



OBERSIGGENTHAL AUSTRASSE

FACHBERICHT

BEGEGNUNGSZONE "AUSTRASSE"

15.04.2025



Auftraggeber

Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung Bau und Planung
Landstrasse 134a
5415 Nussbaumen

Bearbeitung

stadt raum verkehr, Birchler+Wicki
Sihlquai 75
8005 Zürich

Projektleitung: Alexandra Wicki
Projektbearbeitung: David Bomatter, Gianna Müller (bis Januar 2022)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Bearbeitungsperimeter	4
1.3	Rechtliche Anforderungen für die Einführung von Begegnungszonen	4
1.4	Planungsgrundlagen	5
1.5	Ziele	5
1.6	Stellungnahme Kanton und Einsprache gegen Publikation	5
2	Rahmenbedingungen und wichtige Grundlagen	6
2.1	Heutige Situation Verkehr und Strassenräume (Erschliessungsplanung)	6
2.2	Kommunaler Gesamtplan Verkehr	7
2.3	Ausbaugrad	9
2.4	Geschwindigkeitsniveau	9
3	Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnisse	10
3.1	Prüfung Geschwindigkeitsregime	10
3.2	Unfälle	10
4	Voraussetzungen für die Reduktion der Geschwindigkeit	11
5	Massnahmen Begegnungszone	11
5.1	Signalisation und Markierung	11
5.2	Bauliche Massnahmen	12
5.3	Vortrittsregelung des Verkehrs	13
5.4	Bewertung Geschwindigkeitsniveau / Nachkontrolle	13
6	FAZIT	14
	ANHANG	15

BEILAGE

Massnahmen und Signalisationsplan, Vorprojekt 15.04.2025

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Auftrag

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. Parallel wurde im Auftrag der Gemeinde die Erschliessungsplanung «Austrasse» ausgearbeitet. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse wird in der Erschliessungsplanung empfohlen, die maximal zulässige Geschwindigkeit zu reduzieren und eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone einzuführen. Im Rahmen der öffentlichen Information wurde von der Quartierbevölkerung die Einführung einer Begegnungszone gefordert.

Die Gemeinde Obersiggenthal hat stadt raum verkehr, Birchler + Wicki beauftragt ein Gutachten für die Einführung einer Begegnungszone, basierend auf den vorangegangenen Planungen an der Austrasse zu erstellen.

1.2 Bearbeitungsperimeter

Das vorliegende Gutachten umfasst den Untersuchungsperimeter Austrasse ab der Landstrasse.

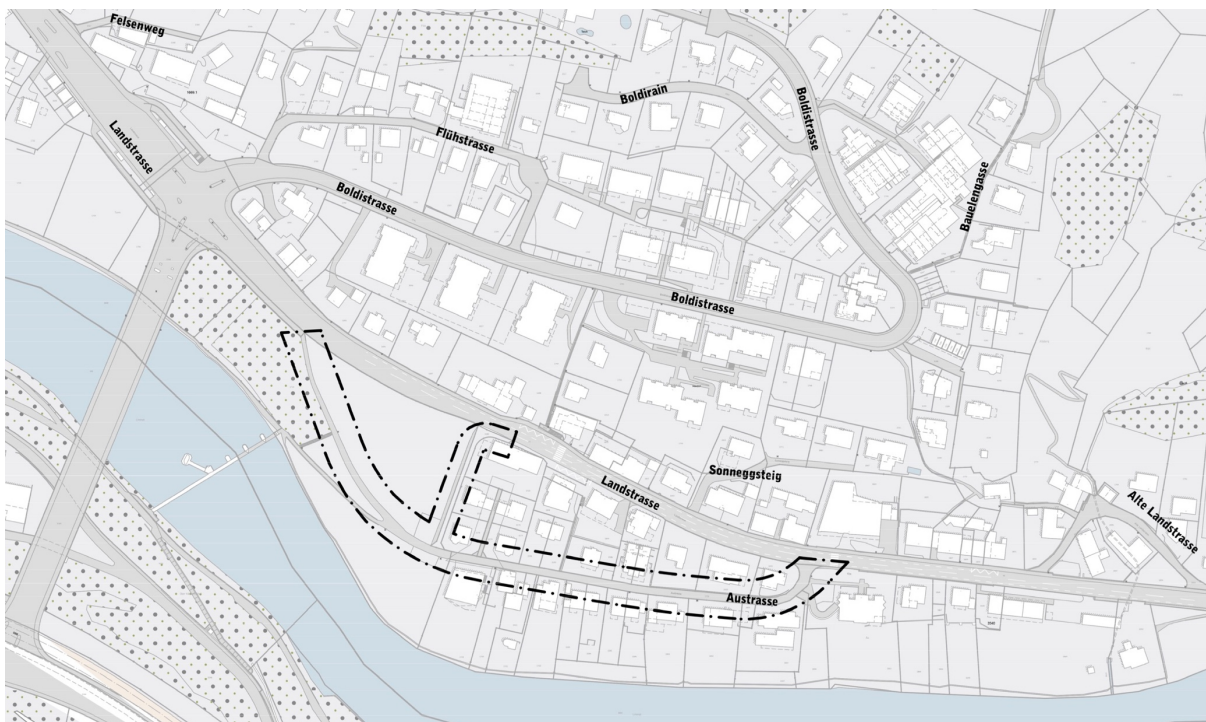


Abb. 1: Perimeter für das Vorliegende Gutachten

1.3 Rechtliche Anforderungen für die Einführung von Begegnungszonen

Mit der Anpassung der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann neu auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV müssen dabei nicht mehr abschliessend beachtet werden. Bei

der Beurteilung können dadurch weitere Beweggründe gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, welche im Art. 108 SSV nicht enthalten sind, aufgeführt werden wie z.B. die Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Die folgenden Punkte sind für die Einführung der Begegnungszone relevant und werden im vorliegenden Fachbericht dokumentiert:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (v85%-Wert);
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des Perimeters

1.4 Planungsgrundlagen

Für das Projekt Begegnungszone «Austrasse» sind insbesondere folgende Planungsgrundlagen zu beachten:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG), Art. 3 Abs. 4
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, 2023
- Signalisationsverordnung (SSV), Art. 2a (Zonensignalisation), Art. 22b (Begegnungszone), Art. 108 Abs. 2a und 2b
- Obersiggenthal, Kommunaler Gesamtplan Verkehr, 09.03.2023
- Erschliessungsplanung Austrasse, 10.04.25

1.5 Ziele

Mit der Einführung der Begegnungszone Austrasse sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sowie Schulkinder
- Reduktion der Geschwindigkeit beim motorisierten Verkehr und Verbesserung Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Quartier
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fussgänger/innen
- Reduktion von Lärm- und Luftbelastungen

1.6 Stellungnahme Kanton und Einsprache gegen Publikation

Stellungnahme Kanton

Am 17.03.2021 wurde das Gutachten Begegnungszone dem Kanton Aargau zur Vorprüfung eingereicht. Im Schreiben vom 26.04.2021 (BVATBVM.21.125) nimmt der Kanton Stellung zum Gutachten und macht verschiedene Ergänzungen zum Massnahmenplan Begegnungszone. Diese wurden in der vorliegenden Überarbeitung aufgenommen. Zudem äussert sich der Kanton kritisch zur ursprünglich vorgesehenen farblichen Gestaltung der Oberfläche. Die vom Kanton vorgeschlagene Gestaltung von Fassade zu Fassade ist aufgrund der

bestehenden ortstypischen Vorgärten und Vorplätze nicht möglich. Die Vorgabe, dass der Eindruck eines qualitativ hochwertigen Strassenraums mit durchgehenden Belagsflächen entstehen soll, wurde in der Gestaltung der Begegnungszone aufgenommen (siehe Kapitel 5, geplante Massnahmen und Auswirkungen). In der Stellungnahme betont der Kanton auch, dass die Zuständigkeit und Verantwortung zur Einführung der Begegnungszone beim Gemeinderat liegen.

Einsprache gegen Publikation vom Gemeinderat

Gegen die Verfügung des Gemeinderats zur Einführung der Signalisationsänderung wurde eine Beschwerde eingereicht. Mit Entscheid vom 23. März 2023 (BVURA.21.718) wurde die Beschwerde gutgeheissen. Der Entscheid des Gemeinderats vom 1. November 2021 wurde aufgehoben und die Angelegenheit im Sinne der Erwägungen an den Gemeinderat zur Überarbeitung und neuem Entscheid zurückgewiesen.

In der Überarbeitung sind folgende Punkte im Sinne der Erwägungen zu berücksichtigen:

- Mit Verweis auf die Stellungnahme des Kantons genügt die Begegnungszone in der ursprünglichen Gestaltung nicht, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Die vorgesehene farbliche Gestaltung der Oberfläche ist nicht ausreichend, zusätzliche Massnahmen sind erforderlich.
- Mit der Begegnungszone muss koordinierte und gleichzeitige verfügt, die Neugestaltung der Austrasse erfolgen.

2 RAHMENBEDINGUNGEN UND WICHTIGE GRUNDLAGEN

2.1 Heutige Situation Verkehr und Strassenräume (Erschliessungsplanung)

Über die Austrasse werden heute rund 45 Wohneinheiten erschlossen, neu kommen mit der Überbauung Au Rieden rund 40 Wohneinheiten dazu. Die Austrasse ist stark geprägt durch die Wohnnutzungen und Vorplätze sowie begrünten Gärten, welche sich durch Mauern oder Zäune vom Strassenraum abgrenzen (siehe Abb. 2-5). Zudem sind diverse Vorplätze vorhanden, welche unter anderem fürs Parkieren genutzt werden. Die Strasse weist kein Trottoir auf, es gilt das Prinzip der Mischfläche.

Gemäss Erschliessungsplanung ist die Austrasse ein Zufahrtsweg. Gemäss VSS Norm ist für diese der folgende Ausbaustandard vorgesehen:

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



Abb. 2: Austrasse 1 / 2



Abb. 3: Austrasse 3



Abb. 4: Austrasse 7 / 8



Abb. 5: Austrasse 19 / 17

2.2 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Obersiggenthal wurde am 09.03.2023 in Kraft gesetzt und regelt die verkehrlichen Grundlagen für die Gemeinde. Die wichtigsten Inhalte für die Erschliessungsplanung Austrasse sind nachfolgend dokumentiert.

Teilplan motorisierter Verkehr

Die Austrasse ist gemäss KGV als Quartierserschliessungsstrasse klassiert (QES) zudem ist in der Austrasse eine Begegnungszone geplant. Als Quartierserschliessungsstrasse hat diese eine siedlungsorientierte Strasse. Die angrenzende Landstrasse ist eine Kantonsstrasse (K114) und als Hauptverkehrsstrasse HVS eingetragen.

