine Schwellenwerte überschritten werden. Bei beiden Einzelvarianten werden Strassen zusätzlich belastet, welche bereits heute für ihren Ausbaugrad zu stark belastet sind. Weil aber mit der Kombinationsvariante der zusätzlich entstehende Verkehr aufgeteilt wird, erhält keine der bereits überlasteten Strassen die volle Zusatzlast, sondern nur wenige zusätzliche Fahrten.
G 1: Flankierende Massnahmen auf übergeordneter Strasse	Die Buechstrasse und die Buechzelglistrasse sind betroffen, die zusätzliche Verkehrsbelastung verteilt sich aber.
G 2: Auffindbarkeit für Besucher/ -innen	Die Adresse lautet entweder Fichtenweg oder Föhrenweg. Es kommt darauf an, wo die Besucherparkplätze angeordnet sind. Für Besucher, welche ohne Auto ankommen, zählt die Gebäudeadresse.
G 2: Distanz für Service Public	Abfall: kein Unterschied, beide Routen (Buechstrasse und Buechzelglistrasse) werden sowieso von einem Kehrriechwagen bedient. Post: spielt auch keine Rolle, weil sowohl im Fichtenweg wie auch im Föhrenweg Post ausgetragen wird.
G 3: Grad Nutzen für Zweiräder	Velofahrende können diesen Weg wählen, welcher ihnen besser entspricht. Es ist eine höhere Flexibilität gegeben als bei den anderen Varianten.
G 3: Zusatzbelastung auf übergeordneter Strasse	Es wird auch die bereits unterdimensionierte Strasse belastet, darum eine schlechte Bewertung aber nicht so schlecht wie Variante 1, da die Zusatzbelastung geringer ausfällt.
G 3: Reservekapazität auf übergeordneter Strasse	Nur auf der Buechzelglistrasse vorhanden. Rechtskräftiger Überbauungsplan sieht zudem Ausbau vor.
W 1: Erstellungskosten	Es sind die Aufwände der Varianten 1 und 2 zu addieren.
W 1: Betrieb und Unterhalt	Es sind die Aufwände der Varianten 1 und 2 zu addieren.
W 2: Grad planerische Vorleistung	Parz. 3700 ist seit je am Fichtenweg angeschlossen. Erschliessungsplanung 2007 sieht geteilte Erschliessung vor: 3700 via Fichtenweg, 1114 und 1115 via Föhrenweg. Nicht weiter ausgeführt wegen Uneinigkeit über Landabtretung 3700 / 1114, 1115. Erschliessungsplanung der 1960er Jahren für den Föhrenweg nicht umgesetzt.
W 2: Projektierungsspielraum	Im Fichtenweg gross, im Föhrenweg klein.
W 2: Etappierbarkeit	Es kann zuerst die eine oder die andere Erschliessung sowie auch beide miteinander realisiert werden. Die Flexibilität ist hoch. Gute Voraussetzung für die Bauarbeiten, wenn allenfalls sogar durch das Areal gefahren werden kann.
W 2: Maximaler Zeitbedarf	Im Fichtenweg beschränkbar, im Föhrenweg auch von Besitzeinweisung abhängig.
U 1: Vergrösserung Strassenfläche	62 m ²
U 1: Landerwerb von Privaten	233 m ²
U 1 : Von Sichtzonen betroffene Privatfläche	12,5 m ²
U 2: Distanz MIV zu übergeordnetem Netz	Teil 300 m, Teil 72 m
U 2: Distanz Radverkehr zu übergeordnetem Netz	Teil 300 m, Teil 72 m
U 2: Distanz Fussverkehr zu übergeordnetem Netz	54 m, wenn durchlässig
U 2: Distanz ÖV- Haltestelle Lärchenweg	116 m, wenn durchlässig
U 2: Distanz öffentl. Leitungen	irrelevant
U 3: Grad Terraineingriff	Kommt darauf an, ob für die Überbauung auf Parzellen 1114 und 1115 eine Tiefgaragen-Abfahrt realisiert wird oder nicht.
U 3: Länge tangierte Einfriedungen	Durch Optimierung der Breiten (3.50m) könnte auf Anpassungen weitgehend verzichtet werden, ausser an den Knoten. Ansonsten summieren sich die Eingriffe
U 3: Anzahl tangierter Bäume	Keine.

9. Die Vergleichswertanalyse

Die Darstellung des Variantenvergleichs erfolgt in einem Diagramm mit Bezug auf ein Referenzszenario. Als Referenzszenario wird die Erschliessungsvariante Fichtenweg festgelegt. Somit wird in der Vergleichswertanalyse dargestellt, in welchen Kriterien die anderen beiden Erschliessungsvarianten massgeblich, wesentlich oder geringfügig besser oder schlechter abschneiden als die Variante Fichtenweg (vgl. Grafik 3).

Grafik 5: Vergleichswertanalyse zur Zielerreichung



Das Ergebnis der VWA zeigt, welche Ziele von welcher Variante (deutlich oder geringfügig) besser und welche schlechter erfüllt werden, als die Referenzvariante „Fichtenweg“. Wie bei der Nutzwertanalyse werden bei weitem nicht alle Ziele, Kriterien und Indikatoren von der gleichen Variante besser erfüllt. Von daher versteht sich gut, dass der Gemeinderat unter genereller Abwägung verschiedener Aspekte und ohne detaillierte Untersuchung den Vorentscheid seinerzeit zu Gunsten der angebehrten Erschliessung über den Fichtenweg getroffen hat. Mit den jetzt vorliegenden systematischen Bewertungen (und mit Gewichtungen, die sachlich, objektiv und mit den überwiegenden öffentlichen Interessen übereinstimmen), liegen die verlangten vertieften Abklärungen und Abwägungen vor, die den geforderten neuen Variantentscheid ermöglichen.

