



OBERSIGGENTHAL

**PLANUNGSBERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV
ERSCHLIESSUNGSPLAN "AUSTRASSE"**

13.01.2021

Verfahrensdaten

Vorprüfungsbericht vom:

Mitwirkungsbericht vom:

Öffentliche Auflage:

Beschluss Gemeinderat:

Genehmigungsvermerk:

Auftraggeber

Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung Bau und Planung
Landstrasse 134a
5415 Nussbaumen

Projektleitung: Thomas Kuster, Leiter Planung und Bau

Bearbeitung

stadt raum verkehr, Birchler+Wicki
Sihlquai 75
8005 Zürich

Projektleitung: Alexandra Wicki
Projektbearbeitung: Gianna Müller

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	4
1.1	Einleitung	4
1.2	Perimeter	4
1.3	Ziel	4
1.4	Mitwirkung	5
1.5	Ergänzende Unterlagen	5
2	Grundlagen	6
2.1	Gesetzliche Grundlagen	6
2.2	Kommunale Grundlagen	6
2.3	Verkehrstechnische Grundlagen	7
3	Analyse	10
3.1	Heutige Dimensionierung Austrasse	10
3.2	Knoten Landstrasse	13
3.3	Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	13
3.4	Erschliessung mit Fuss- und Veloverkehr	14
4	Erschliessungsplan	17
4.1	Bestandteile	17
4.2	Inhalte des Erschliessungsplans	17
4.3	Erläuterungen zum Erschliessungsplan	18
4.4	Abstimmung mit Übergeordneten Planungen	20
5	Vorprüfung / Mitwirkung / Beschlussfassung	21
5.1	Kantonale Vorprüfung	21
5.2	Mitwirkung der Bevölkerung	21
5.3	Öffentliche Auflage	21
5.4	Beschluss / Genehmigung	21
	ANHANG	22

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Einleitung

An der Austrasse soll auf der Landparzelle Nr. 1713 eine neue Wohnüberbauung entstehen. Die Parzelle befindet sich gemäss Zonenplan 2014 in einer Wohnzone 2 mit einer Gestaltungsplanpflicht. Für die Realisation der Wohnüberbauung wurde anfangs 2019 der Studienauftrag «Wohnform Obersiggenthal» durchgeführt. Für die rechtliche Sicherung wird der Gestaltungsplan «Au Rieden» erstellt. Damit für den Gestaltungsplan die Erschliessung den gesetzlichen Vorgaben und Normen entspricht, wurde parallel dazu die vorliegende Erschliessungsplanung über die Austrasse erarbeitet, welche mit der Quartierbevölkerung abgestimmt wurde.

1.2 Perimeter

Der massgebende Perimeter für den Erschliessungsplan bezieht sich auf die Austrasse und den Anschlussknoten Austrasse / Landstrasse (K114).

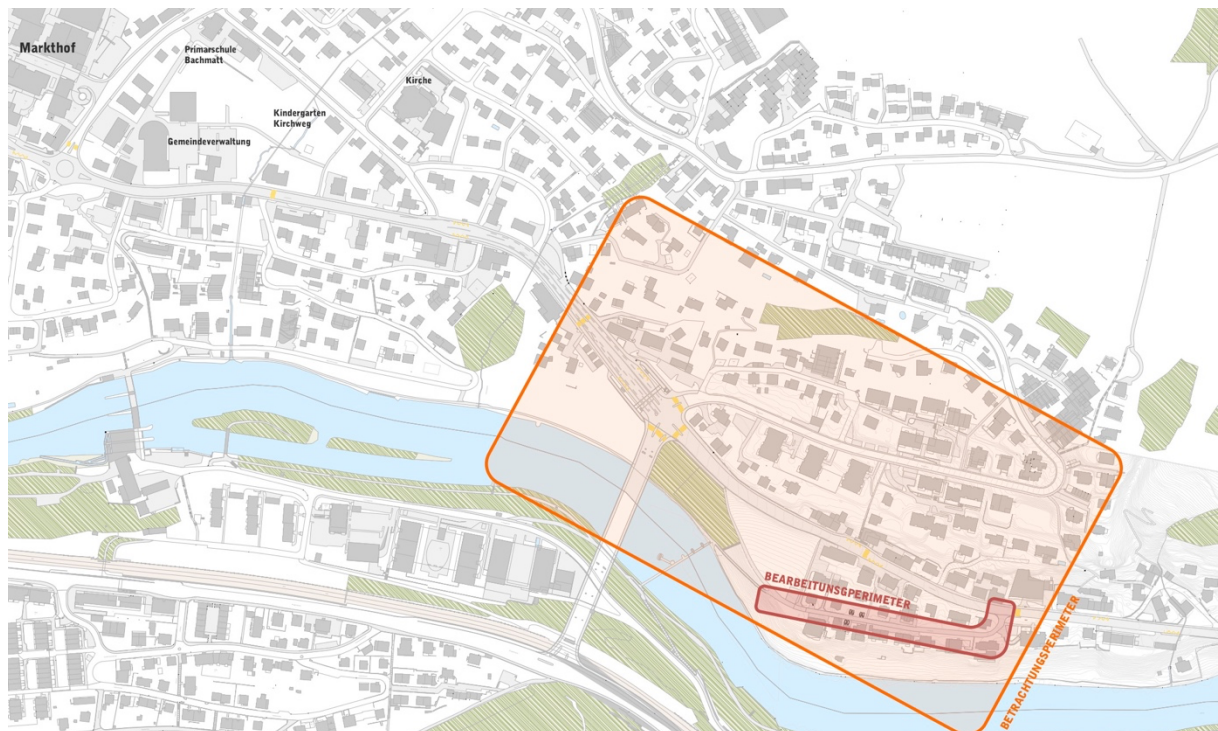


Abb. 1: Planungsperimeter

1.3 Ziel

Mit der vorliegenden Sondernutzungsplanung soll das Ziel einer öffentlich-rechtlichen Sicherung der zweckmässigen Erschliessung für die Parzellen entlang der Austrasse umgesetzt werden.