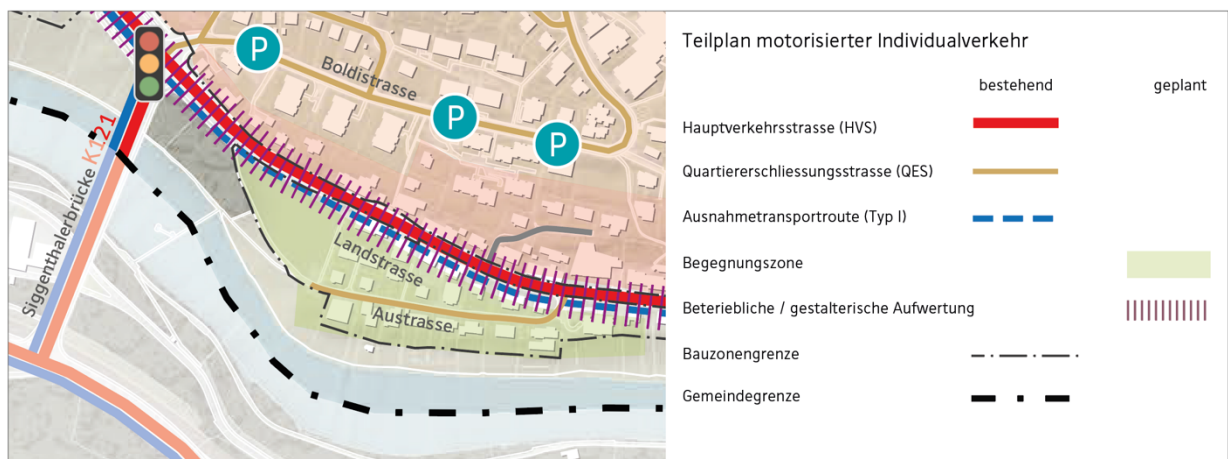


Abb. 6: KGV Ausschnitt Teilplan motorisierter Individualverkehr

Teilplan öffentlicher Verkehr

Gemäss KGV verkehrt auf der Landstrasse eine Buslinie, die Bushaltestelle Limmatsteg ist bestehend. Der Teilplan öffentlicher Verkehr zeigt die Fussgängerstreifen bei den Haltestellen und umfasst in Bezug auf die geplante Begegnungszone Austrasse keine weiteren relevanten Inhalte.



Abb. 7: KGV Ausschnitt Teilplan öffentlicher Verkehr

Teilplan Fussverkehr

Die Austrasse ist im KGV als bestehende Nebenroute eingetragen, die Querverbindung von der Landstrasse über die Ausstrasse als bestehende Hauptroute. Die im Westen weiterführenden Wegverbindungen Richtung Limmat und zur Unterführung Siggenthalerbrücke sind als bestehenden Hauptrouten bezeichnet. Zudem sind bei der Bushaltestelle Limmatsteg und der Einmündung der Austrasse in die Landstrasse bestehende Fussgängerstreifen dargestellt. Für diese sind jeweils Aufwertungen vorgesehen.



Abb. 8: KGV Ausschnitt Teilplan Fussverkehr

Teilplan Radverkehr

Die Austrasse ist im KGV als bestehende kommunale Hauptroute eingetragen. Für die westlich weiterführenden Wegverbindungen ist geplant, dass die vorhandenen Velofahrverbote aufgehoben werden sollen. Auf der Landstrasse verläuft zudem eine bestehende kantonale Hauptroute (Nr. 510).



Abb. 9: KGV Ausschnitt Teilplan Radverkehr

2.3 Ausbaugrad

Die Strassenparzelle der Austrasse weist eine durchgehende Fahrbahnbreite von 4.0m auf. Die Strasse weist kein Trottoir auf, es gilt das Prinzip der Mischfläche.

2.4 Geschwindigkeitsniveau

Die Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau sind für die Beurteilung der Zweckmässigkeit der Zonensignalisation erforderlich.

Als Grundlage für die Beurteilung der Begegnungszone wurden zwischen dem 15.10.2020 und 02.12.2020 in beiden Fahrtrichtungen Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. (Zusammenstellung siehe Anhang A)

Fahrtrichtung	V ₅₀ (1)	V ₈₅ (2)	V _{max} (3)
Austrasse (Richtung Osten)	26 km/h	32 km/h	45 km/h
Austrasse (Richtung Westen)	26 km/h	30 km/h	41 km/h

1) Geschwindigkeit, die von 50% eingehalten wird bzw. die von 50% überschritten wird

2) Geschwindigkeit, die von 85% eingehalten wird bzw. die von 15% überschritten wird

3) maximal gefahrene Geschwindigkeit

3 SICHERHEITSDEFIZITE, GEFAHREN UND SCHUTZBEDÜRFNISSE

Aufgrund der Analysierten Ausgangslage wurden folgende Probleme, Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnisse erkannt:

- Die Austrasse dient den Fussgänger/innen sowie Velofahrer/innen als Verbindung von der Landstrasse zum Erholungsraum der Limmat
- Das bestehende Temporegime entspricht nicht den Bedürfnissen der aktuellen Nutzungen (zu geringe Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs)
- Der Strassenraum ist ein bedeutender Aussenraum für das Wohnumfeld
- Die Austrasse ist Teil der Schulwegverbindung der anwohnenden Kinder (Kindergarten und Primarschule)
- Bei den privaten Grundstückzufahrten und Vorplätzen können die Sichtweiten zum Teil nicht eingehalten werden. (Siehe auch Dokumentation im Anhang B)

Die Austrasse als Wohn- und Quartierstrasse soll insbesondere auch für Kinder die Funktion als Spielraum und ein Ort der Begegnung bieten. Es ist für die körperliche und soziale Entwicklung von Kindern zentral, dass sie sich von Erwachsenen unbegleitet im Aussenraum aufhalten, spielen und Kontakte zu anderen Kindern knüpfen können.

3.1 Prüfung Geschwindigkeitsregime

Neben einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Begegnungszone 20 km/h wurde auch die Reduktion auf Tempo 30 km/h geprüft. Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile mit Einbezug der Quartieranliegen wurde zugunsten einer Begegnungszone entschieden. Im Vordergrund stand dabei eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrssicherheit und einer vielfältigeren Nutzung der Verkehrsflächen. Insbesondere kann die Sicherheit beim vorgesehenen Mischverkehr mit der Reduktion auf 20 km/h besser erreicht werden. (Siehe auch Vergleich Auswirkung Geschwindigkeitsregime im Anhang C)

3.2 Unfälle

Gemäss Unfallauswertung wurden seit 2011 im Perimeter der Austrasse keine Unfälle registriert.

4 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE REDUKTION DER GESCHWINDIGKEIT

Um eine Begegnungszone einführen zu können, müssen die gesetzlichen Voraussetzungen für das Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV gegeben sein. Dazu gehört neben den ausgewiesenen Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnissen das Prüfen der Zweck- und Verhältnismässigkeit.

Mit der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 20 werden die Sichtverhältnisse an den Zu- und Wegfahrten der Privatgrundstücke verbessert. Eine Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der Lärmbelastung für die Anwohner der Austrasse lässt sich mit der Einführung einer Begegnungszone erreichen. Damit sind die Voraussetzungen nach Art. 108, Abs. 2a, 2b und 2d (SSV) erfüllt.

5 MASSNAHMEN BEGEGNUNGSZONE

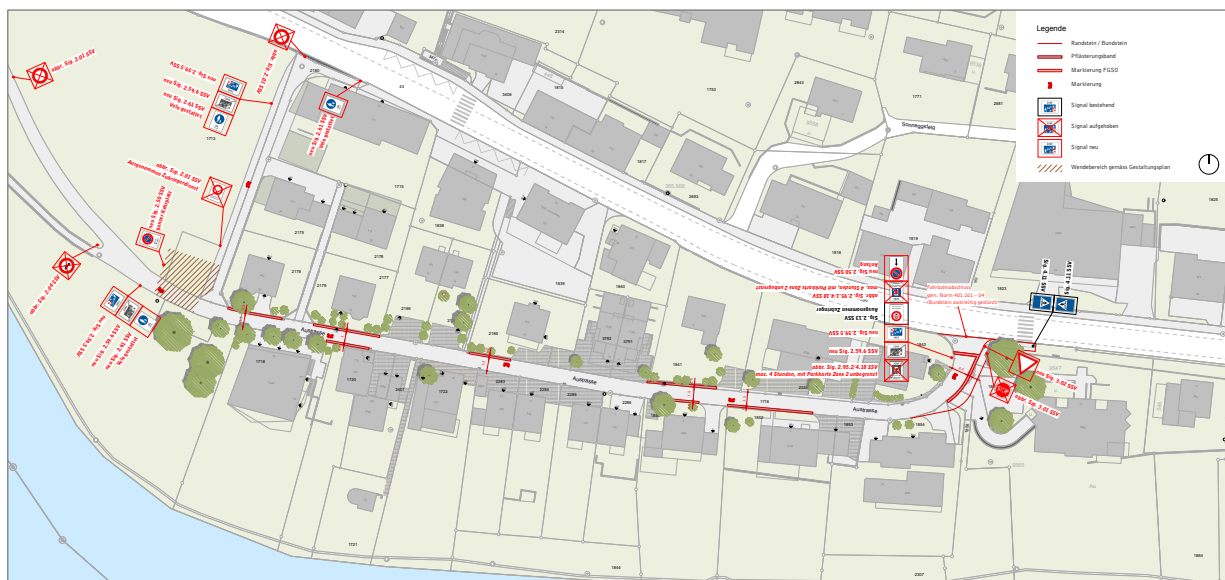


Abb. 10: Neugestaltung gemäss Vorprojekt (Plan in der Beilage)

5.1 Signalisation und Markierung

In der Begegnungszone Austrasse sind folgende signalisations- und markierungstechnischen Massnahmen vorgesehen:

- Eingangstor «Begegnungszone» und Markierung «20» beim Knoten Landstrasse sowie Markierung mit Querstreifen und Längsstreifen gemäss Vorgaben FGS0 (Farbe rotbraun oder hellgrau, abgestimmt auf Farbton Pflasterung)
- Signal «Parkverbot» beim Knoten Landstrasse
- Beibehalten «zweiteiliges Fahrverbot» beim Knoten Landstrasse
- Signal «kein Vortritt» beim Knoten Landstrasse
- Aufhebung Signal «Stop»

- Wiederholung Markierung «20»
- «Ende Begegnungszone» und «Fussweg, Velofahren» gestattet bei den weiterführenden Wegverbindungen Richtung Westen sowie von Norden und in Richtung Norden
- Aufhebung «Fahrverbot für Motorräder» bei der Fusswegverbindungen Richtung Westen
- Aufhebung «allgemeines Fahrverbot» bei der Fusswegverbindung Richtung Westen sowie von Norden und in Richtung Norden
- Signal «Parkverbot, ganzer Kehrplatz» am Ende der Austrasse

Hinweise zur Signalisation:

In einer Begegnungszone ist gemäss Signalisationsverordnung Art. 22b das Parkieren nur auf den markierten Flächen erlaubt. Das Signal Parkverbot wäre entsprechend nicht zusätzlich erforderlich. Da die Austrasse ein wichtiger Zugang zum Naherholungsraum der Limmat ist und der Parkplatzdruck mit entsprechendem Suchverkehr in den letzten Jahren sehr gross war, wird neben dem bereits vorhanden zweiteiligen Fahrverbot auch ein Parkverbot für die ganze Strasse signalisiert.