10. Ungewissheit beim Zeitbedarf

Das Kriterium „Zeitbedarf“ für das Ziel W 2 (Gute Realisierbarkeit) ist schwierig zu beurteilen. Es hängt von allen Beteiligten ab: Bei gütlicher Einigung ist der Zeitbedarf klein, im Fall von Rechtsmittelverfahren ist er gross. In der Nutzwertanalyse sind für die Variante Fichtenweg -1, für die Variante Föhrenweg -3 und für die Kombinationsvariante 0 Punkte eingesetzt. Dies aus folgenden Gründen: Die Variante Föhrenweg könnte bei Ausschöpfung aller Rechtsmittel die längste Zeit bis zur Baureife der Grundstücke 1114, 1115 und 3700 in Anspruch nehmen. Bei der Variante Fichtenweg beschränkt sich das potentielle Rechtsmittelverfahren auf den Erschliessungsplan, währenddem beim Föhrenweg im schlechtesten Fall noch eine Besitzeseinweisung bzw. ein Enteignungsverfahren durchgesetzt werden müsste. Bei der Kombinationsvariante ist das Streitpotenzial wohl geringer: Die Parzellen 1114 und 1115 grenzen bereits an den Föhrenweg, partizipieren jedoch (noch) nicht am Miteigentum der Privatstrasse. Die Parzelle 3700 grenzt ihrerseits bereits an den Fichtenweg. So könnte die Variante Fichten- und Föhrenweg am ehesten als Kompromissvariante einigermaßen zeitgerechte Realisierungschancen haben. Die zeitgerechte Erschliessung ist nicht zuletzt ein wesentliches Kriterium unter den raumplanerischen Aspekten (Art. 19, Abs. 2 RPG, §33 BauG).

Könnten sich die Grundeigentümer/-innen und die Anstösser/-innen von Fichtenweg und Föhrenweg schliesslich doch auf die Kombinationsvariante verständigen, wäre die Gemeinde in der Lage, aufgrund der so entstandenen Rechtssicherheit die Verkehrsverhältnisse in den Einmündungsbereichen und auf den Schulwegen relativ kurzfristig zu verbessern. Die Kombinationsvariante würde damit noch klarer als günstigste erscheinen. Vor einer Eingung bzw. vor dem Abschluss allfälliger Rechtsmittelverfahren wären Versuche zur Verbesserung der unbefriedigenden Verkehrssituationen in den Einmündungsbereichen von Fichtenweg und Föhrenweg blockiert, weil Präjudizien zugunsten der einen oder anderen Lösung vermieden werden müssten.

11. Sensitivität

Im Rahmen von Sensitivitätsüberlegungen gilt es, vor dem Variantenentscheid zu prüfen, wie stabil die vorgenommene Bewertung ist. Wie sieht insbesondere das Ergebnis der Nutzwertanalyse aus, wenn die Gewichte bei den Indikatoren, Kriterien und Zielen anders gesetzt werden? Welche andere Gewichtssetzung braucht es, damit das Ergebnis „kippt“?

Die Sensitivitätsprüfung wurde im Rahmen dieses Berichts mit drei Szenarien durchgeführt:

- Unter Verzicht auf jegliche Gewichtung (Anhang 4)
- Mit doppelter Gewichtung nur der Kosten (W 1) sowie dreifacher Gewichtung des Landverbrauchs (U 1) und der guten Realisierbarkeit (W 2). Alle übrigen Ziele sowie alle Kriterien und Indikatoren sind nur einfach gewichtet (Anhang 5)
- Zusätzlich zu Szenario 2 dreifache Gewichtung auch der hohen Verkehrssicherheit (G 1, Anhang 6)

In der Sensitivitätsprüfung sind beim Ziel der guten Realisierbarkeit (W 2) für den Zeitbedarf analog zur NWA in Kapitel 8 für die Variante Fichtenweg -1, für die Variante Föhrenweg -3 und für die Kombinationsvariante 0 Nutzwertpunkte eingesetzt (Begründung siehe vorstehend Ziffer 10).

Es zeigt sich zunächst, dass sich das Ergebnis der Nutzwertanalyse mit dem Vorteil für die Variante Fichten- und Föhrenweg nur verändert, wenn gar keine Gewichtung (weder bei den Zielen, noch bei den Kriterien und Indikatoren) vorgenommen wird. Dann würde die Variante Föhrenweg obsiegen. Selbst wenn bei den Zielen die Kosten doppelt und der kleine Landverbrauch und die gute Realisierbarkeit dreifach sowie alle übrigen Kriterien nur einfach gewichtet werden, obsiegt die

Kombinationsvariante Fichten- und Föhrenweg. Bei einer solchen Gewichtung würden allerdings Kriterien wie Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit und kurzer Anschluss an das übergeordnete Netz eine untergeordnete Rolle spielen. Damit würden wesentliche öffentliche Interessen geringer gewichtet als weitgehend private.

Sollte die Kombinationsvariante nicht als sachgerechte Lösung anerkannt werden und sollten sich die Anstösser/-innen beider Wege in der Erwartung, die Erschliessung könne über den jeweils anderen Weg erzwungen werden, nicht mit der Kombinationsvariante abfinden, müssten beim Zeitbedarf für die Kombinationsvariante -2 Nutzwertpunkte eingesetzt werden. In der Folge wäre das Ergebnis der Nutzwertanalyse für die Variante Fichten- und Föhrenweg immer noch besser als für die anderen beiden Varianten (siehe Anhang 7). Erst bei einer wenig realistischen Gleichsetzung des Zeitbedarfs mit der Variante Föhrenweg (d. h. -3 Nutzwertpunkte) würde das Ergebnis zu Ungunsten der Kombinationslösung ausfallen.