1.4 Mitwirkung

Am 12. August fand eine Informationsveranstaltung zum Gestaltungsplan Au Rieden statt an welchem der Zwischenstand der Erschliessungsplanung vorgestellt wurde. Folgende Rückmeldungen zum Thema Verkehr wurden in der vorliegenden Erschliessungsplanung berücksichtigt:

- Geschwindigkeitsregime (gefährdete Geschwindigkeiten sind nicht angemessen)
- Begegnungszone (prüfen)
- Platzverhältnisse (sehr eng, Flächenbeanspruchung auf privatem Grund kritisch)
- Sichtverhältnisse (prüfen)
- Parkierung (öffentlich genutzte PP Belastung für Quartier)
- Zusätzliche Ausweichstellen PW/LW (prüfen)

1.5 Ergänzende Unterlagen

- Verkehrsgutachten, Erschliessung Grundstücke Nutzungsplanungsrevision, Metron, August 2013
- Studienauftrag «Wohnform Obersiggenthal» Schlussbericht des Beurteilungsgremiums, 19. September 2019
- Gestaltungsplan "Au Rieden", Situationsplan 1:500 und Sondernutzungsvorschriften Entwurf, Stand 07.07.2020
- Mobilitätskonzept Überbauung «Wohn-Werk 5415» Obersiggenthal, ewp, 20.Juli 2020

2 GRUNDLAGEN

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Erschliessungsplan "Austrasse" stützt sich auf die folgenden bau- und planungsrechtlichen Grundlagen ab:

- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993
- Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011 (Stand 1. Januar 2015)
- Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Gemeinde Obersiggenthal, beschlossen vom Einwohnerrat am 17. Oktober 2013, genehmigt vom Regierungsrat am 19. März 2014

2.2 Kommunale Grundlagen

Bauzonenplan Obersiggenthal

Die Austrasse und die daran angeschlossenen Parzellen befinden sich gemäss Bauzonenplan der Gemeinde Obersiggenthal in der Wohnzone W2 und W3 mit einer Gestaltungsplanpflicht für die Parzellen Nr. 1713 am westlichen Ende der Austrasse.

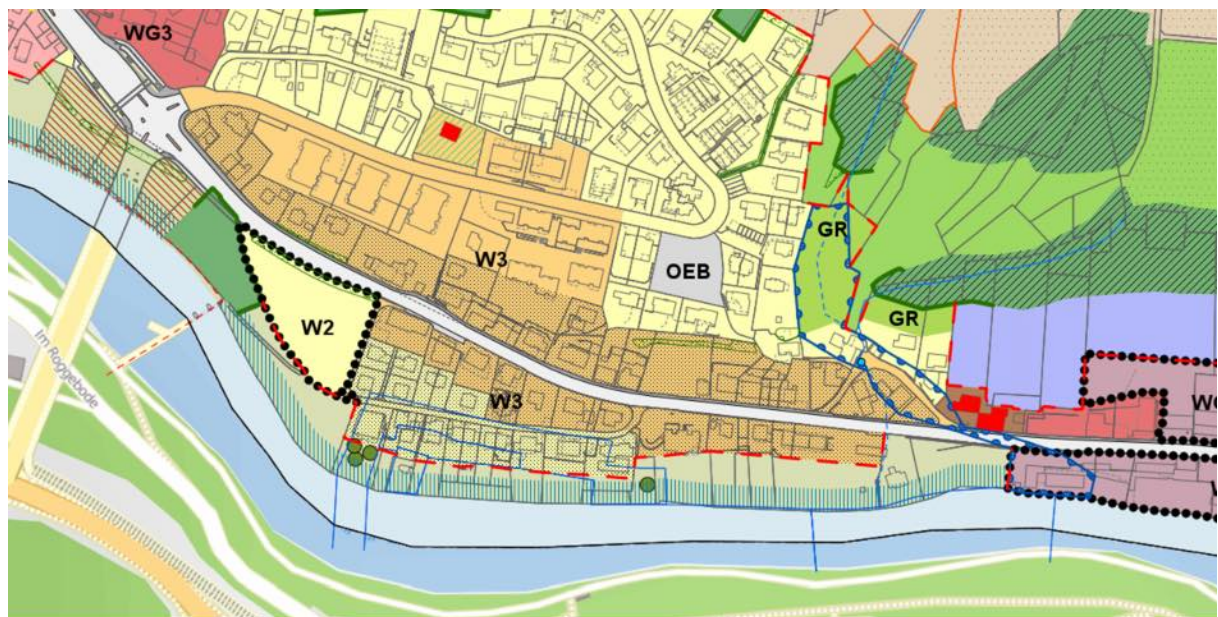


Abb. 2: Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan Obersiggenthal

Verkehrsrichtplan motorisierter Individualverkehr

Die Austrasse ist im kommunalem Verkehrsrichtplan als Zufahrtsstrasse ZS klassiert. Am westlichen Ende der Austrasse befindet sich eine öffentliche Parkieranlage. Die angrenzende Landstrasse (K114) ist eine Hauptverkehrsstrasse HVS.

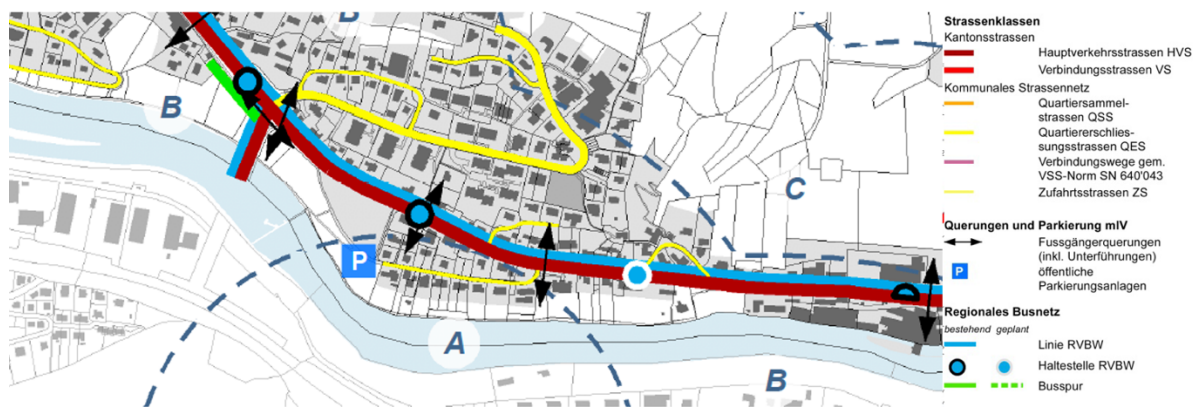


Abb. 3: Ausschnitt Verkehrsrichtplan MIV / ÖV (23.10.2012)

Verkehrsrichtplan Langsamverkehr

Die Wegverbindung von der Landstrasse über die Austrasse bis an die Limmat wird im Verkehrsrichtplan Langsamverkehr für den Radverkehr als besonders bedeutende Verbindung bezeichnet. Bei der Einmündung Austrasse in die Landstrasse ist eine Fussgängerquerung definiert.



