



OBERSIGGENTHAL

PLANUNGSBERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV

ERSCHLIESSUNGSPLAN "AUSTRASSE"

15.04.2025

Verfahrensdaten

Mitwirkung vom: 22.01.2021 bis 22.02.2022

Vorprüfungsbericht vom: 07.01.2025

Öffentliche Auflage vom:

Beschluss Gemeinderat am:

Der Gemeindeammann Der Gemeindeschreiber

.....

Genehmigung am:

Auftraggeber

Gemeinde Obersiggenthal
Abteilung Bau und Planung
Landstrasse 134a
5415 Nussbaumen

Bearbeitung

stadt raum verkehr, Birchler+Wicki
Sihlquai 75
8005 Zürich

Projektleitung: Alexandra Wicki

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	5
1.1	Einleitung	5
1.2	Perimeter	5
1.3	Ziel	5
1.4	Ergänzende Unterlagen	6
2	Grundlagen	7
2.1	Gesetzliche Grundlagen	7
2.2	Kommunale Grundlagen	7
2.3	Verkehrstechnische Grundlagen	9
3	Analyse	12
3.1	Heutige Dimensionierung Austrasse	12
3.2	Knoten Landstrasse	16
3.3	Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	17
3.4	Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr	17
4	Erschliessungsplan	20
4.1	Bestandteile	20
4.2	Inhalte des Erschliessungsplans	20
4.3	Erläuterungen zum Erschliessungsplan	21
4.4	Abstimmung mit Übergeordneten Planungen	23
5	Vorprüfung / Mitwirkung / Beschlussfassung	24
5.1	Kantonale Vorprüfung	24
5.2	Mitwirkung der Bevölkerung und Grundeigentümergegespräche	24
5.3	Öffentliche Auflage	25
5.4	Beschluss / Genehmigung	25

ANHANG

- Anhang A Schleppkurven Erschliessungsplanung Knoten Austrasse / Landstrasse
- Anhang B Variantenstudium Ausweichstellen
- Anhang C Abbildungsverzeichnis

BEILAGEN

- Beilage 1 Erschliessungsplan
- Beilage 2 Landerwerbsplan
- Beilage 3 Schleppkurven
- Beilage 4 Bericht «Erschliessung Grundstücke Nutzungsplanungsrevision»

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Einleitung

Die Austrasse ist eine Quartierserschliessungsstrasse am Nordhang der Limmat, die einige Ein- und Mehrfamilienhäuser erschliesst. Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre, bei der verschiedene Ersatzneubauten realisiert wurden, genügt die Strasse den rechtlichen Anforderungen für die Erschliessung nicht mehr. Als Grundlage für jede weitere Entwicklung ist deshalb eine Erschliessungsplanung erforderliche.

Am Ende 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 ist ein Gestaltungsplan in Erarbeitung. Damit die Erschliessung ebenfalls den gesetzlichen Vorgaben, wurde parallel dazu die vorliegende Erschliessungsplanung über die Austrasse erarbeitet.