Gesamthaft zeigt die Sensitivitätsprüfung, dass das **Ergebnis recht stabil** ist.

12. Fazit

- Die Variante Fichten- und Föhrenweg (Kombinationsvariante) schneidet in der NWA und VWA am besten ab.
- Die gesamthafte Erschliessung der Parz. 1114, 1115 und 3700 via Fichtenweg schneidet in der NWA und VWA am schlechtesten ab.
- In der raumplanerischen Interessenabwägung und in den Bewertungsverfahren hat sich gezeigt, dass die Kombinationsvariante insbesondere die beste ist, weil
 - die bestehenden räumlichen und verkehrsplanerischen Voraussetzung am meisten für sie sprechen,
 - die Parzellen 1114 und 1115 bereits an den Föhrenweg grenzen,
 - die Parzelle 3700 bereits vom Fichtenweg her erschlossen ist,
 - der Föhrenweg mit Beteiligung der Parzellen 1114 und 1115 privat bleiben könnte (Fahrwegrecht),
 - die normgemässe Verkehrssicherheit in den Einmündungsbereichen Fichten- und Föhrenweg mit relativ bescheidenen baulichen Eingriffen hergestellt werden kann,
 - die Gemeinde die Verkehrssituationen in den Einmündungsbereichen Fichtenweg / Buechstrasse und Föhrenweg / Buechzelglistrasse in relativ naher Zukunft verbessern könnte,
 - die Überbauung aller drei Parzellen im Rahmen der BNO und nach einer internen Grenzberichtigung (über die Einigung besteht) optimal gestaltet werden kann,
 - die Parkierung (mit Ausnahme von Besucherparkplätzen) je unterirdisch erfolgen kann,
 - der Bauverkehr aus Sicherheitsgründen gesamthaft via Föhrenweg erfolgen kann,
 - relativ rasche Rechtssicherheit nicht unmöglich scheint,
 - für die Realisierung noch Verhandlungs- und Realisierungsspielraum besteht,
 - die raumplanerischen Ziele, zu denen die zeitgerechte Erschliessung von Bauland gehört, trotz schwieriger Voraussetzungen optimal erfüllt werden.

13. Empfehlungen

Dem Gemeinderat wird empfohlen,

- die Variante Fichten- und Föhrenweg (Kombinationsvariante) dem zu erarbeitenden Sondernutzungsplan zu Grunde zu legen,
- den Sondernutzungsplan in Form eines Erschliessungsplans mit Sondernutzungsvorschriften, nicht aber als Gestaltungsplan zu formulieren ^{6) 7)}
- in den Sondernutzungsvorschriften sinngemäss unter anderem festzulegen, dass
 - der Baustellenverkehr für die Überbauung aller drei Parzellen über den Föhrenweg zu erfolgen hat,
 - eine qualitativ hochwertige, gut in die Umgebung zu integrierende Überbauung mit Ein- und Doppelfamilienhäusern unter optimaler Ausnutzung erwartet wird,
 - sich die Grundzüge der Überbauung nach den Vorstudien richten,
 - die Überbauung der drei Parzellen gleichzeitig zu erfolgen hat,
 - die Parkierung mit Ausnahme der Parkfelder für Besucher/-innen in zwei getrennten unterirdischen Anlagen zu realisieren ist,
 - ein Fusswegrecht für eine öffentliche Verbindung Fichtenweg- Föhrenweg über die Parzellen 1114, 1115 und 3700 vor Baubeginn zu begründen ist,
 - der bestehende markante Baum in die Umgebungsgestaltung einzubeziehen ist,
 - ein Plan der Umgebungsgestaltung mit dem Baugesuch einzureichen ist.

6)

§ 5 BauV

Bestandteile des Erschliessungsplans (§ 17 BauG)

¹ Erschliessungspläne können mit der Erschliessung und Aufwertung des Strassenraums zusammenhängende Anordnungen enthalten. Sie können insbesondere regeln:

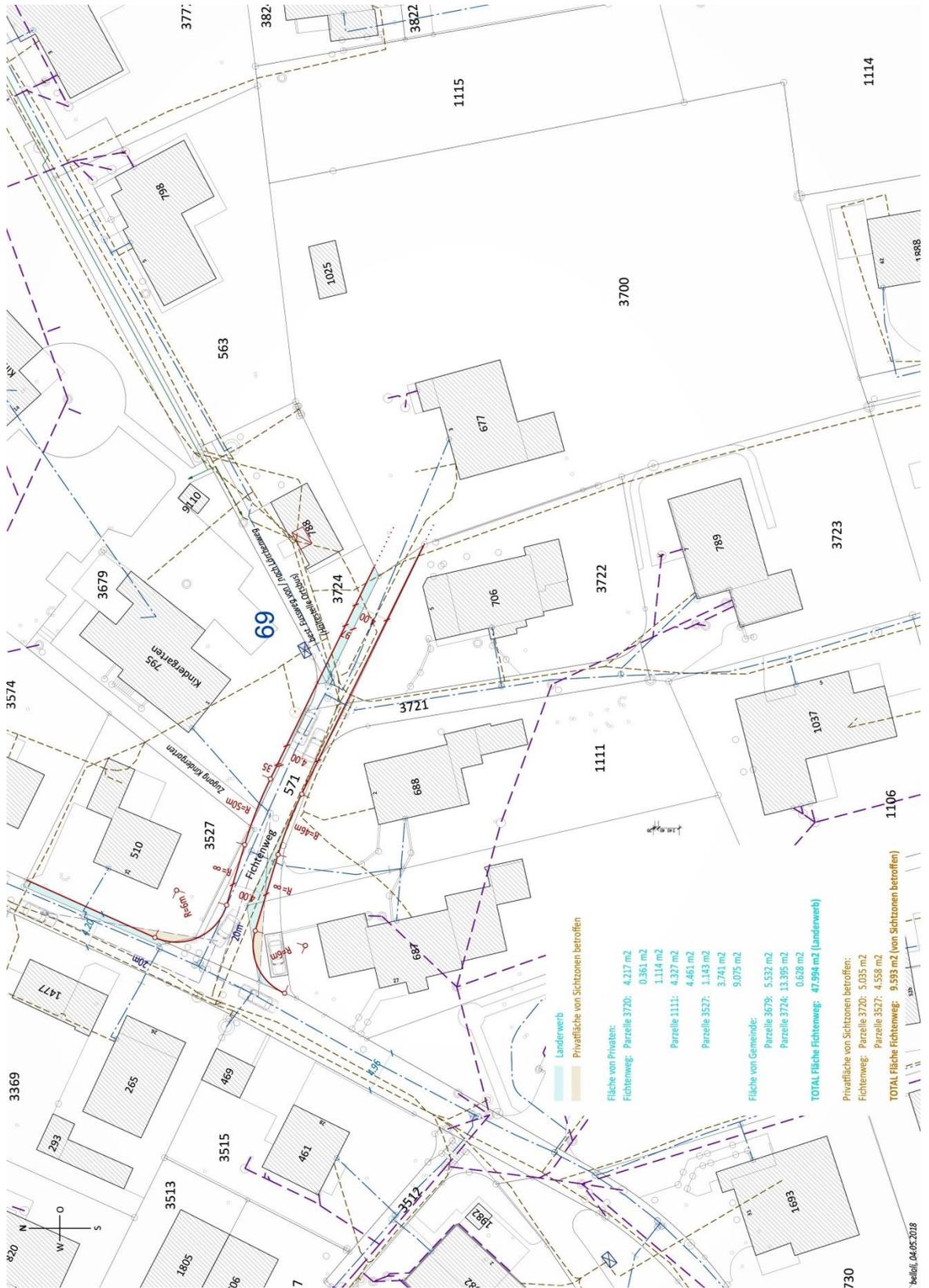
- a) Einrichtungen für die Parkierung, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr,
- b) Lärmschutzmassnahmen,
- c) Freiraum- und Begegnungszonen,
- d) Bepflanzung,
- e) gestalterische Integration in Landschaft und Ortsbild.

² Verkehrsanordnungen werden gemäss den strassenverkehrsrechtlichen Verfahrensbestimmungen erlassen. Sind sie Bestandteil eines Strassenbauprojekts oder eines Erschliessungsplans, ist darauf ausdrücklich hinzuweisen.

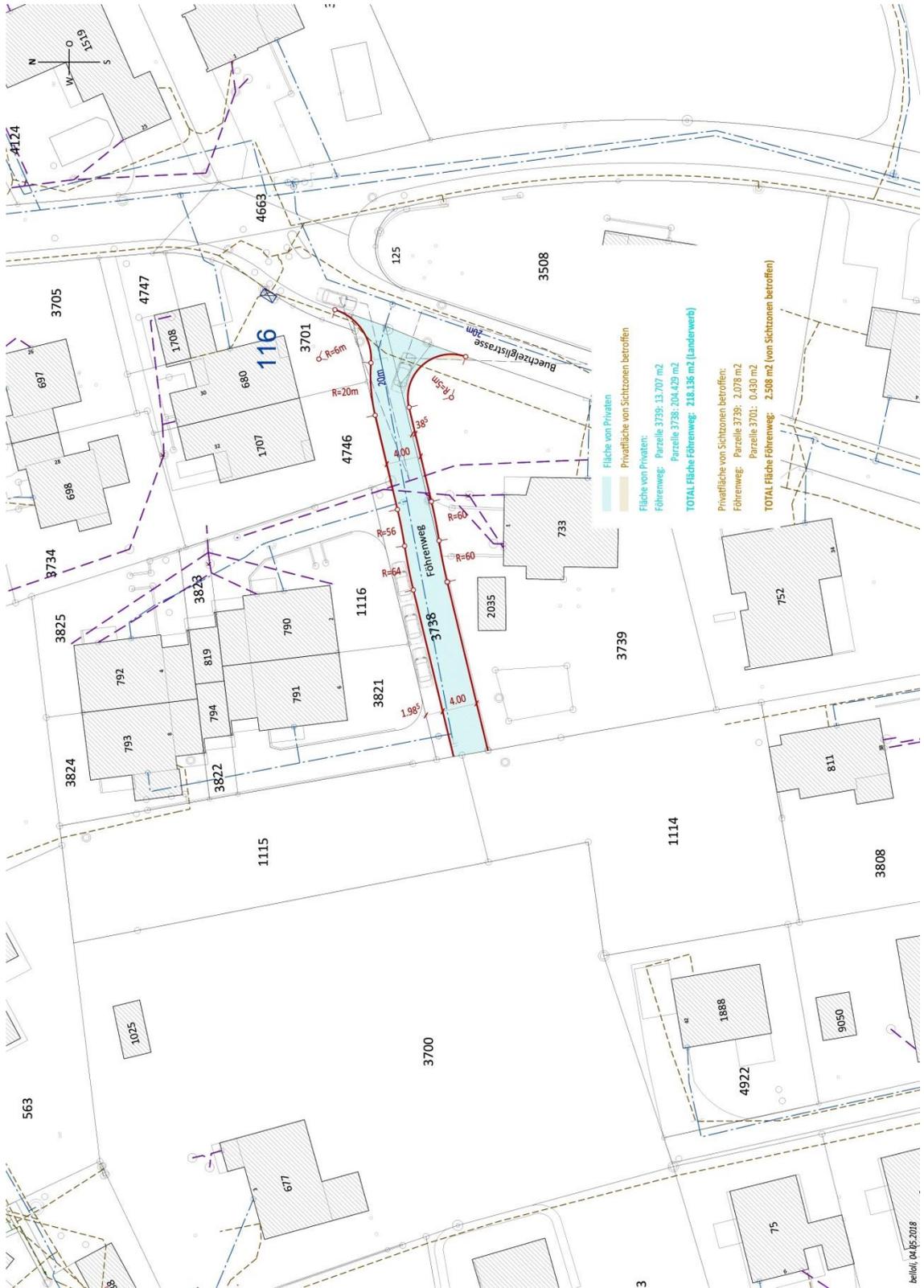
⁷⁾ Es gilt der Leitsatz: "So viel wie nötig, aber so wenig wie möglich festlegen". Dies erfordert eine sorgfältige und präzise Auseinandersetzung mit der Frage, welche Komponenten einer Planung zum Sichern des Grundkonzepts und der wesentlichen Qualitäten verbindlich festgehalten werden müssen und wo für die spätere Projektierung genügend grosse Spielräume freizuhalten sind. Die fachliche Herausforderung besteht somit darin, im Interesse der Rechtssicherheit und Planbeständigkeit die wesentlichen Konzeptbestandteile und Eckwerte klar und eindeutig zu regeln, gleichzeitig aber auch gegenüber Änderungen des Immobilienmarktes, der Technik und architektonischer Vorlieben genügend flexibel zu bleiben. (BVU, Empfehlung für die Nutzungsplanung nach § 15 BauV).