Abb. 4: Ausschnitt Verkehrsrichtplan Langsamverkehr (23.10.2012)

2.3 Verkehrstechnische Grundlagen

Verkehrsaufkommen und Verkehrsqualität

Verkehrserhebung Austrasse Metron August 2013:

Für das Verkehrsgutachten «Erschliessung Grundstücke Nutzungsplanungsrevision» wurde im August 2013 eine Verkehrszählung in der Abendspitzenstunde von 17:00-18:00 Uhr vorgenommen, in welcher 30 Fahrzeuge in der Austrasse erhoben wurden. Für den damaligen Bestand von 30 Wohneinheiten und 70 Parkplätzen wurde von 210 Fahrten/Tag ausgegangen.

Strassenbelastungsplan GIS Kanton Aargau:

Gemäss dem Strassenbelastungsplan des Kanton Aargau wurde eine Messung 2008 auf Höhe Landstrasse Nr. 84 durchgeführt, welche einen DTV von 7'912 ergab. Zudem ist eine Kurzzeitmessung von 2011 vorhanden auf der Langstrasse Höhe Oederlinareal mit einem DTV von 8'007 und LKW-Anteil von 4.3%.

Ergänzende Verkehrserhebung (Donnerstag 12.03.2020):

Da die vorhandenen Messungen nicht mehr auf dem aktuellen Stand sind, wurde am Donnerstag 12.03.2020 am Abend eine Verkehrserhebung durchgeführt. Gezählt wurde von 16:30 bis 18:30 Uhr. Die Spitzenstunde dauerte gemäss dieser Erhebung von 16:45 bis 17:45 Uhr.

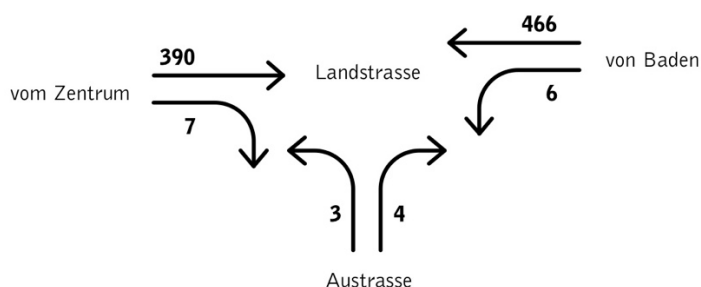


Abb. 5: Auswertung Verkehrserhebung (Anzahl Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde 17-18 Uhr)

von	Austrasse		Zentrum		Baden		Total
	Zentrum	Baden	Austrasse	Baden	Zentrum	Austrasse	
Velo/Mofa	0	0	1	16	14	1	32
Motorrad/Roller	0	2	0	8	11	0	19
LW/Bus	0	0	0	5	5	0	10
PW/Lieferwagen	3	4	6	361	466	5	845
Total Fahrzeuge	3	4	7	390	496	6	906

Gemäss dieser Erhebung hat die Austrasse in der Abendspitzenstunde eine Querschnittsbelastung von 20 Fahrzeugen und die Landstrasse von 869 Fahrzeugen.

Abschätzung Verkehrserzeugung Wohnüberbauung «Au Rieden»

Im Gestaltungsplan «Au Rieden» wird die maximal mögliche Anzahl Parkfelder von 60% für Wohnen gemäss der VSS Norm SN 640 281 ermittelten Richtwertes festgelegt. Da von der gesetzlich und normativ vorgeschriebene Anzahl der Pflichtparkplätze abgewichen wird, wurde parallel zum Gestaltungsplan ein Mobilitätskonzept erstellt, welches aufzeigt, wie diese Reduktion vorgenommen werden kann. Für die total 40 Wohneinheiten sind gemäss Gestaltungsplan 25-27 Parkfelder vorgesehen. Darin inbegriffen sind die Besucherparkplätze sowie die Parkplätze, welche fürs Car-Sharing reserviert sind.

Wird für die Verkehrserzeugung von einem Wert von 3 Fahrten pro Tag und PP ausgegangen, generiert die Überbauung Au Rieden rund 81 Fahrten pro Tag. Im Sinne einer leicht überdurchschnittlichen Betrachtung

der Verkehrserzeugung wurde für die Erschliessungsplanung von diesem höheren Wert ausgegangen. Dem Mobilitätskonzept liegt einem durchschnittlichen Wert von 2.5 Fahrten pro Tag zugrunde, was ein Verkehrsaufkommen von 65-70 Fahrten bedeuten würde.

Bei reinen Wohnnutzungen finden in der Regel ca. 5% der Wegfahrten und 15% der Zufahrten in der Abendspitzenstunde statt. Für die Austrasse wären das 4 Wegfahrten und 13 Zufahrten in der Abendspitzenstunde.

Im Bestand sind heute 45 Wohneinheiten mit ca. 60 Parkplätzen an die Austrasse angeschlossen. Mit 3 Fahrten pro Parkfeld kann von maximal rund 180 Fahrten pro Tag ausgegangen werden. Das Verkehrsaufkommen in der Austrasse kann somit auf 261 Fahrten pro Tag und somit 26 Fahrzeugen pro Spitzenstunde gerechnet werden.

3 ANALYSE

3.1 Heutige Dimensionierung Austrasse

Heutiger Strassenquerschnitt

Auf der Austrasse gilt generell Tempo 50 obwohl die Dimensionierung, und Gestaltung sowie die angrenzenden Nutzungen diese Geschwindigkeit kaum zulassen. Die Strassenparzelle der Austrasse weist eine Fahrbahnbreite von 4.0m auf. Die Austrasse ist auf ihrer Gesamtlänge von 200m geprägt durch private Vorgärten, welche sich durch Mauern oder Zäune von der Strasse abgrenzen. Zudem sind diverse Vorplätze vorhanden, welche unter anderem fürs Parkieren genutzt werden. Die Strasse weist kein Trottoir auf, es gilt das Prinzip der Mischfläche. Am Ende der Strasse besteht ein öffentlicher Parkplatz (4 Parkfelder), welcher zum Wenden von Fahrzeugen genutzt werden kann. Die Austrasse ist ab der Einmündung zur Landstrasse über die ganz Länge gut einsehbar. Es sind kaum Steigungen vorhanden. Ein Begegnungsfall PW/PW ist bei tiefer Geschwindigkeit (20km/h) bei einer durchgehenden Fahrbahnbreite von mindestens 4.0m möglich. Ausnahme bildet eine Engstelle wo Einfriedungen direkt an die Strassenparzelle grenzen und die erforderliche lichte Breite von 4.4 m nicht eingehalten werden kann. In diesen Bereichen ist lediglich der Begegnungsfall PW / Velo möglich ist.