5.2 Bauliche Massnahmen

In der Begegnungszone Austrasse sind folgende baulichen Massnahmen vorgesehen:

- Neugestaltung Knotenbereich Landstrasse mit Gehweg
- Neugestaltung Eingangstor mit Signalisation
- Flächige Gestaltung der Strasse mit Betonung der vorhandenen seitlichen Eingrenzungen und Engstellen durch Pflästerung (Granit oder Porphyr)
- Fahrbahnbreite 4.0 m, optische Einengungen 0.5 m im Knotenbereich Dimensionierung gemäss Schleppkurven (mind. 5.0 m)



Abb. 11: Referenzbild Torsituation, Begegnungszone Jurastrasse in Aarau



Abb. 12: Referenzbild Pflästerung



Abb. 13: Referenzbild Markierung gemäss FGS0, Beispiel Bellinzona



Abb. 14: Referenzbild Markierung gemäss FGS0, Beispiel Uster

5.3 Vortrittsregelung des Verkehrs

Innerhalb der Zone sind sämtliche Verkehrsknoten mit dem Rechtsvortrittsregime geregelt. Dies ist nicht zu ändern.

5.4 Bewertung Geschwindigkeitsniveau / Nachkontrolle

Der Entscheid bezüglich der Durchsetzung von Tempo 20 mittels signalisationstechnischen und / oder baulichen Massnahmen wird aufgrund des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus beurteilt. Das kantonale Merkblatt «Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen» der Abteilung Tiefbau schlägt folgende Richtwerte für die Massnahmenplanung auf Basis der gemessenen Geschwindigkeit vor:

$V_{85} < 20\text{km/h}$:	Verzicht auf Signalisation und Massnahmen
$V_{85} \geq 20\text{km/h}$ sowie $< 30\text{km/h}$:	Beschränkung auf die Signalisation
V_{50} deutlich $\geq 20\text{km/h}$ und $V_{85} > 30\text{km/h}$:	Signalisation und Realisierung von baulichen Massnahmen

Der gemessene V_{85} Wert von 30 bzw. 32 km/h zeigt auf, dass die Einführung einer Begegnungszone zweckmässig ist und bauliche bzw. gestalterische Massnahmen sinnvoll sind. (Diese Richtwerte gemäss Merkblatt bieten lediglich einen Überblick. Andere Kriterien wie beispielsweise Gefahrenstellen sind dabei nicht berücksichtigt.)

Spätestens ein Jahr nach der Realisierung der Massnahmen erfolgt normalerweise eine Prüfung ihrer Wirksamkeit durch Geschwindigkeitsmessungen. Solange die geforderten Ziele mit den getroffenen Massnahmen nicht erreicht werden, müssen weitere Massnahmen angeordnet und ihre Wirkung nachkontrolliert oder die Elemente der Zonensignalisation zurückgebaut und die Zone aufgehoben werden. Nach dem kantonalen Merkblatt «Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen» und den Empfehlungen der bfu darf die Geschwindigkeit $V_{85\%}$ bei der Nachkontrolle maximal 28 km/h betragen.

6 FAZIT

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen kann die Begegnungszone realisiert werden. Die Massnahmen sind zweckmässig und tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität bei. Zudem kann allgemein die Wohnqualität im Quartier gesteigert werden. Wir empfehlen, die Neugestaltung und Signalisationsänderung Begegnungszone zu verfügen und die festgelegten Massnahmen umzusetzen.

Alle Bedingungen für die Einrichtung der Begegnungszone in der Austrasse sind erfüllt. Die gewählten Massnahmen sind auf die Situation abgestimmt, die Installation der Begegnungszone entspricht der Bedeutung dieses Raumes. Die Begegnungszone ist somit zweck- und verhältnismässig.

ANHANG

Anhang A: Geschwindigkeitsmessungen

Anhang B: Sichtweiten bei privaten Grundstückszufahrten und Abstellflächen, 10.04.25

Anhang C: Vergleich Auswirkungen Geschwindigkeitsregime (Anhalteweg, Sichtweite bei Grundstückszufahrten, Sichtweite auf Querungsstellen), 28.12.22

Anhang D: Abbildungsverzeichnis

ANHANG A

GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Autor

Institution Gemeinde Obersiggenthal
 Abteilung Bauverwaltung
 Straße Landstrasse 134a
 PLZ 5415
 Stadt Nussbaumen
 Land Schweiz
 Ansprechpartner Erwin van Bouwelen
 Telefon +41-5629-6214-3
 E-Mail erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 29.10.2020 15:21:55

Messstelle

Name Austr.verdRi We
 Rtg. kommend (Name)
 Rtg. gehend (Name)
 Vmax StVO 
 Kommentar
 Gerätetyp **DSD**

Zeitbereich

Startdatum 15.10.2020 17:00
 Enddatum 21.10.2020 11:59
 Tage Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
 Zeitintervall 60 Minuten
 Zeitfenster / Tag 00:00 - 23:59

Geschwindigkeitsklassen

[V in km/h]

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
00:00-06:00	12	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-09:00	41	0	7	31	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00-19:00	146	0	19	114	12	1	0	0	0	0	0	0	0
06:00-22:00	405	0	49	306	48	2	0	0	0	0	0	0	0
00:00-24:00	441	0	55	334	50	2	0	0	0	0	0	0	0

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]



DSD SAFETY Erfolg

Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc %	Vin	Vout	Vred	Vred %
11	26	49	21	26	30	0.0	26	26	-	-

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
 Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
 Vmax: Maximale Geschwindigkeit
 V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
 V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
 Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %
 Vin: Durchschnittliche Eintrittsggeschwindigkeit
 Vout: Durchschnittliche Austrittsggeschwindigkeit
 Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

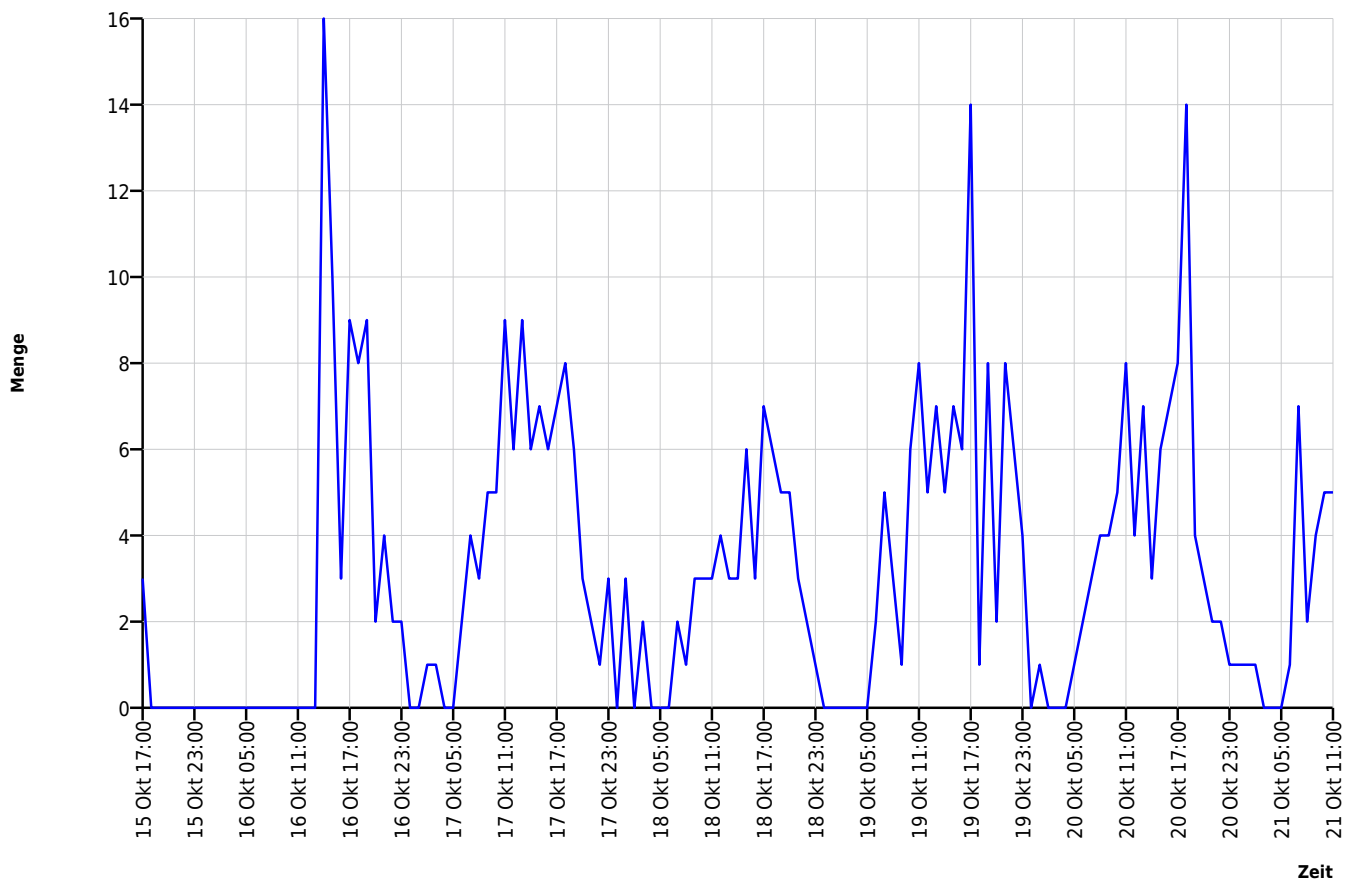
Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 29.10.2020 15:21:55**Messstelle**

Name	Austr.verdRi We
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	15.10.2020 17:00
Enddatum	21.10.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie

Autor

Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 29.10.2020 15:21:55

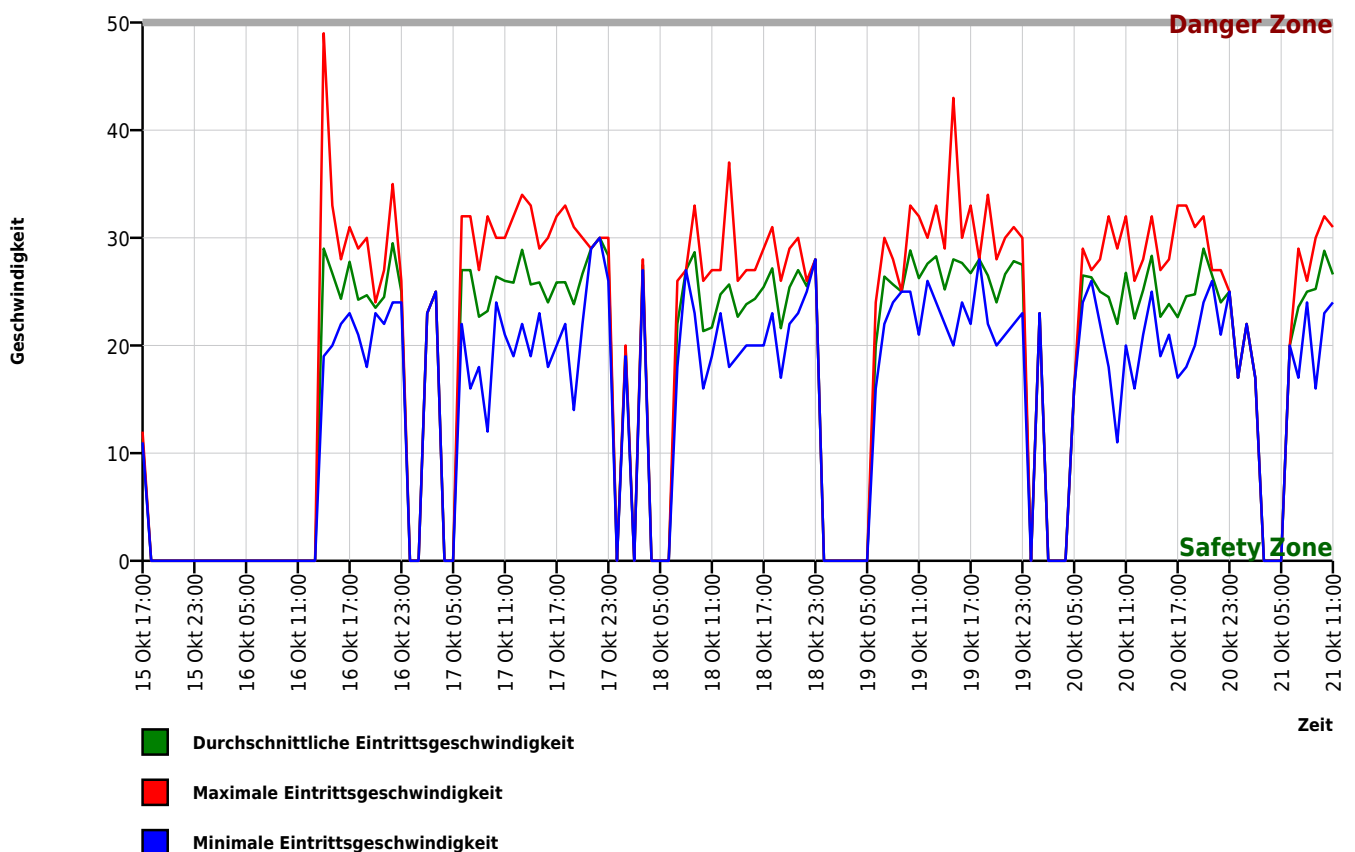
Messstelle

Name	Austr.verdRi We
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	15.10.2020 17:00
Enddatum	21.10.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

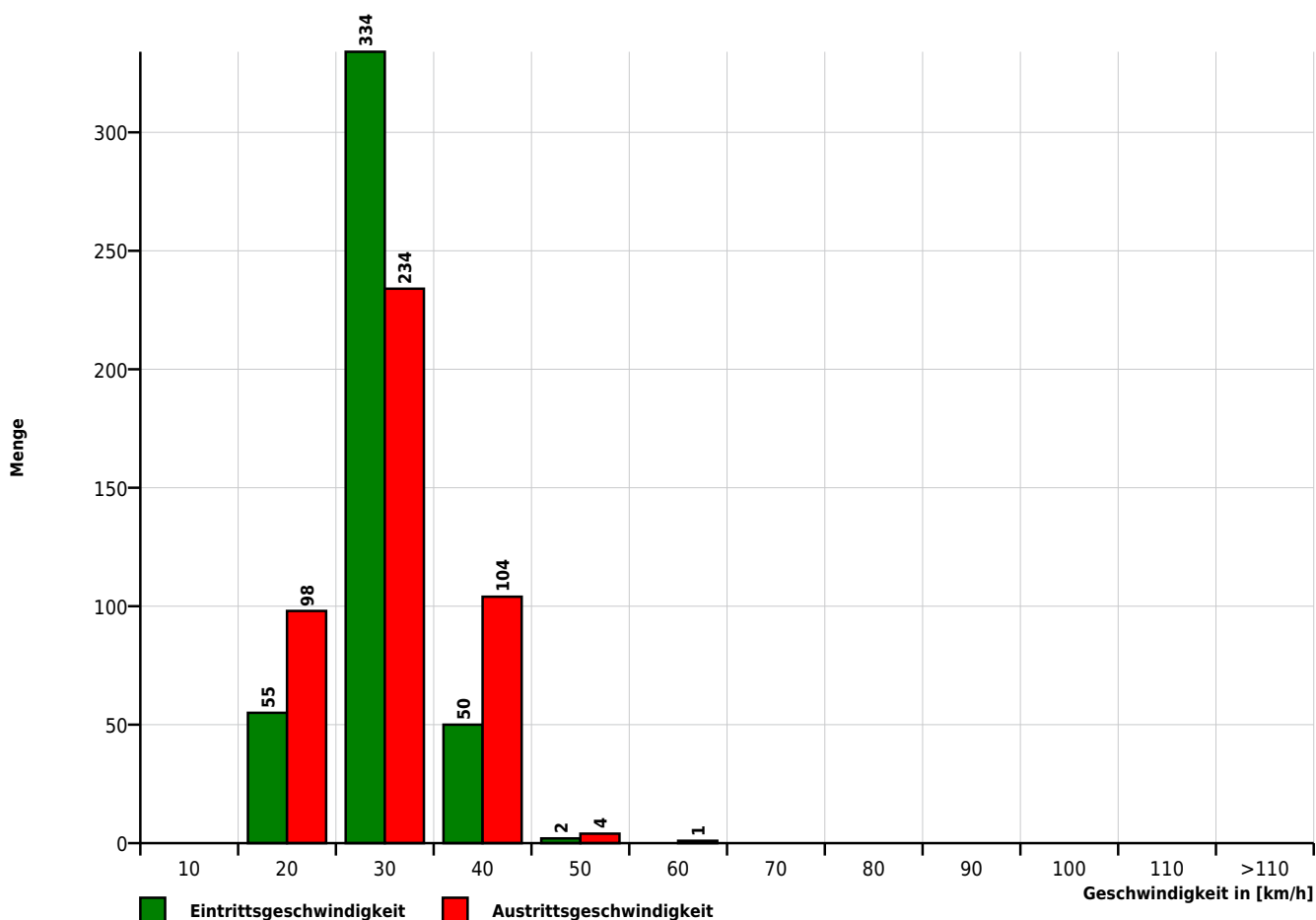
Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 29.10.2020 15:21:55**Messstelle**

Name	Austr.verdRi We
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	15.10.2020 17:00
Enddatum	21.10.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm

Autor

Institution Gemeinde Obersiggenthal
 Abteilung Bauverwaltung
 Straße Landstrasse 134a
 PLZ 5415
 Stadt Nussbaumen
 Land Schweiz
 Ansprechpartner Erwin van Bouwelen
 Telefon +41-5629-6214-3
 E-Mail erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 26.01.2021 18:15:14**Messstelle**

Name Austr kA RiOst
 Rtg. kommend (Name)
 Rtg. gehend (Name)
 Vmax StVO 
 Kommentar
 Gerätetyp **DSD**

Zeitbereich

Startdatum 04.12.2020 12:00
 Enddatum 21.12.2020 06:59
 Tage Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
 Zeitintervall 60 Minuten
 Zeitfenster / Tag 00:00 - 23:59

Geschwindigkeitsklassen [V in km/h]

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
00:00-06:00	22	0	3	13	6	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-09:00	160	0	39	88	28	5	0	0	0	0	0	0	0
15:00-19:00	294	0	54	193	45	2	0	0	0	0	0	0	0
06:00-22:00	1034	0	205	610	206	13	0	0	0	0	0	0	0
00:00-24:00	1080	0	213	634	220	13	0	0	0	0	0	0	0

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]**DSD SAFETY Erfolg**

Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc %	Vin	Vout	Vred	Vred %
12	26	45	19	26	32	0.0	26	28	-	-

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
 Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
 Vmax: Maximale Geschwindigkeit
 V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
 V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
 Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %
 Vin: Durchschnittliche Eintrittsgeschwindigkeit
 Vout: Durchschnittliche Austrittsgeschwindigkeit
 Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