Anhang

- Anhang 1: Plan der Variante Fichtenweg

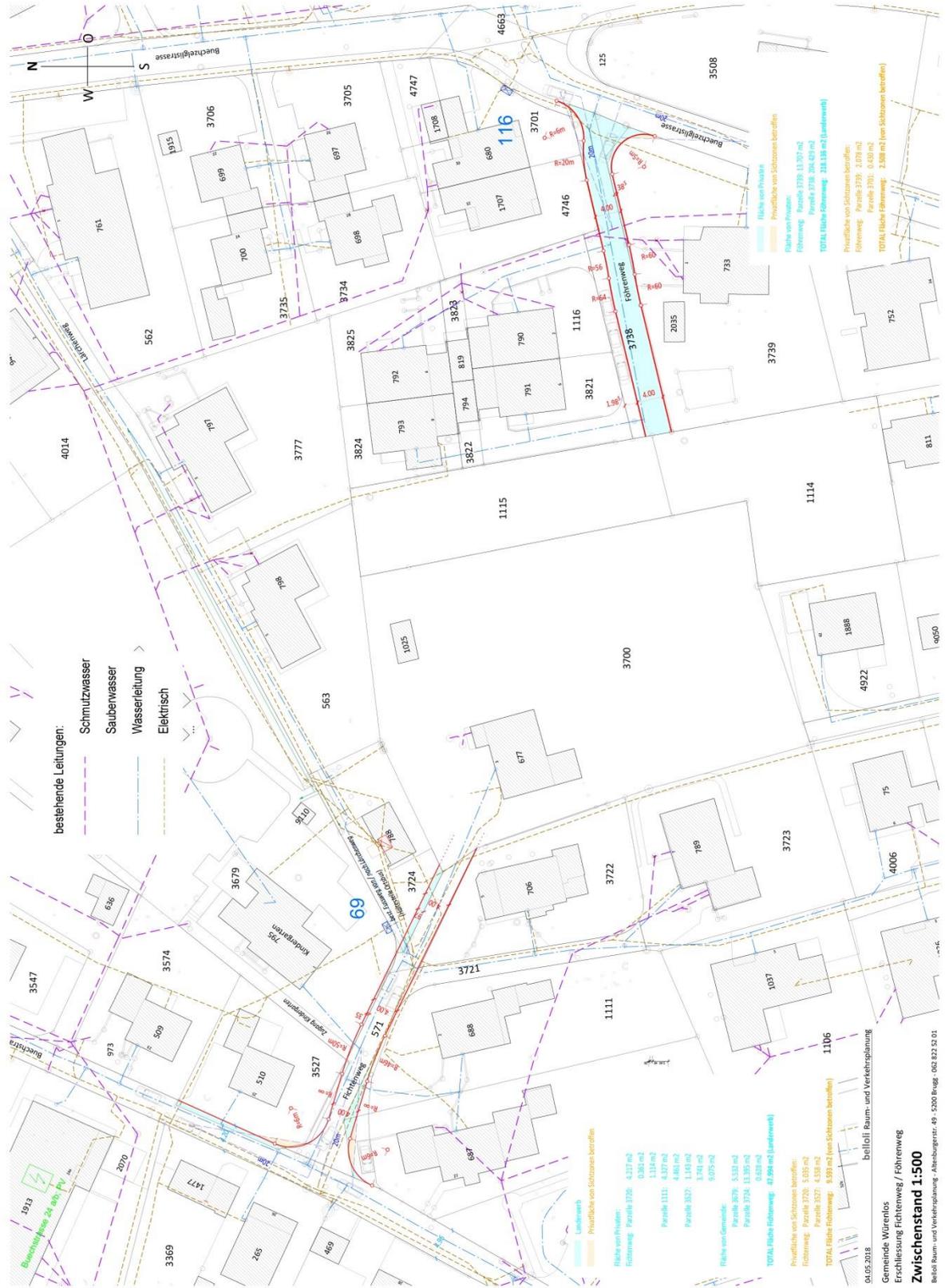


• Anhang 2: Plan der Variante Föhrenweg



Fläche von Privaten
 Fläche von Sichtzonen betroffen
 Fläche von Privat:
 Föhrenweg: 13.707 m²
 Parzelle 3739: 204.429 m²
 Parzelle 3701: 0.430 m²
TOTAL Fläche Föhrenweg: 218.136 m² (Landerwert)
 Fläche von Sichtzonen betroffen:
 Parzelle 3739: 2.078 m²
 Parzelle 3701: 0.430 m²
TOTAL Fläche Föhrenweg: 2.508 m² (von Sichtzonen betroffen)