Abb. 6: Schema heutige Dimensionierung für Begegnungsfälle bei tiefer Geschwindigkeit

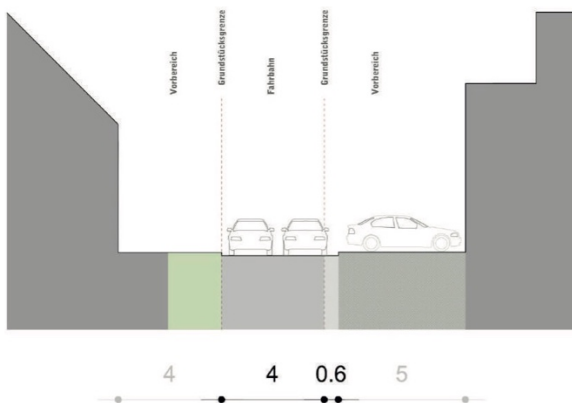


Abb. 7: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite 0.6m Fahrbahn auf privatem Grund

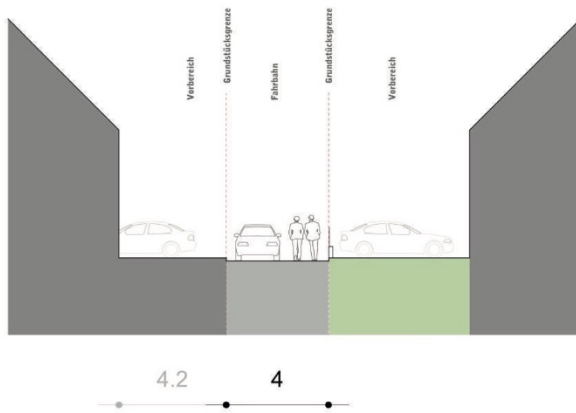


Abb. 8: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite

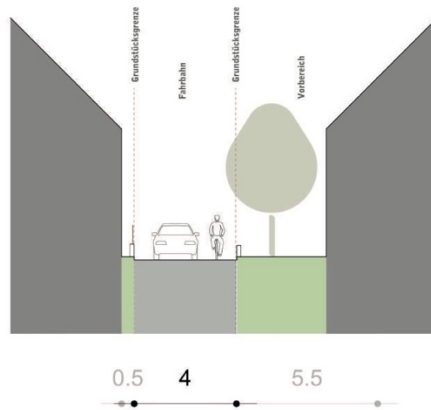


Abb. 9: Strassenquerschnitt Parz. Nr. 1720 und Parz. Nr. 2177

Massgebender Begegnungsfall

In der VSS Norm SN 640 045 (Projektierung Grundlagen, Erschliessungsstrassen) werden die Typen von Erschliessungsstrassen festgelegt. Dabei werden drei Typen unterschieden:

- Zufahrtsweg, Erschliessung bis zu 30 Wohneinheiten
- Zufahrtsstrasse, Erschliessung bis zu 150 Wohneinheiten
- Quartierserschliessungsstrasse, Erschliessung bis zu 300 Wohneinheiten

Über die Austrasse werden heute rund 45 Wohneinheiten erschlossen, neu kommen mit der Überbauung Au Rieden rund 40 Wohneinheiten dazu. Insgesamt werden über die Austrasse künftig rund 85 Wohneinheiten erschlossen. Aufgrund der Wohneinheiten entspricht die Austrasse dem Typ Zufahrtsstrasse. Für die Dimensionierung wird von den Vorgaben für eine Zufahrtsstrasse als maximaler Ausbaustandard ausgegangen.

ES-Typen	Quartierschliessungsstrasse	Zufahrtsstrasse	Zufahrtsweg
Genereller Ausbaugrad	durch Querschnittsgestaltung festzulegen [3]		
Anzahl Fahrstreifen	2	2 oder 1	1
Ausbaugrößen der Fahrstreifen	normal *	reduziert	reduziert
Öffentlicher Verkehr	nur ausnahmsweise, Bushaltestellen im Fahrbahnbereich	-	-
Parkieren	geregelt oder frei	je nach Gestaltung, i.a. frei	-
Gehwege	mindestens einseitig	einseitig, evtl. als Längsstreifen oder als Mischverkehrsfläche	-
Anlagen für den leichten Zweiradverkehr	keine erforderlich		
Fahrbahnmarkierung [10]	ausnahmsweise Mittellinie	keine	-
Durchfahrtsmöglichkeiten	in der Regel durchgehend befahrbar	in der Regel nicht durchgehend befahrbar	nicht durchgehend befahrbar
Wendemöglichkeiten	Wendeplatz bei Sackgassen	Wendeplatz bei Sackgassen (auch unter Einbezug der Bankett-, Gehweg- und Vorplatzfläche möglich)	in der Regel kein Wendeplatz
Grundbegegnungsfall	Lastwagen/Personenwagen * bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Personenwagen/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit
Belastbarkeit (Massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt)	bis 150 Fz./h	100 Fz./h	50 Fz./h

Abb. 10: VSS Norm SN 640 045, Tabelle 1, Typen von Erschliessungsstrassen

Als Grundlage für den Erschliessungsplan Austrasse wird von den folgenden Annahmen ausgegangen:

- Tiefes Geschwindigkeitsregime von 20 km/h bis max. 30 km/h
- Verzicht auf Trottoir
- In der Regel Begegnungsfall PW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit
- Ausweichstelle für Begegnungsfall PW / LW im Bereich Einmündung Landstrasse

Strassenraum / Geometrisches Normalprofil

Gemäss der VSS-Norm SN 640 045 hat eine Zufahrtsstrasse einen oder zwei Fahrstreifen mit reduzierter Ausbaugrösse und einen massgeblichen Grundbegegnungsfall beim Kreuzen von zwei Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit. Die Zufahrtsstrasse ist in der Regel nicht durchgehend befahrbar und verfügt in über eine Wendemöglichkeit bei Sackgassen.

Geometrisches Normalprofil Personenwagen:

- Grundabmessung: 2 x 1.80 m
- Bewegungsspielraum: 0 (für Geschwindigkeiten bei 20 km/h)
- Sicherheitszuschlag zwischen den Fahrzeugen: 2 x 0.20 m
- Sicherheitszuschlag ausserhalb der Fahrbahn (lichte Breite): 2 x 0.20 m
- Total: Mindestbreite 4.0 m, lichte Breite von 4.40 m

Somit ergibt sich für die Austrasse eine minimal erforderliche Fahrbahnbreite von 4.00m für den Begegnungsfall Personenwagen / Personenwagen und eine erforderliche lichte Breite von 4.4 m.

3.2 Knoten Landstrasse

Auf der Landstrasse wird im Abschnitt Gebiet Austrasse bis Oederlinareal einseitig ein Trottoir geführt. Zu Fuss Gehende von oder in die Austrasse müssen die Landstrasse über einen Fussgängerstreifen Queren. Der Wartebereich vor dem Fussgängerübergang ist mit 1.1 m zu knapp dimensioniert und befindet sich auf einer privaten Parzelle.