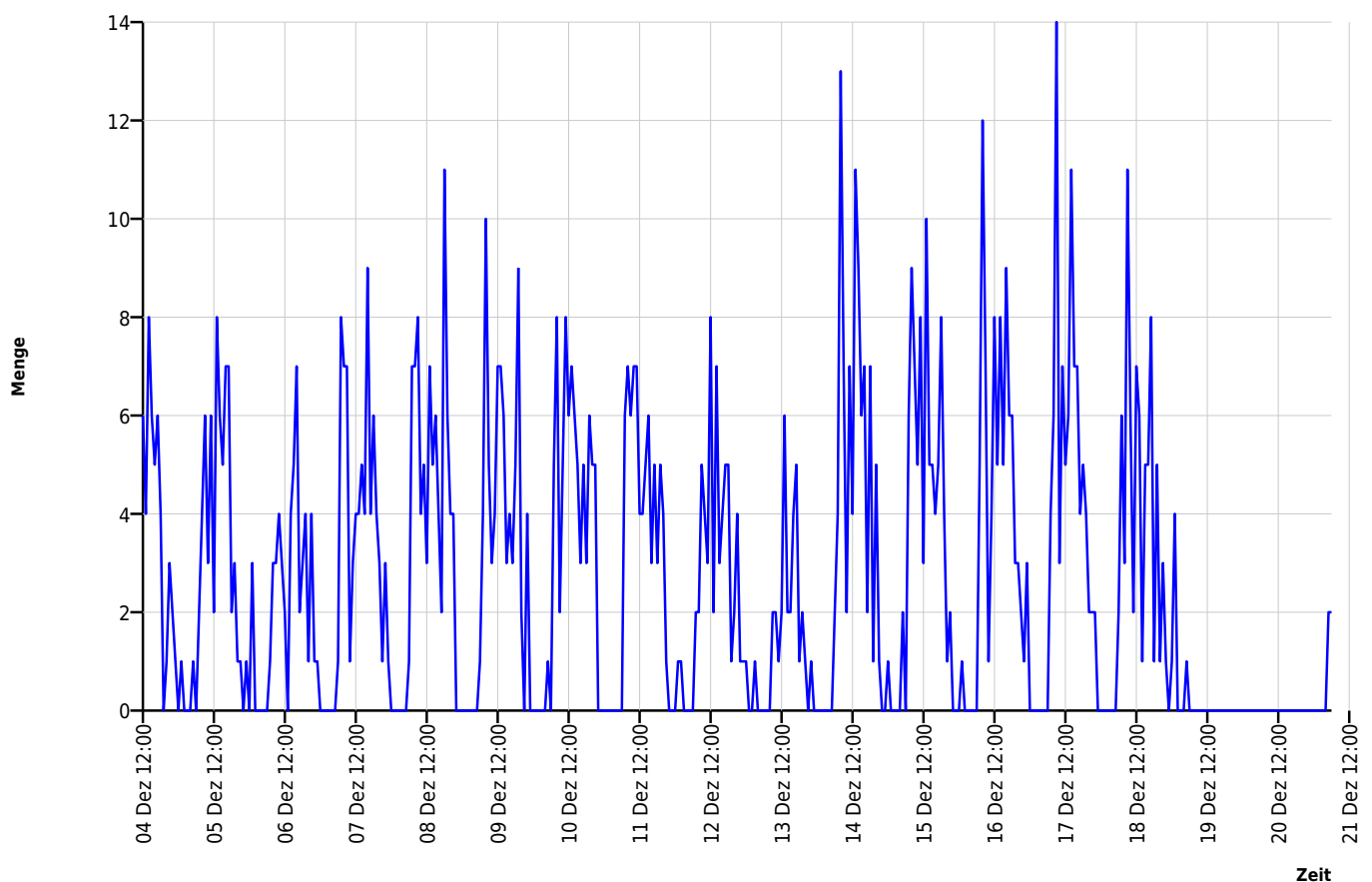
Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 26.01.2021 18:15:14**Messstelle**

Name	Austr kA RiOst
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	04.12.2020 12:00
Enddatum	21.12.2020 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie

Autor

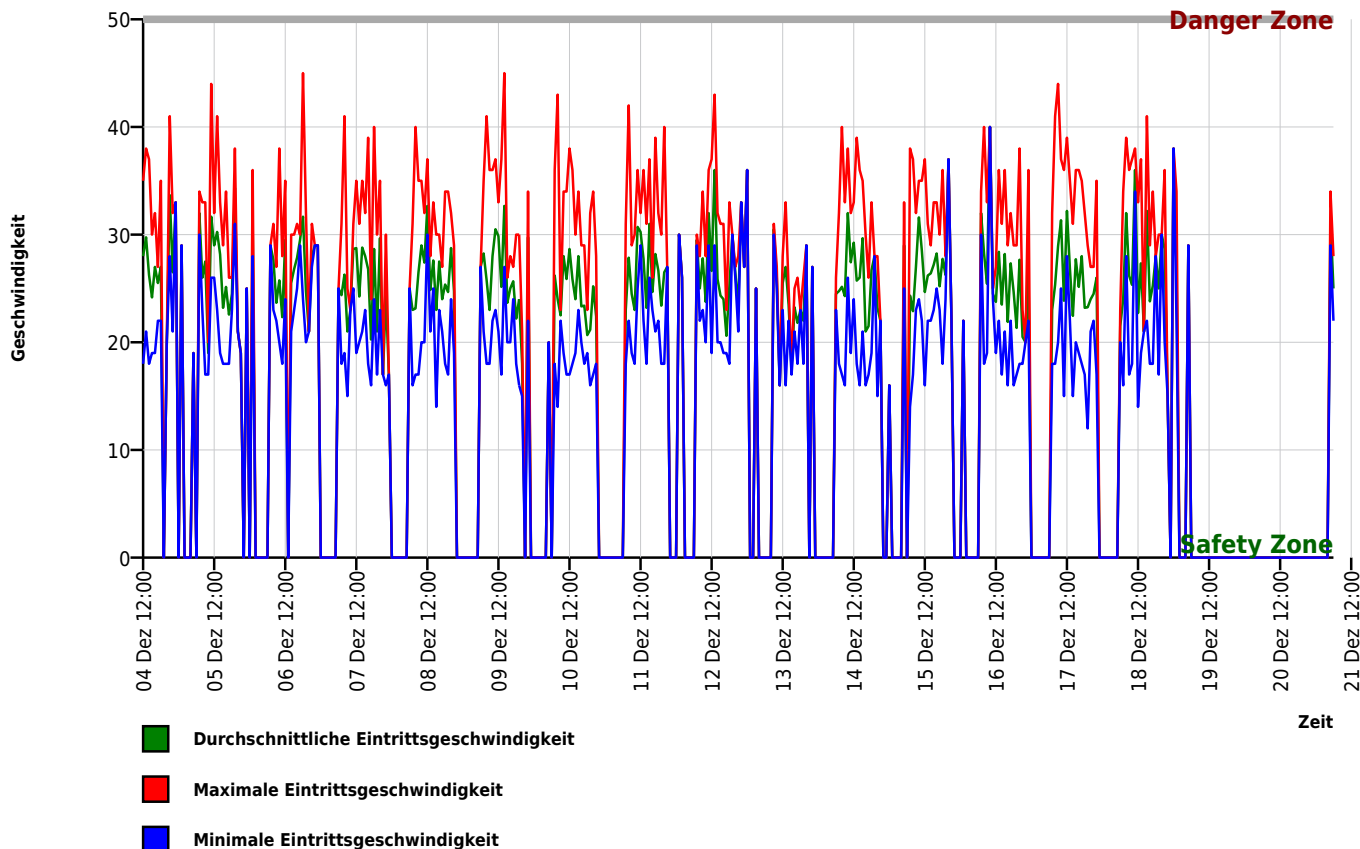
Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 26.01.2021 18:15:14**Messstelle**

Name	Austr kA RiOst
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	04.12.2020 12:00
Enddatum	21.12.2020 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Diagramm

Autor

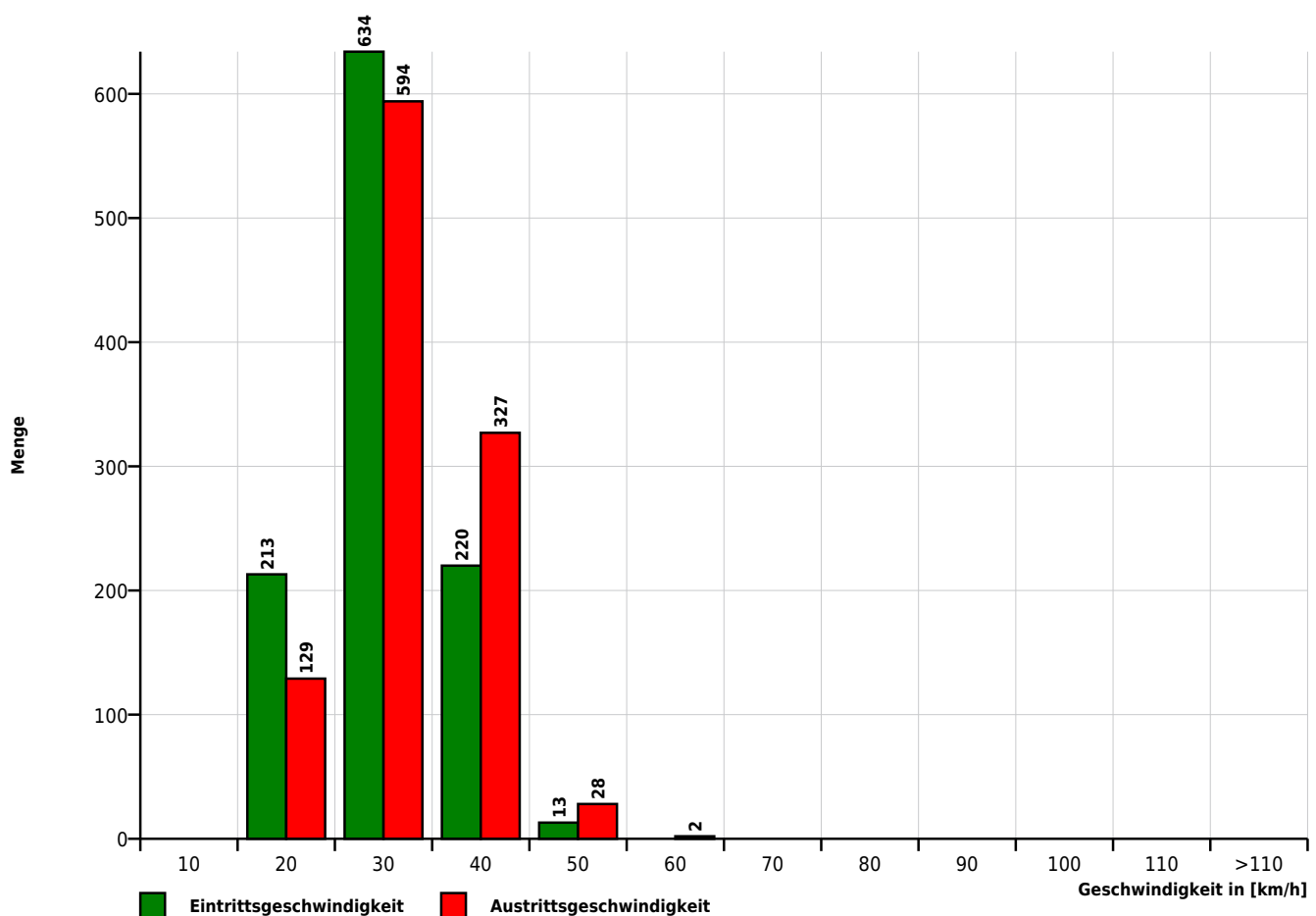
Institution	Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung	Bauverwaltung
Straße	Landstrasse 134a
PLZ	5415
Stadt	Nussbaumen
Land	Schweiz
Ansprechpartner	Erwin van Bouwelen
Telefon	+41-5629-6214-3
E-Mail	erwin.vanbouwelen@obersiggenthal.ch

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 26.01.2021 18:15:14**Messstelle**

Name	Austr KA RiOst
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	
Kommentar	
Gerätetyp	DSD

Zeitbereich

Startdatum	04.12.2020 12:00
Enddatum	21.12.2020 06:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm

ANHANG B

SICHTWEITEN BEI PRIVATEN GRUNDSTÜCKZUFahrTEN UND ABSTELLFLÄCHEN

Analyse Sichtweite bei Grundstücksausfahrten

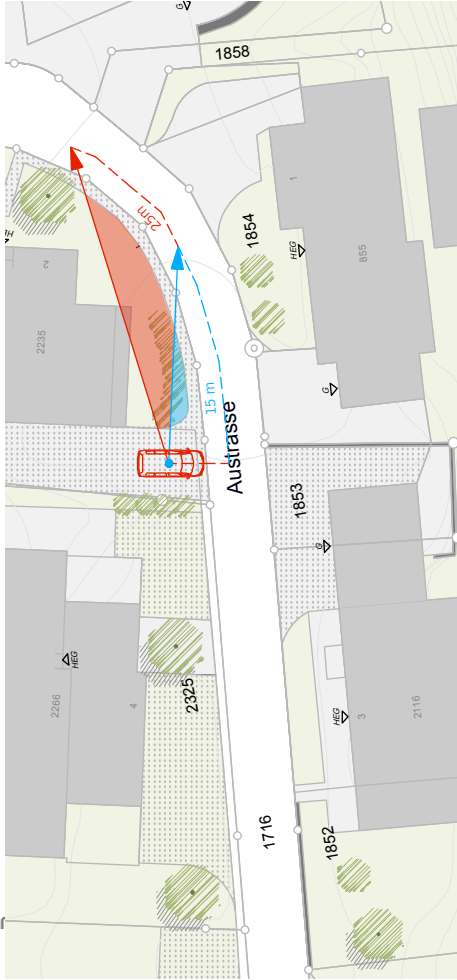
Grundlagen: Merkblatt Kanton AG «Sicht im Strassenraum» / VSS-Norm 40 273a

Masstab: 1:500
Planformat: A4
Projekt-Nr.: 1968
Datum: 15.04.2025 / sg

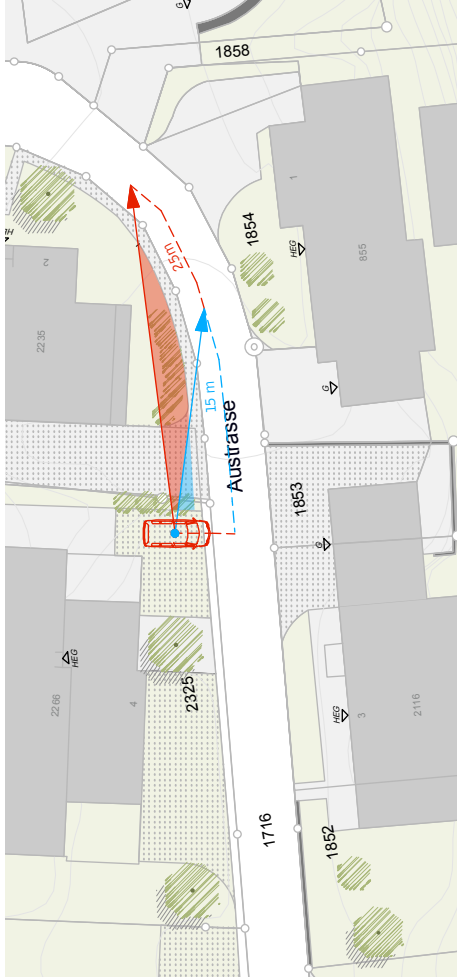


stadt raum verkehr

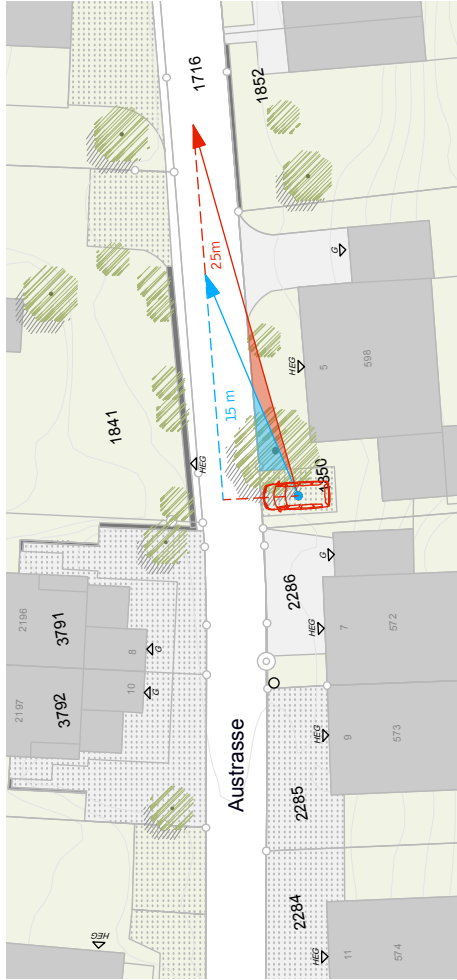
Haus Nr. 2



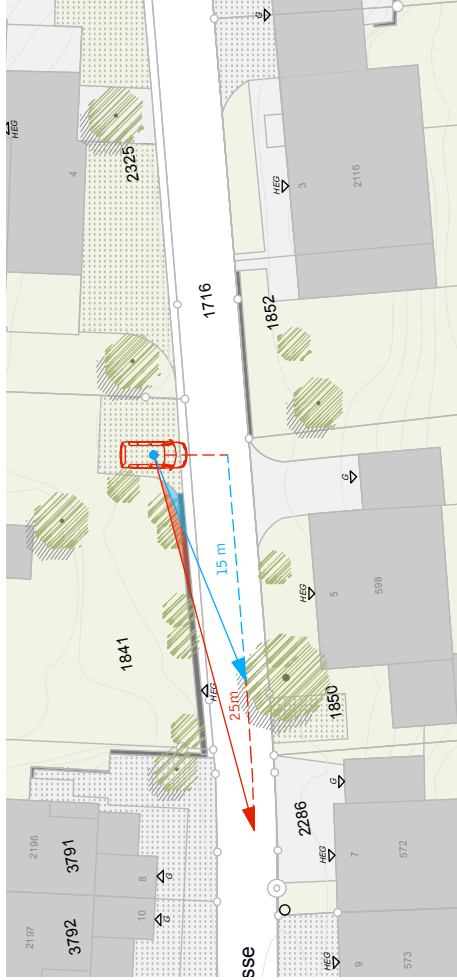
Haus Nr. 4



Haus Nr. 5



Haus Nr. 6



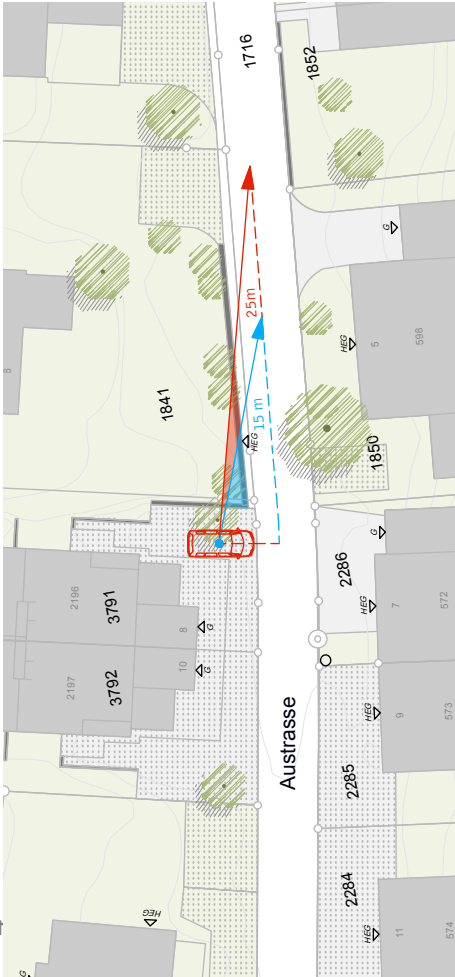
Legende

- erforderliche Sichtweite bei 30 km/h
- erforderliche Sichtweite bei 20 km/h

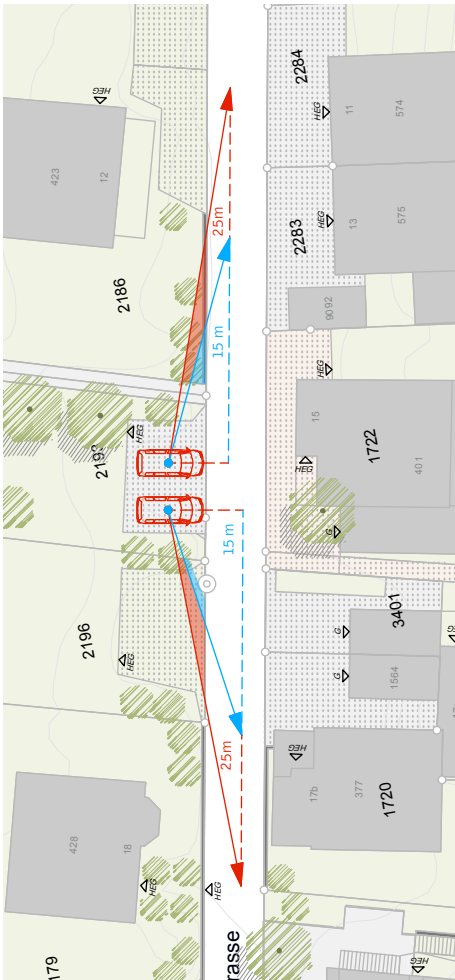
Analyse Sichtweite bei Grundstücksausfahrten