• Anhang 3: Plan der Variante Fichten- und Föhrenweg



- Anhang 4: Sensitivitätsanalyse ohne Gewichtungen**

NWA der Variante Fichtenweg ohne Gewichtungen

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	-5	-5	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-3	-3	eingehalten ja / nein	1	-3	-3
					1	-2	-2	notwendig ja / nein	1	-2	-2
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	-3	-3	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	+2	+2	Grad(hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-2	-2
W 1 Kosten	1	+6	+6	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	+3	+3	CHF	1	+3	+3
					1	+3	+3	CHF/ Jahr	1	+3	+3
W 2 Gute Realisierbarkeit	1	-5	-5	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					1	-1	-1	gross/mittel/klein	1	-1	-1
U 1 Kleine Landbeanspruchung	1	+2	+2	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	+2	+2	Vergrösserung Strassenfläche	1	0	0
					1	0	0	Landerwerb von Privat	1	+2	+2
					1	0	0	Betroffene Privatfläche	1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	-3	-3	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	+1	+1	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+1	+1
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+5	+5	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	+1	+1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	+1	+1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			+1								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Föhrenweg ohne Gewichtungen

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	0	0	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	+3	+3	notwendig ja / nein	1	+3	+3
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+3	+3	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+1	+1	Grad Auffindbarkeit	1	+1	+1
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	+4	+4	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	-1	-1	Grad(hoch/mittel/klein)	1	-1	-1
					1	+5	+5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	+2	+2
W 1 Kosten	1	-2	-2	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-1	-1	CHF	1	-1	-1
					1	-1	-1	CHF/ Jahr	1	-1	-1
W 2 Gute Realisierbarkeit	1	-7	-7	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					1	-3	-3	gross/mittel/klein	1	-3	-3
U 1 Kleine Landbeanspruchung	1	+1	+1	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	-1	-1	Vergrösserung Strassenfläche	1	+2	+2
					1	+2	+2	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	-3	-3
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+8	+8	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+3	+3	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			+12								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Fichten- und Föhrenweg ohne Gewichtungen

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	-2	-2	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	-1	-1	notwendig ja / nein	1	-1	-1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	-2	-2	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-1	-1
W 1 Kosten	1	-6	-6	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-3	-3	CHF	1	-3	-3
					1	-3	-3	CHF/ Jahr	1	-3	-3
W 2 Gute Realisierbarkeit	1	+7	+7	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	0	0	gross/mittel/klein	1	0	0
U 1 Kleine Landbeanspruchung	1	-4	-4	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	-4	-4	Vergrösserung Strassenfläche	1	-1	-1
					1	0	0	Landerwerb von Privat	1	-3	-3
					1	0	0	Betroffene Privatfläche	1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+4	+4	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+1	+1	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	-1	-1	Anzahl	1	-1	-1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			0								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

- Anhang 5: Sensitivitätsanalyse mit alleiniger Gewichtung der Ziele W 1 (2x), W 2 (3x) und U 1 (3x)**

NWA der Variante Fichtenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele W 1 (2x), W2 (3x), U 1 (3x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	-5	-5	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-3	-3	eingehalten ja / nein	1	-3	-3
					1	-2	-2	notwendig ja / nein	1	-2	-2
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	-3	-3	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	+2	+2	Grad(hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-2	-2
									1	-3	-3
W 1 Kosten	2	+6	+12	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	+3	+3	CHF	1	+3	+3
					1	+3	+3	CHF/ Jahr	1	+3	+3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-5	-15	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					1	-1	-1	klein/mittel/gross	1	-1	-1
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	+2	+6	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	+2	+2	Vergrösserung Strassenfläche	1	0	0
					1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	+2	+2
									1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	-3	-3	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	+1	+1	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+1	+1
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+5	+5	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	+1	+1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	+1	+1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			+1								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Föhrenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele W 1 (2x), W2 (3x) und U 1 (3x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	0	0	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	+1	+1	notwendig ja / nein	1	+1	+1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+3	+3	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+1	+1	Grad Auffindbarkeit	1	+1	+1
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	+4	+4	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	-1	-1	Grad(hoch/mittel/klein)	1	-1	-1
					1	+5	+5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	+2	+2
W 1 Kosten	2	-2	-4	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-1	-1	CHF	1	-1	-1
					1	-1	-1	CHF/ Jahr	1	-1	-1
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-7	-21	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
					1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
					1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
					1	-3	-3	klein/mittel/gross	1	-3	-3
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	+1	+3	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	-1	-1	Vergrösserung Strassenfläche	1	+2	+2
					1	+2	+2	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	-3	-3
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+8	+8	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+3	+3	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			-4								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Fichten- und Föhrenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele W 1 (2x), W2 (3x), U 1 (3x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	1	-2	-2	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	-1	-1	notwendig ja / nein	1	-1	-1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	+2	+2	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-1	-1
W 1 Kosten	2	-6	-6	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-3	-3	CHF	1	-3	-3
					1	-3	-3	CHF/ Jahr	1	-3	-3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	+7	+21	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	0	0	klein/mittel/gross	1	0	0
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	-4	-12	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	-4	-4	Vergrösserung Strassenfläche	1	-1	-1
					1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	-3	-3
					1	0	0		1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+4	+4	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+1	+1	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	-1	-1	Anzahl	1	-1	-1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			+12								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