Abb. 11: Fussgängerübergang Landstrasse bei der Einmündung in die Austrasse

3.3 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Die Linien 2 und 6 verbinden Nussbaumen mit Baden faktisch im 7.5-Minuten-Takt. Die Haltestelle Limmatsteg der Linie 2 an der Landstrasse (15min- Takt Untersiggenthal/Spreitenbach Boldi-Baden Bahnhof 12 min) liegt an dem Gebiet Austrasse. Die Haltestelle Boldi, welche von den Linien 6 und 2 bedient wird ist in 300m Entfernung via Landstrasse oder über einen separat geführten Fussweg, welcher von der Austrasse unterhalb der Landstrasse durchführt, erreichbar (siehe auch Abb.9). Gemäss ÖV-Gütekategorie des Kantons Aargau gilt für das Gebiet Austrasse die ÖV-Gütekategorie B.

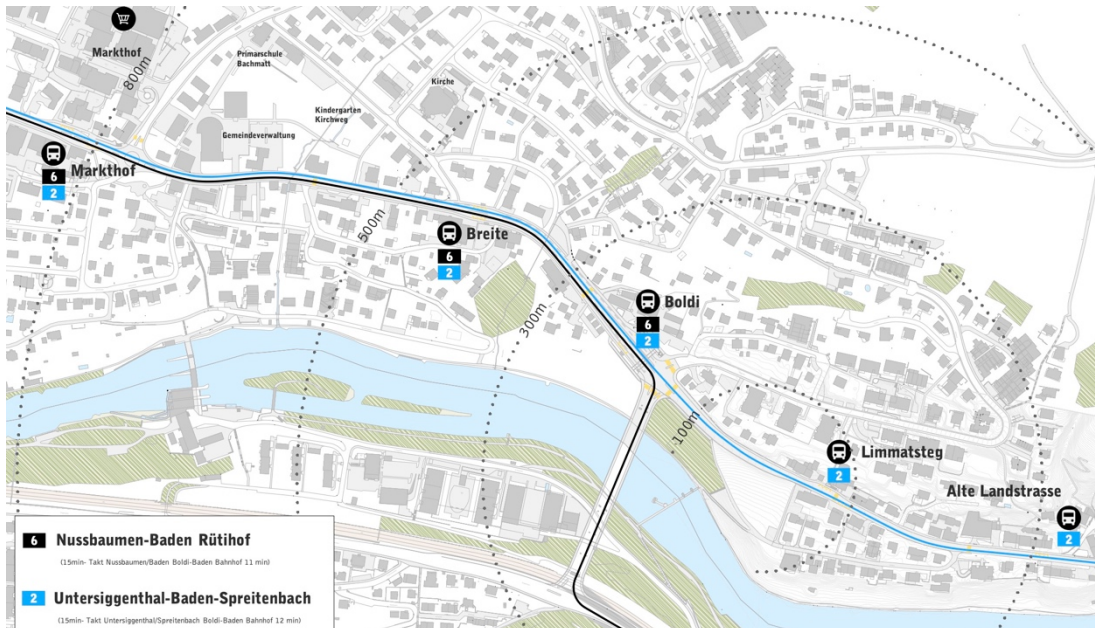


Abb. 12: Übersichtsplan ÖV

3.4 Erschliessung mit Fuss- und Veloverkehr

Die Fuss- und Veloverkehrerschliessung Richtung Zentrum und zu den Schulen erfolgt heute über die Landstrasse. Weiter führt im Anschluss der Austrasse eine Verbindung an die Limmat. Für den Fussverkehr ist alternativ eine Wegverbindung vorhanden, welche unterhalb der Landstrasse zu einer Unterführung des Knotens Siggenthalerbrücke Landstrasse führt. Das Gebiet Austrasse weist mehrere Fusswegverbindungen über private Parzellen von der Austrasse zur Landstrasse auf. Entlang der Landstrasse führt eine kantonale Veloroute. Eine kommunale Hauptroute führt über die Austrasse zum Limmatsteg, über welcher die Route Richtung Zentrum und Bahnhof Baden erreicht werden kann.



Abb. 13: Fusswegverbindung Austrasse-Landstrasse



Abb. 14: Verbindung Austrasse-Limmat



Abb. 15: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite



Abb. 16: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite



Abb. 17: Übersichtplan Netz Fussverkehr

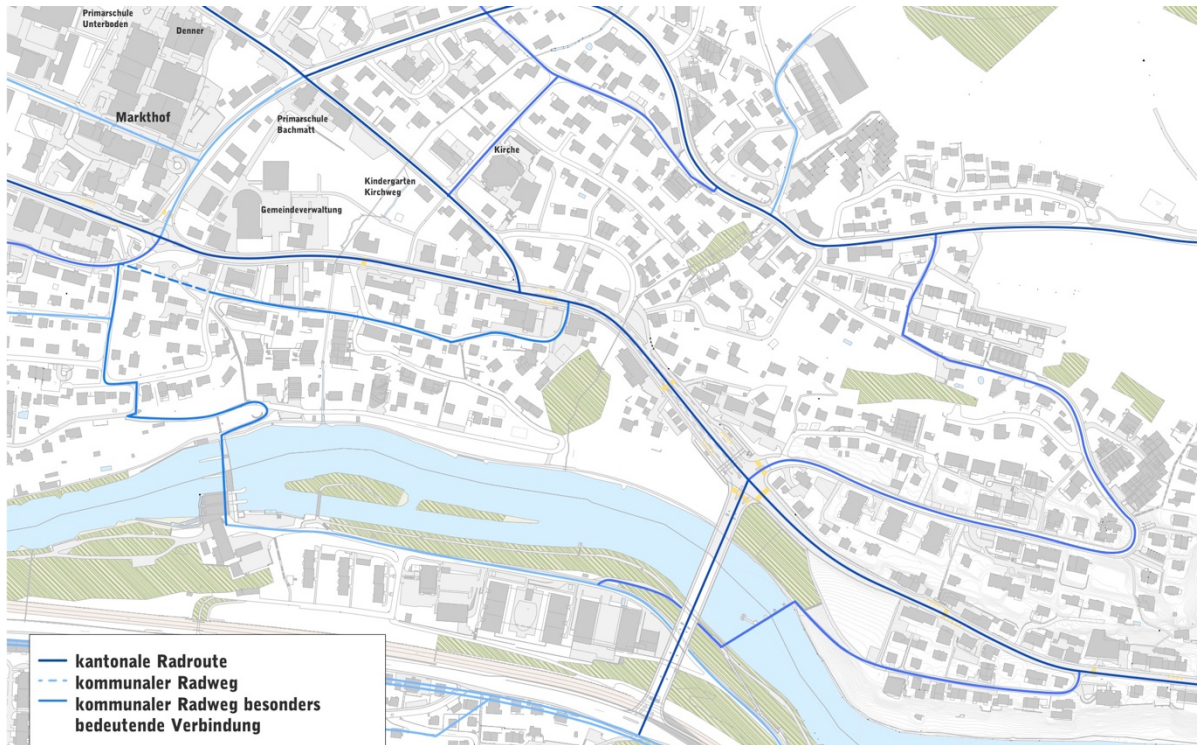


Abb. 18: Übersichtplan Netz Veloverkehr

4 ERSCHLIESSUNGSPLAN

4.1 Bestandteile

Der Erschliessungsplan beinhaltet die Erschliessung der Grundstücke entlang der Austrasse.