1.2 Perimeter

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

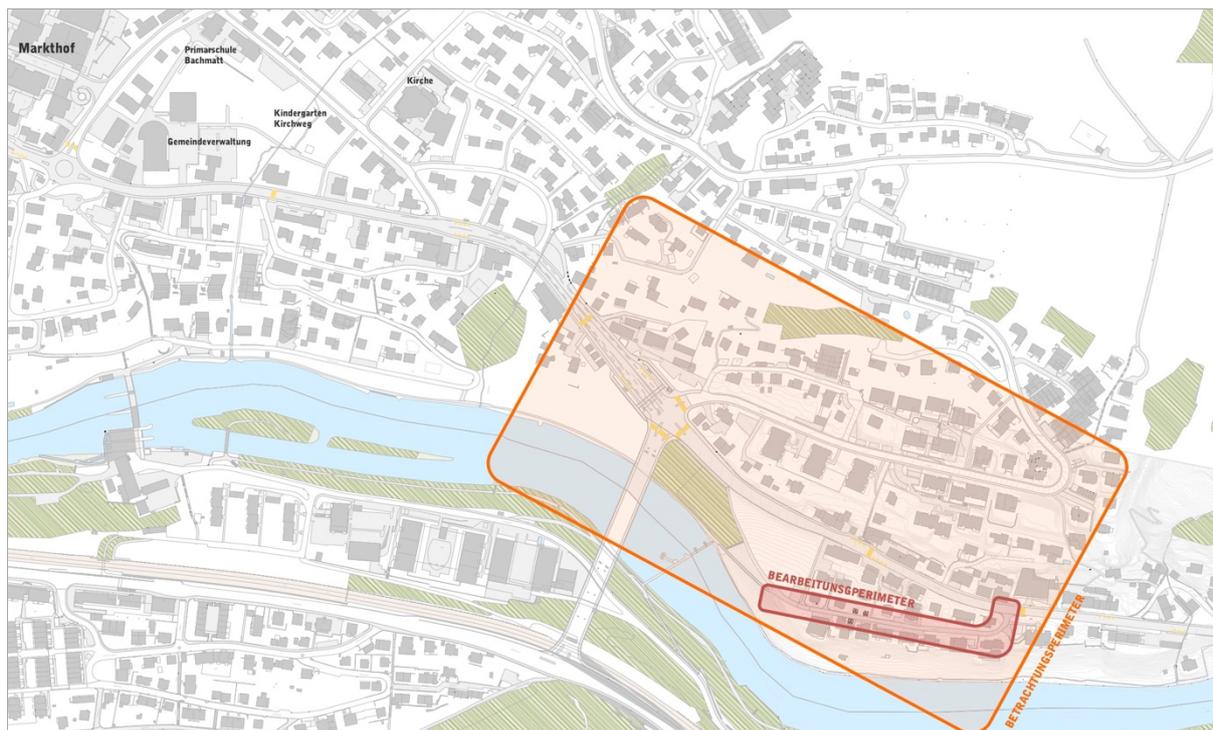


Abb. 1: Planungsperimeter

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 Ergänzende Unterlagen

- Verkehrsgutachten, Erschliessung Grundstücke Nutzungsplanungsrevision, Metron, August 2013 (Beilage)
- Mitwirkungsbericht GR Obersiggenthal, 16. September 2024
- Gestaltungsplan "Au Rieden", Situationsplan 1:500 und Sondernutzungsvorschriften, 20.02.25
- Mobilitätskonzept Überbauung «Wohn-Werk 5415» Obersiggenthal, ewp, 20.07.2020

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.