• **Anhang 6: Sensitivitätsanalyse mit alleiniger Gewichtung der Ziele G 1 (3x), W 1 (2x), W 2 (3x) und U 1 (3x)**

NWA der Variante Fichtenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele G 1 (3x), W 1 (2x), W2 (3x) und U 1 (2x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-5	-15	Normen übergeord. Str.	1	-3	-3	eingehalten ja / nein	1	-3	-3
				Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-2	-2	notwendig ja / nein	1	-2	-2
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
				Für Service public	1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	-3	-3	Nutzen für Zweiräder	1	+2	+2	Grad(hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
				Belastung übergeordnete Str.	1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1 1	-2 -3	-2 -3
W 1 Kosten	2	+6	+12	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	+3	+3	CHF	1	+3	+3
					1	+3	+3	CHF/ Jahr	1	+3	+3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-5	-15	Planerische Vorleistung	1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
				Projektierungsspielraum	1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
				Etappierbarkeit	1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
				Maximaler Zeitbedarf	1	-1	-1	klein/mittel/gross	1	-1	-1
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	+2	+6	Landerwerb in m ²	1	+2	+2	Vergrösserung Strassenfläche	1	0	0
				Sichtzonen	1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1 1	+2 0	+2 0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	-3	-3	MIV gem. KGV	1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
				Radverkehr	1	-2	-2	Distanz zu übergeo. Netz	1	-2	-2
				Fussverkehr	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
				ÖV Bushaltestelle	1	+1	+1	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+1	+1
				öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+5	+5	Einpassung, Terraineingriff	1	+1	+1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	+1	+1
				Tangierte Einfriedungen	1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
				Tangierte Bäume	1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			-9								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Föhrenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele G 1 (3x), W 1 (2x), W2 (3x) und U 1 (2x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	0	0	Normen übergeord. Str.	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
				Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	+1	+1	notwendig ja / nein	1	+1	+1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+3	+3	Für Besucher/-innen	1	+1	+1	Grad Auffindbarkeit	1	+1	+1
				Für Service public	1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	+4	+4	Nutzen für Zweiräder	1	-1	-1	Grad(hoch/mittel/klein)	1	-1	-1
				Belastung übergeordnete Str.	1	+5	+5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	+2	+2
W 1 Kosten	2	-2	-4	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-1	-1	CHF	1	-1	-1
					1	-1	-1	CHF/ Jahr	1	-1	-1
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	-7	-21	Planerische Vorleistung	1	+1	+1	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+1	+1
				Projektierungsspielraum	1	-2	-2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-2	-2
				Etappierbarkeit	1	-3	-3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	-3	-3
				Maximaler Zeitbedarf	1	-3	-3	klein/mittel/gross	1	-3	-3
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	+1	+3	Landerwerb in m ²	1	-1	-1	Vergrösserung Strassenfläche	1	+2	+2
				Sichtzonen	1	+2	+2	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	-3	-3
									1	+2	+2
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+8	+8	MIV gem. KGV	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
				Radverkehr	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
				Fussverkehr	1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
				ÖV Bushaltestelle	1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
				öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+3	+3	Einpassung, Terraineingriff	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
				Tangierte Einfriedungen	1	+1	+1	Anzahl	1	+1	+1
				Tangierte Bäume	1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			- 4								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

NWA der Variante Fichten- und Föhrenweg mit alleiniger Gewichtung der Ziele G 1 (3x), W 1 (2x), W2 (3x) und U 1 (2x)

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-2	-6	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	1	-1	-1	eingehalten ja / nein	1	-1	-1
					1	-1	-1	notwendig ja / nein	1	-1	-1
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+4	+4	Für Besucher/-innen Für Service public	1	+2	+2	Grad Auffindbarkeit	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz	1	+2	+2
G 3 Verkehrsverträglichkeit	1	+2	+2	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1	-1	-1
									1	-2	-2
W 1 Kosten	2	-6	-6	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1	-3	-3	CHF	1	-3	-3
					1	-3	-3	CHF/ Jahr	1	-3	-3
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	+7	+21	Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+2	+2	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+2	+2
					1	+3	+3	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3
					1	0	0	klein/mittel/gross	1	0	0
U 1 Kleine Landbeanspruchung	3	-4	-12	Landerwerb in m ² Sichtzonen	1	-4	-4	Vergrösserung Strassenfläche	1	-1	-1
					1	0	0	Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1	-3	-3
									1	0	0
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	1	+4	+4	MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
					1	+2	+2	Distanz zu übergeo. Netz	1	+2	+2
					1	+2	+2	Distanz zu Hst. Lärchenw.	1	+2	+2
					1	0	0	Distanz zu übergeo. Netz	1	0	0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	1	+1	+1	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	1	-1	-1	Grad (klein/mittel/hoch)	1	-1	-1
					1	-1	-1	Anzahl	1	-1	-1
					1	+3	+3	Anzahl	1	+3	+3
Total			+8								

G: Gewicht

P: Nutzwertpunkte

T: Total

- **Anhang 7: Auswirkungen einer allfälligen starken Opposition gegen die Kombinationsvariante (im Ziel W2 resultieren im Kriterium „Maximaler Zeitbedarf“ -2 statt 0 Nutzwertpunkte)**