Er umfasst die folgenden Bestandteile:

Erschliessungsplan 1:500

Im Erschliessungsplan werden die Strassenlinien sowie die Fläche für die Zufahrtstrasse verbindlich festgelegt (Genehmigungsinhalte). Dargestellt werden diejenigen Elemente, die zur Sicherung der vorgesehenen Erschliessung dienen und nicht bereits durch übergeordnete Rechte geregelt sind. Zudem sind die für die bessere Verständlichkeit notwendigen Inhalte orientierend dargestellt.

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Der Planungsbericht dient dazu, Interessierte, Betroffene und Genehmigungsbehörde (Regierungsrat) über die Planung und deren Zweckmässigkeit zu informieren.

4.2 Inhalte des Erschliessungsplans



Abb. 19: Erschliessungsplan Austrasse (ohne Masstab, Originalplan Beilage 1)

Strassenlinien

Im Erschliessungsplan werden mit den Strassenlinien die erforderlichen Strassenbreite im Einmündungsbereich Landstrasse gesichert. Diese umfassen die folgenden Breiten:

- Neu: Erweiterung des Wartebereichs Fussgängerquerung auf 2.0m
- Neu: Anpassung Knoten Austrasse/Landstrasse Parz. Nr. 1863 Parz. Nr. 1858: Begegnungsfall PW/LW
- Bestand: Austrasse ab Einmündung Kurvenbereich bis Gestaltungsplanperimeter «Au Rieden»: Begegnungsfall PW/PW 4.0m

4.3 Erläuterungen zum Erschliessungsplan



Abb. 20: Schema Erschliessung Austrasse

Dimensionierung Fahrbahn

In der Austrasse ist bei der heutigen Fahrbahnbreite von mind. 4.0 m Parzellenbreite der Begegnungsfall PW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit möglich (20 km/h). Dieser Fahrbahnquerschnitt ist ausreichen sofern eine lichte Breite von insgesamt 4.4 m eingehalten werden kann. Dies ist in der Austrasse bis auf eine 10m lange Engstelle zwischen Parz. Nr. 1720 und Parz. Nr. 2177 möglich. Die Engstelle, bei welcher Einfriedungen sowie eine Hausfassade direkt an die Strassenparzelle grenzen ist jedoch gut einsehbar und vor und nach der Engstelle ist der Begegnungsfall PW / PW wieder möglich. Der Ausbaustandart entspricht den Anforderungen einer Zufahrtsstrasse gem. VSS Norm SN 640 045 nach der die Anzahl Fahrstreifen 1 oder 2 beträgt.

Dimensionierung Knoten Landstrasse

Bei der Einmündung zur Landstrasse wird der Wartebereich vor der Fussgängerquerung auf 2.0 m verbreitert. Der Knoten Austrasse Landstrasse wird für den Begegnungsfall PW / LW dimensioniert. In Abb. 21 und 22 werden zwei Varianten für die Gestaltung des Knotens Landstrasse, die innerhalb der vorgesehen Flächen möglich sind. Die Platzverhältnisse für zu Fuss Gehende können verbessert werden, zusätzlich wird eine übersichtliche Ausweichmöglichkeit für die Ausfahrt auf die Landstrasse möglich.

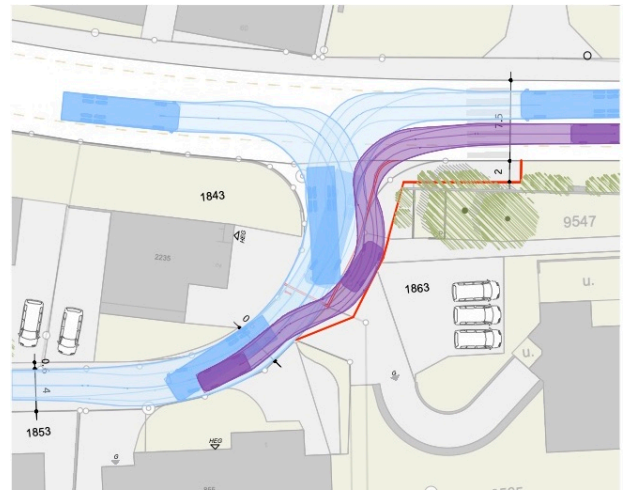
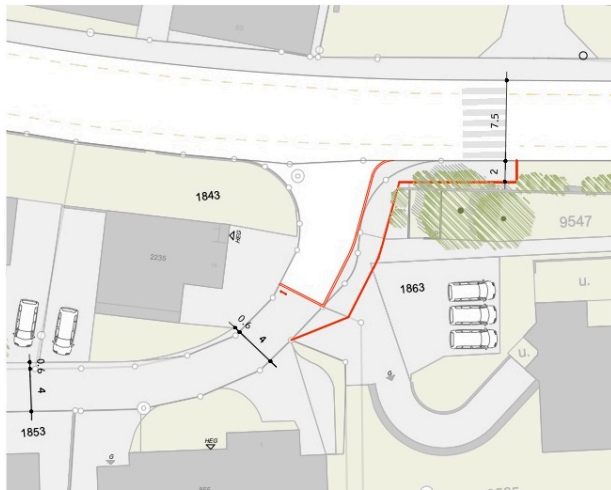