Grundlagen: Merkblatt Kanton AG «Sicht im Strassenraum» / VSS-Norm 40 273a

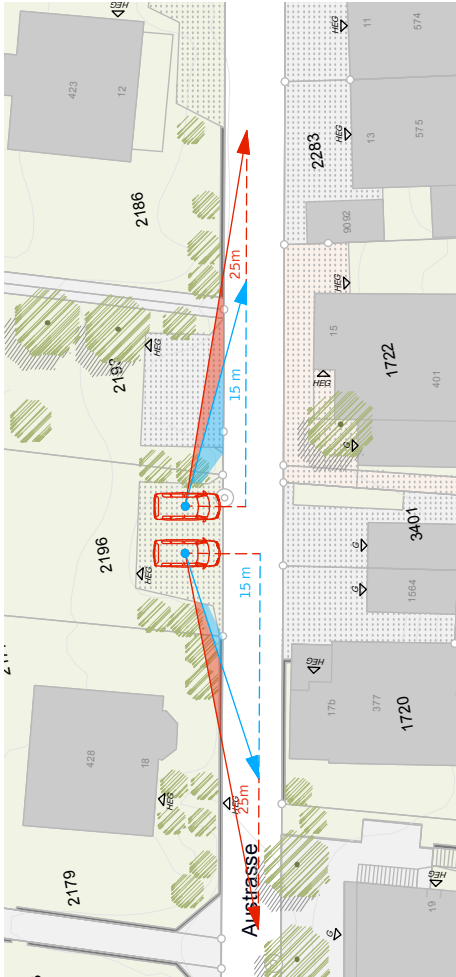
Haus Nr. 8



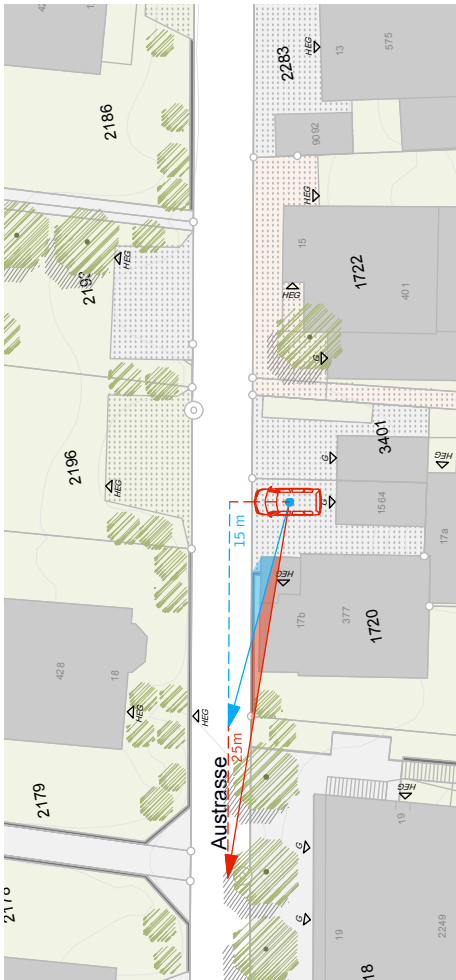
Haus Nr. 14



Haus Nr. 16



Haus Nr. 17b



Legende

-  erforderliche Sichtweite bei 30 km/h
-  erforderliche Sichtweite bei 20 km/h

Analyse Sichtweite bei Grundstücksausfahrten

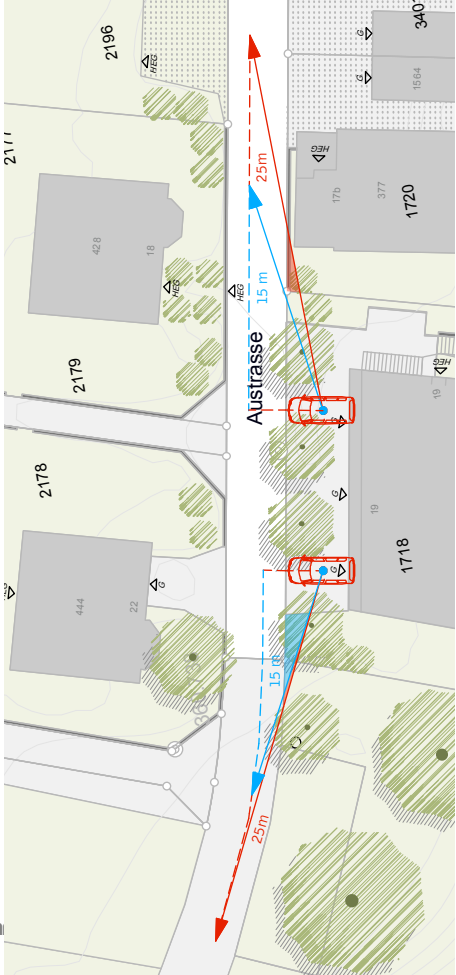
Grundlagen: Merkblatt Kanton AG «Sicht im Strassenraum» / VSS-Norm 40 273a

Massstab: 1:500
Planformat: A4
Projekt-Nr.: 1968
Datum: 15.04.2025 / sg

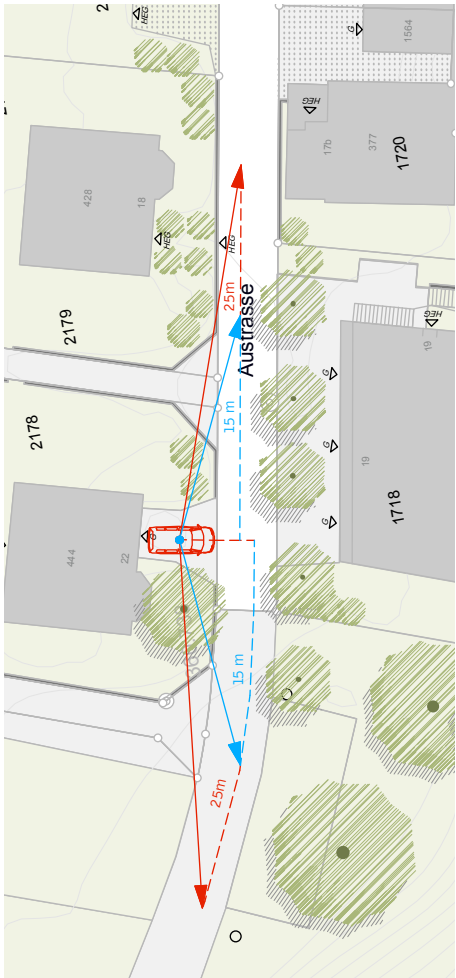


stadt raum verkehr

Haus Nr. 19



Haus Nr. 22



Legende

- erforderliche Sichtweite bei 30 km/h
- erforderliche Sichtweite bei 20 km/h

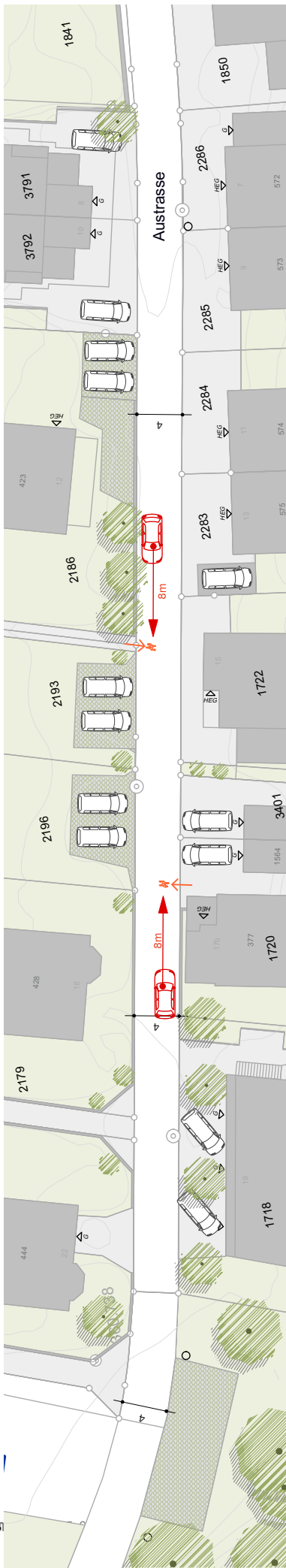
ANHANG C

VERGLEICH AUSWIRKUNGEN GESCHWINDIGKEITSREGIME

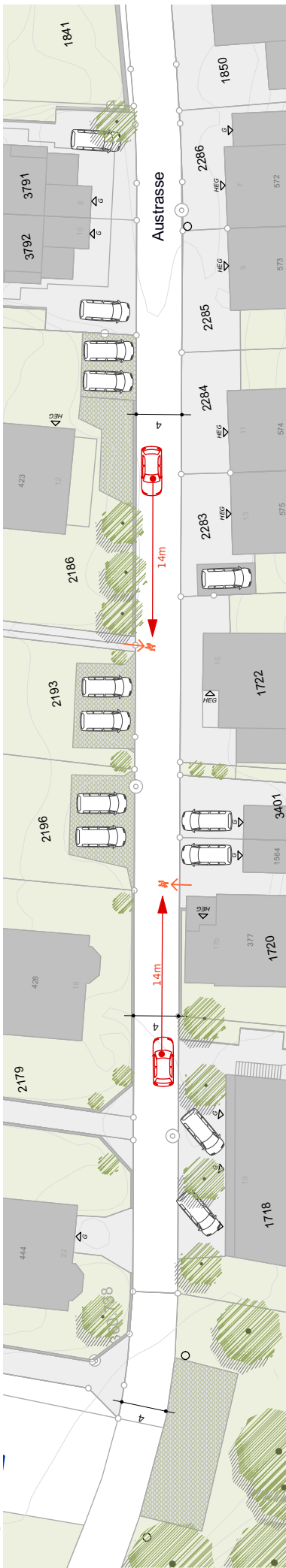
Anhalteweg [Schema exemplarisch]