Ergebnis der Variante Fichten- und Föhrenweg mit Gewichtung gemäss Ziffer 8.4

Ziele	G	P	T	Kriterien	G	P	T	Indikatoren	G	P	T	
G 1 Hohe Verkehrssicherheit	3	-3	-9	Normen übergeord. Str. Flankierende Massnahmen auf übergeord. Str. (VBM, Signalisation etc.)	2	-1	-2	eingehalten ja / nein	1	-1	-1	
					1	-1	-1	notwendig ja / nein	1	-1	-1	
G 2 Gute Erreichbarkeit	1	+6	+6	Für Besucher/-innen Für Service public	2 1	+2 +2	+4 +2	Grad Auffindbarkeit Distanz	1 1	+2 +2	+2 +2	
G 3 Verkehrsverträglichkeit	2	+1	+2	Nutzen für Zweiräder Belastung übergeordnete Str.	2	+3	+6	Grad (hoch/mittel/klein)	1	+3	+3	
					1	-5	-5	Zusatzbelastung Reservekapazität	1 2	-1 -2	-1 -4	
W 1 Kosten	2	-6	-12	Erstellungskosten inkl. Land und flank. Massn. Betrieb und Unterhalt	1 1	-3 -3	-3 -3	CHF CHF/ Jahr	1 1	-3 -3	-3 -3	
W 2 Gute Realisierbarkeit	3	+5	+15		Planerische Vorleistung Projektierungsspielraum Etappierbarkeit Maximaler Zeitbedarf	2 2 1 3	+2 +2 +3 -2	+4 +4 +3 -6	Grad(hoch/mittel/klein) Grad (hoch/mittel/klein) Grad (hoch/mittel/klein) klein/ mittel/ gross	1 1 1 1	+2 +2 +3 -2	+2 +2 +3 -2
U 1 Kleine Landbeanspruchung	2	-14	-28	Landerwerb in m ² Sichtzonen	2	-7	-14	Vergrösserung Strassenfläche Landerwerb von Privat Betroffene Privatfläche	1 2 1	-1 -3 0	-1 -6 0	
U 2 Kurzer Anschluss an übergeordnetes Netz	2	+8	+16		MIV gem. KGV Radverkehr Fussverkehr ÖV Bushaltestelle öffentliche Leitungen	1 2 2 2 1	0 0 +2 +2 0	0 0 +4 +4 0	Distanz zu übergeo. Netz Distanz zu übergeo. Netz Distanz zu übergeo. Netz Distanz zu Hst. Lärchenw. Distanz zu übergeo. Netz	1 1 1 1 1	0 0 +2 +2 0	0 0 +2 +2 0
U 3 Hohe Gestaltungsqualität	2	+3	+6	Einpassung, Terraineingriff Tangierte Einfriedungen Tangierte Bäume	2 1 2	-1 -1 +3	-2 -1 +6	Grad (klein/mittel/hoch) Anzahl Anzahl	1 1 1	-1 -1 +3	-1 -1 +3	
Total			-4									

G: Gewicht
P: Nutzwertpunkte
T: Total

Anhang 8: Zusammenfassung der wichtigsten Bemerkungen und Fragen sowie Antworten zu Rückäusserungen von Anstösserinnen und Anstössern

Es gingen folgende Rückäusserungen ein:

- Bei der Verkehrssicherheit (G 1) sei das Kriterium «Schulverkehr» zu ergänzen (Gewicht 3x).
- Hinweis auf «höchst gefährliche Verkehrssituation bei der Einmündung Föhrenweg/ Buechzelgli-/ Altwiesenstrasse».
- Die (nicht umgesetzte) Erschliessungsplanung von 2007 sei zu berücksichtigen.
- Die optimale Ausnützung des Baulandes und der Topographie sei zu berücksichtigen.
- Wäre mit der Kombinationsvariante „geteiltes Leid halbes Leid?“
- Wann und wie behebt die Gemeinde die (von der Erschliessungsplanung unabhängigen) Sicherheitsmängel?
- Was ist in den geschätzten Erschliessungskosten enthalten?
- Der Landerwerb von Privaten (bzw. Erwerb eines Wegrechts) sei in U 1 3x zu gewichten.
- Die Interessen der Anstösser seien höher zu gewichten als diejenigen der Bauherren.
- Die Bauphasen und die definitive Lösung seien in der Bewertung zu unterscheiden. Da müssten andere Kriterien zur Anwendung gelangen.
- Vorprojekte und Baustellenkonzepte seien vorzulegen und zu berücksichtigen.

Die Rückäusserungen sind in die Nutzwertanalyse eingeflossen oder wurden in der Sensitivitätsprüfung wie folgt berücksichtigt:

- Das Kriterium «Schulverkehr» wird implizit in G 1 berücksichtigt (Gewicht 3x).
- Die Verkehrssituation bei der Einmündung Föhrenweg/ Buechzelgli-/ Altwiesenstrasse wird in G 1 (Verkehrssicherheit) berücksichtigt.
- Die Erschliessungsplanung von 2007 wird in W 2 (Planerische Vorleistung) berücksichtigt.
- Eine optimale Ausnützung des Baulandes und der Topographie liegt auch im öffentlichen Interesse.
- Vor allem bei einer einvernehmlichen Lösung kann das so sein.
- Die Gemeinde behebt die Sicherheitsmängel aufgrund des KGV und des Erschliessungsprogramms (Kreditgenehmigungen der Gemeinde sind vorbehalten).
- In den geschätzten Erschliessungskosten sind Land- und Baukosten für die normgemässen Anpassungen am Fichten- bzw. Föhrenweg enthalten.
- Der Erwerb von Land (oder von Wegrechten) wird in einer Sensitivitätsprüfung 3x gewichtet.
- Die Interessen der Anstösser sind gleich zu gewichten wie diejenigen der Bauherren, öffentliche Interessen höher als private.
- Eine separate Beurteilung der Bauphasen würde ein Vorprojekt und ein Baustellenkonzept voraussetzen (liegen nicht vor).
- Die Vorprojektstudien wurden den Beteiligten am 23. August vorgestellt und erläutert. Sie sind mit der gebotenen Flexibilität und den erforderlichen Spielräumen berücksichtigt.