Abb. 21: Variante 1 Einmündung Landstrasse

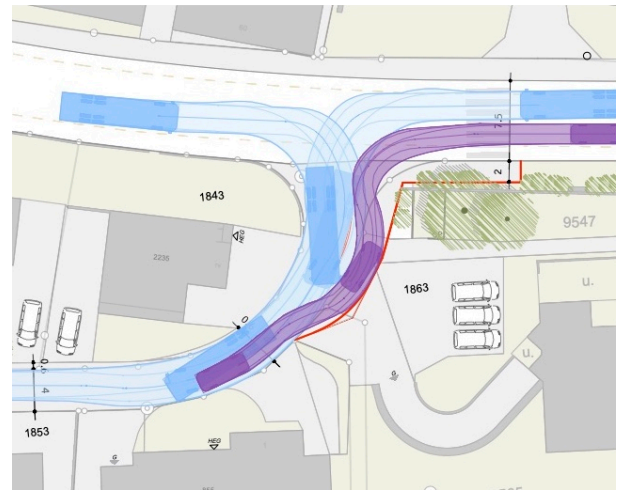
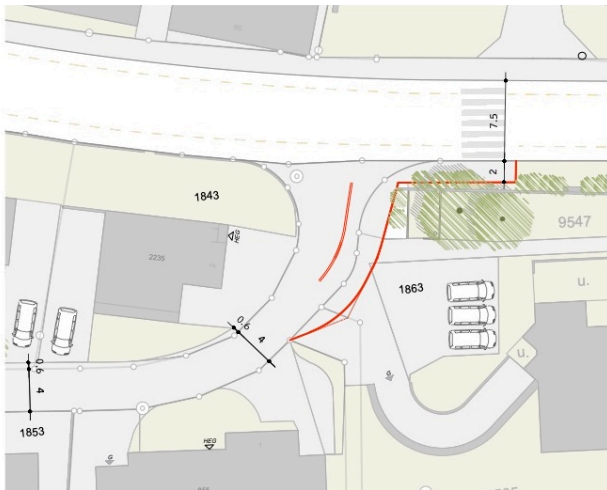


Abb. 22: Variante 2 Einmündung Landstrasse

Weitere Themen

Die Austrasse befindet sich einem Wohnumfeld, in welchem sie neben der Erschliessungsfunktion auch ein Spielen oder der Aufenthalt für Anwohner ermöglichen sollte. Dementsprechend ist es wichtig, dass auch in Zukunft das Verkehrsverhalten dem Ort angepasst ist und die gefahrenen Geschwindigkeiten tief sind. Aufgrund der vorhandenen Strukturen ist es zudem zweckmässig, die Strassenfläche auch in Zukunft nicht mit einem separat geführten Gehweg auszubauen, sondern wie bisher die Strasse als Mischverkehrsfläche zu nutzen. Um die tiefen Geschwindigkeiten zu klären und die Koexistenz zu unterstützen, ist es zweckmässig, eine Begegnungszone oder Tempo-30-Zone einzurichten.

Die Wendemöglichkeit am Ende der Austrasse fällt in den Planungsbereich des Gestaltungsplans. Die entsprechende Flächen wird im Gestaltungsplan gesichert.

4.4 Abstimmung mit Übergeordneten Planungen

Kommunale Entwicklungsziele

Mit dem genehmigten Bauzonenplan und der Bau- und Nutzungsordnung vom 19. März 2014 wurde die Sondernutzungsplanpflicht für das Gebiet "Austrasse" festgelegt. Das Gebiet "Austrasse" ist mit der festgelegten Gestaltungsplanpflicht ein Schwerpunktgebiet für die kommunale Entwicklung der Gemeinde Obersiggenthal. Die normgerechte Zufahrt für das Gebiet muss jedoch sichergestellt werden.

Regionaler Planungsverband

Der Erschliessungsplan "Austrasse" wird nicht an den Regionalen Planungsverband zur Stellungnahme eingereicht. Die Absichten sind für den Planungsverband nicht von wichtiger regionaler Bedeutung.

Kantonaler Richtplan

Der Erschliessungsplan "Austrasse" tangiert keine festgelegten Inhalte des kantonalen Richtplans.

5 VORPRÜFUNG / MITWIRKUNG / BESCHLUSSFASSUNG

Das Planungsvorgehen für den Erschliessungsplan "Austrasse" untersteht dem Planungsverfahren der Sondernutzungsplanung, Erschliessungspläne und Gestaltungspläne gemäss §16 ff BauG.

An der Planung beteiligt sind Vertreter der Gemeinde, die betroffenen Grundeigentümer der Austrasse sowie das Planungsbüro.

5.1 Kantonale Vorprüfung

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat, unter der Federführung der Abteilung Raumentwicklung, das vorliegende Planungsvorhaben bezüglich der Recht- und Zweckmässigkeit (§23 BauG) zu beurteilen und die Vorlage für die öffentliche Auflage freizugeben.

5.2 Mitwirkung der Bevölkerung

Die Bevölkerung wurde über die Planungsakten des Erschliessungsplans "Austrasse" zusammen mit dem Gestaltungsplan "Au Rieden" informiert.

Eine Mitwirkungsaufgabe gemäss 3 BauG ist ausstehend.

5.3 Öffentliche Auflage

Nach Freigabe der bereinigten Planungsentwürfe durch den Gemeinderat erfolgt das Auflageverfahren gemäss §24 BauG vom xx.xx.2020 bis zum xx.xx.2020.

5.4 Beschluss / Genehmigung

Die Planungsentwürfe werden nach erfolgter öffentlicher Auflage dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt (§25 BauG). Die kantonale Genehmigung des Erschliessungsplans "Häfelerhau" erfolgt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (§ 27 BauG).

ANHANG

Anhang A: Schleppkurven Erschliessungsplanung Knoten Austrasse / Landstrasse

Anhang B: Variantenstudium Ausweichstellen

Anhang C: Abbildungsverzeichnis

ANHANG A:



Abb. 23: Schema «Minimales Angebot Begegnungsfall»