Annahme: Reaktionszeit bei allen Geschwindigkeiten = 1 Sekunde

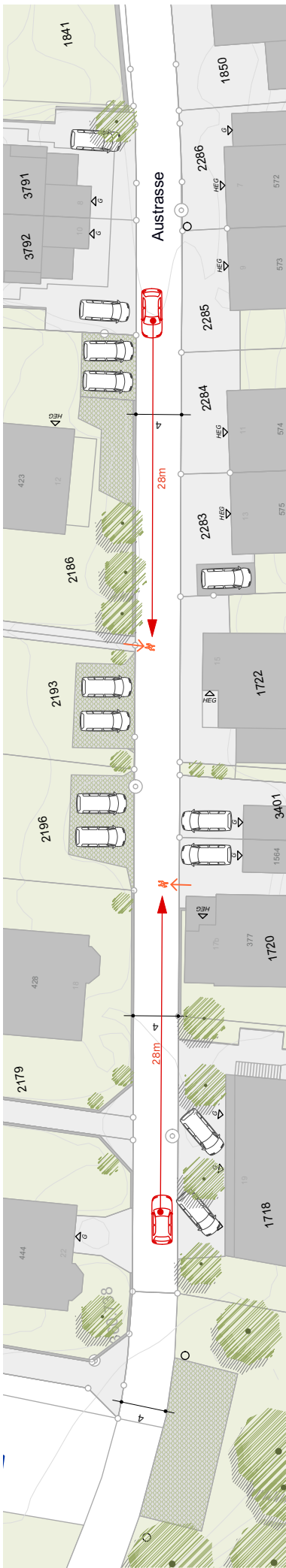
Tempo 20 km/h: 8 m



Tempo 30 km/h: 14 m



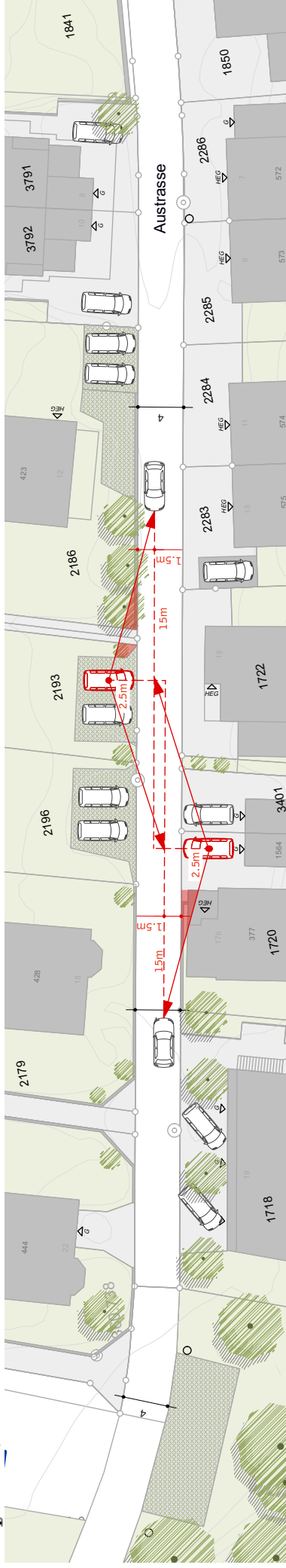
Tempo 50 km/h: 28 m



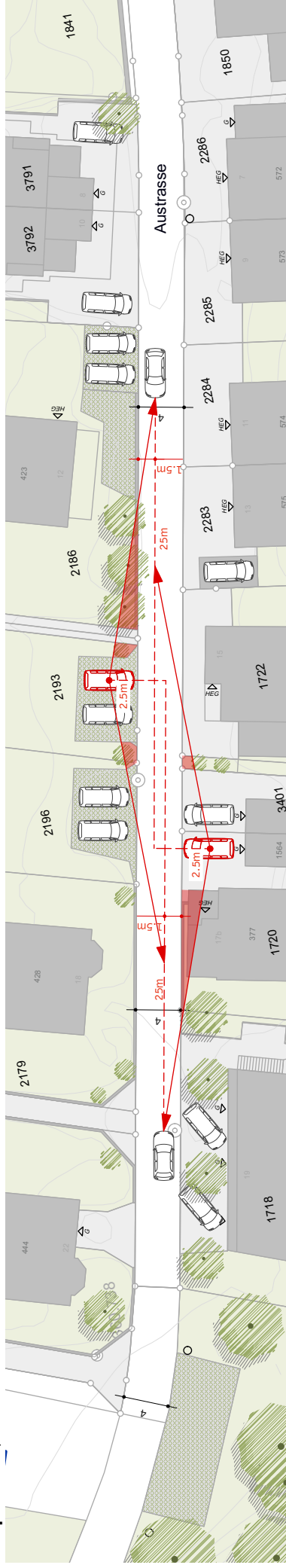
Sichtweite bei Grundstücksausfahrten [Schema exemplarisch]

Grundlagen: Merkblatt Kanton AG «Sicht im Strassenraum» / VSS-Norm 40 273a

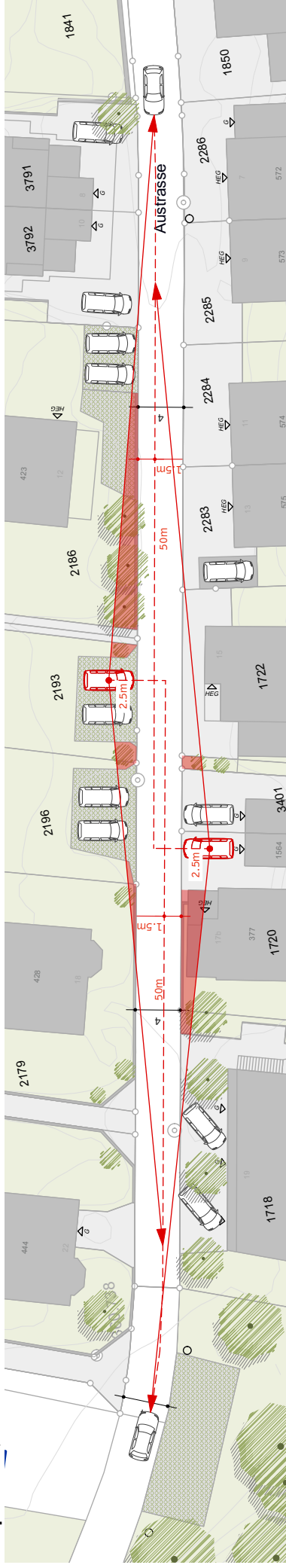
Tempo 20 km/h/h: 15 m



Tempo 30 km/h/h: 25 m



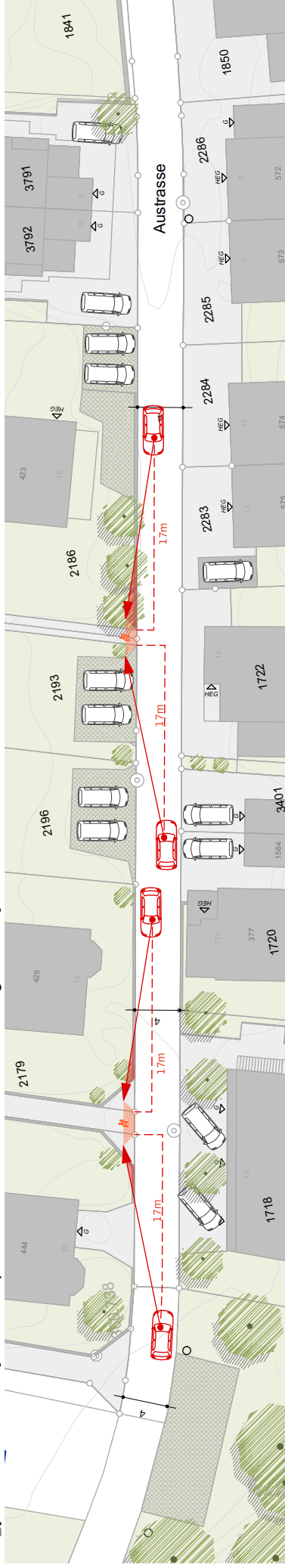
Tempo 50 km/h/h: 50 m



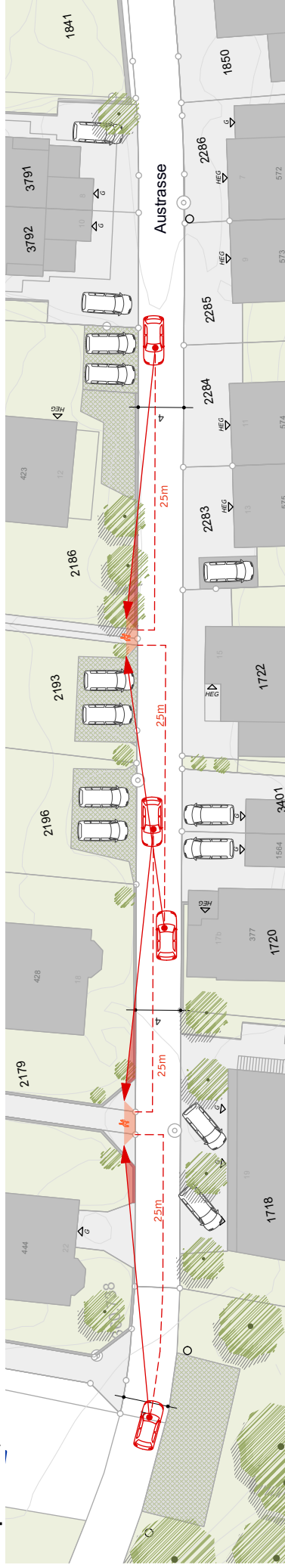
Sichtweite auf Querungsstellen [Schema exemplarisch]

Grundlagen: Merkblatt Kanton AG «Sicht im Strassenraum» / VSS-Norm 40 241

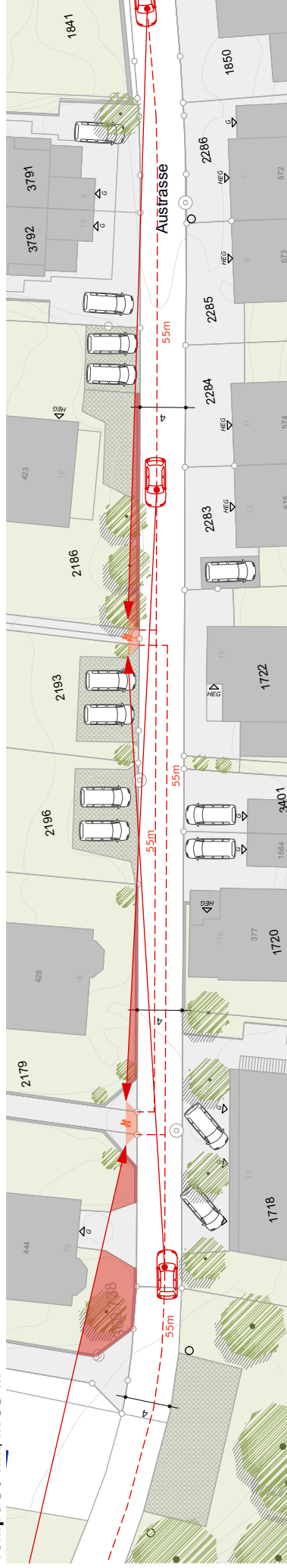
Tempo 20 km/h: 17 m (Annahme, da in Merkblatt/Norm nicht ausgewiesen)



Tempo 30 km/h: 25 m



Tempo 50 km/h: 55 m



ANHANG D

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Perimeter für das Vorliegende Gutachten	4
Abb. 2:	Austrasse 1 / 2	7
Abb. 3:	Austrasse 3	7
Abb. 4:	Austrasse 7 / 8	7
Abb. 5:	Austrasse 19 / 17	7
Abb. 6:	KGV Ausschnitt Teilplan motorisierter Individualverkehr	8
Abb. 7:	KGV Ausschnitt Teilplan öffentlicher Verkehr	8
Abb. 8:	KGV Ausschnitt Teilplan Fussverkehr	9
Abb. 9:	KGV Ausschnitt Teilplan Radverkehr	9
Abb. 10:	Neugestaltung gemäss Vorprojekt (Plan in der Beilage)	11
Abb. 11:	Referenzbild Torsituation, Begegnungszone Jurastrasse in Aarau	12
Abb. 12:	Referenzbild Pflasterung	12
Abb. 13:	Referenzbild Markierung gemäss FGS0, Beispiel Bellinzona	13
Abb. 14:	Referenzbild Markierung gemäss FGS0, Beispiel Uster	13