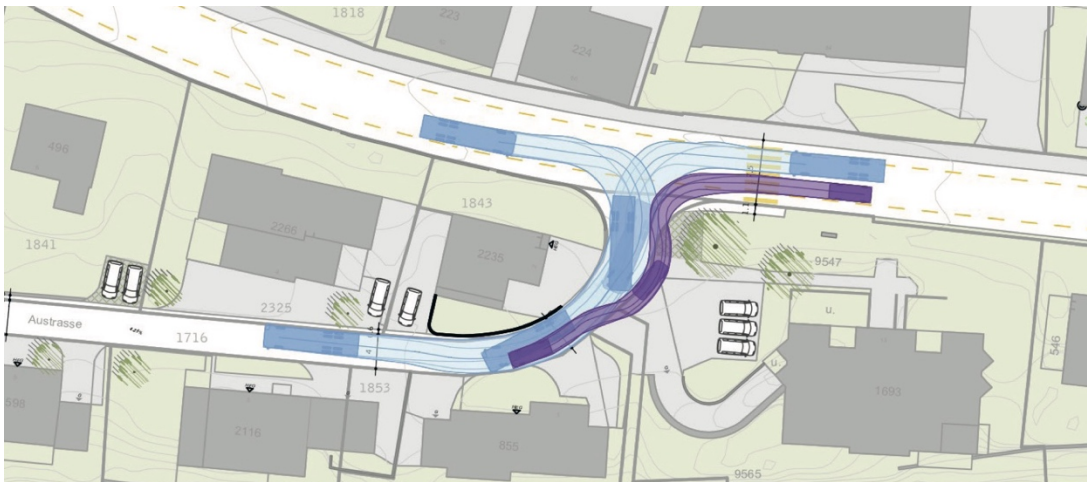


Abb. 24: Schleppkurve 1 Begegnungsfall PW/LW

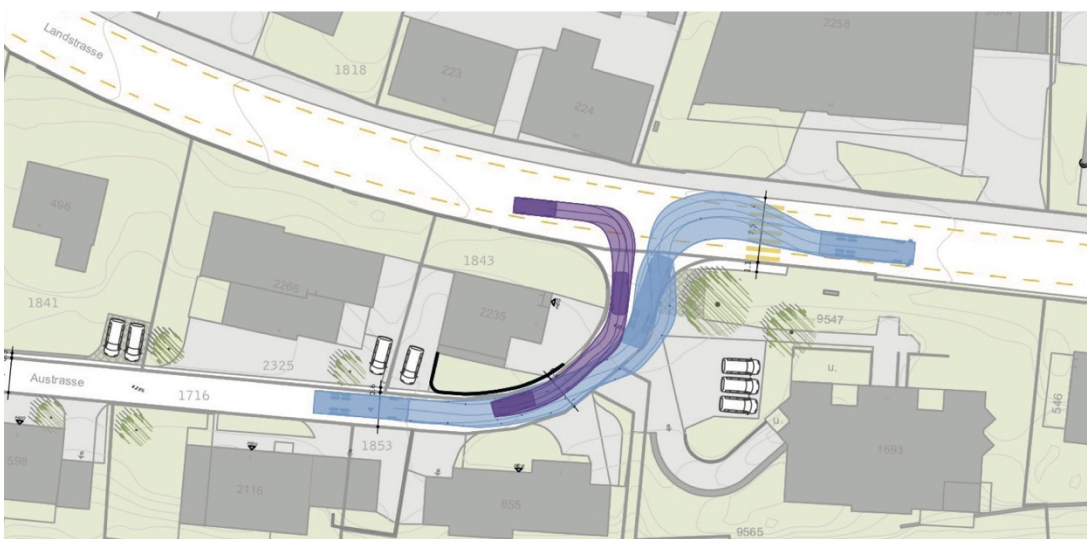


Abb. 25: Schleppkurve 2 Begegnungsfall PW/LW

ANHANG B:

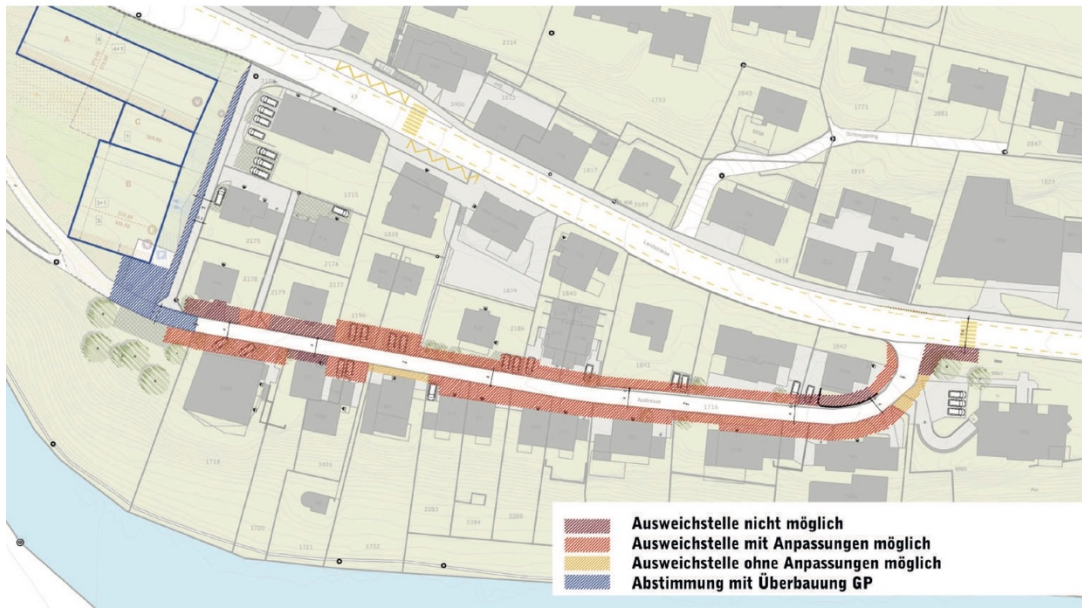


Abb. 26: Analyse mögliche Ausweichstellen



Abb. 27: Schema «Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW»



Abb. 28: Var. 1 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf



Abb. 29: Var. 2 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf



Abb. 30: Var. 3 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf

ANHANG E

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Planungssperimeter.....	4
Abb. 2: Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan Obersiggenthal	6
Abb. 3: Ausschnitt Verkehrsrichtplan MIV / ÖV (23.10.2012)	7
Abb. 4: Ausschnitt Verkehrsrichtplan Langsamverkehr (23.10.2012)	7
Abb. 5: Auswertung Verkehrserhebung (Anzahl Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde 17-18 Uhr).....	8
Abb. 6: Schema heutige Dimensionierung für Begegnungsfälle bei tiefer Geschwindigkeit.....	10
Abb. 7: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite 0.6m Fahrbahn auf privatem Grund	11
Abb. 8: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite.....	11
Abb. 9: Strassenquerschnitt Parz. Nr. 1720 und Parz. Nr. 2177	11
Abb. 10: VSS Norm SN 640 045, Tabelle 1, Typen von Erschliessungsstrassen	12
Abb. 11: Fussgängerübergang Landstrasse bei der Einmündung in die Austrasse.....	13
Abb. 12: Übersichtsplan ÖV	14
Abb. 13: Fusswegverbindung Austrasse-Landstrasse	14
Abb. 14: Verbindung Austrasse-Limmat	14
Abb. 15: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite.....	15
Abb. 16: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite.....	15
Abb. 17: Übersichtsplan Netz Fussverkehr.....	15
Abb. 18: Übersichtsplan Netz Veloverkehr.....	16
Abb. 19: Erschliessungsplan Austrasse (ohne Massstab, Originalplan Beilage 1)	17
Abb. 20: Schema Erschliessung Austrasse	18
Abb. 21: Variante 1 Einmündung Landstrasse	19
Abb. 22: Variante 2 Einmündung Landstrasse	19
Abb. 23: Schema «Minimales Angebot Begegnungsfall».....	23
Abb. 24: Schleppkurve 1 Begegnungsfall PW/LW.....	23
Abb. 26: Analyse mögliche Ausweichstellen	24
Abb. 27: Schema «Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW».....	24
Abb. 28: Var. 1 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	25
Abb. 29: Var. 2 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	25
Abb. 30: Var. 3 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	25