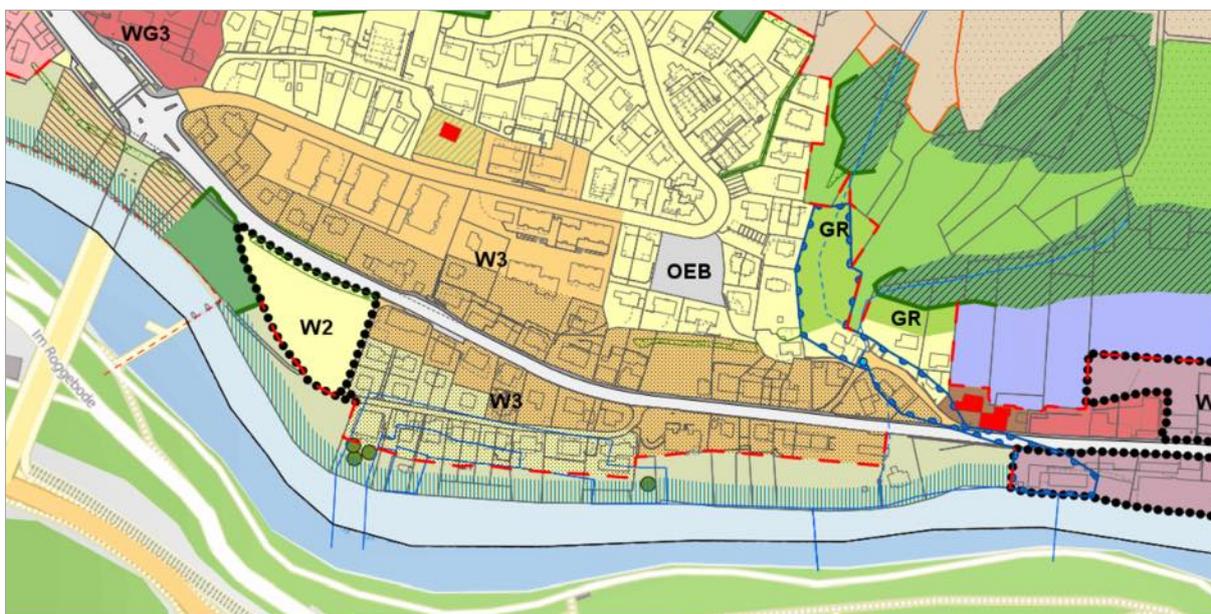


Abb. 2: Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan Obersiggenthal

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Obersiggenthal regelt die verkehrlichen Grundlagen für die Gemeinde. Dieser wurde am 09.03.2023 in Kraft gesetzt. 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. Die angrenzende Landstrasse (K114) ist als Hauptverkehrsstrasse HVS eingetragen.

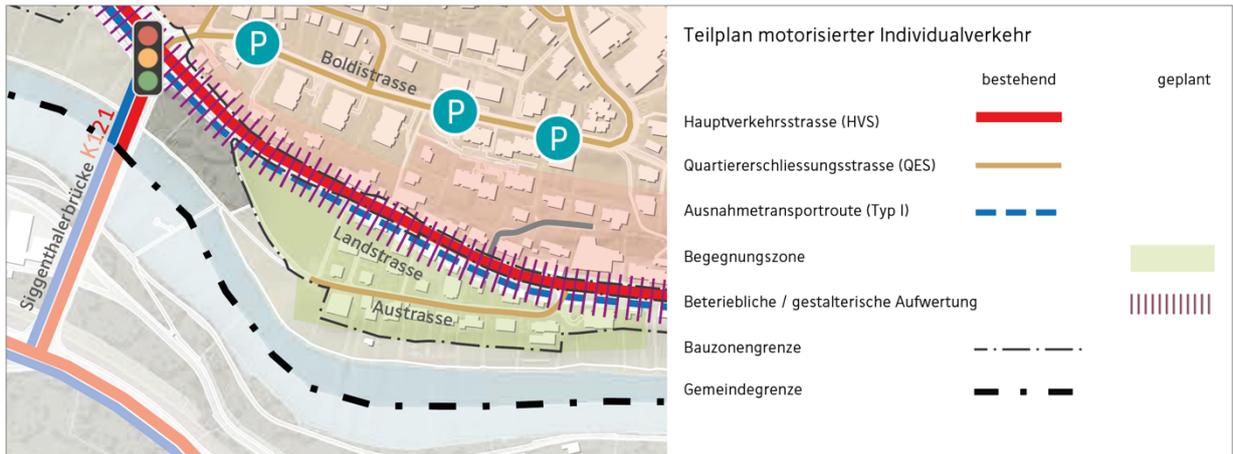


Abb. 3: KGV Ausschnitt Teilplan motorisierter Individualverkehr

Teilplan öffentlicher Verkehr

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



Abb. 4: KGV Ausschnitt Teilplan öffentlicher Verkehr

Teilplan Fussverkehr

Die Austrasse ist im KGV als bestehende Nebenroute eingetragen, die Querverbindung von der Landstrasse über die Austrasse als bestehende Hauptroute. Zudem sind bei der Bushaltestelle Limmattsteg und der Einmündung der Austrasse in die Landstrasse bestehende Fussgängerstreifen dargestellt. Für diese sind jeweils Aufwertungen geplant.



Abb. 5: KGV Ausschnitt Teilplan Fussverkehr

Teilplan Radverkehr

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



Abb. 6: KGV Ausschnitt Teilplan Radverkehr

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 rund 30 Wohneinheiten und rund 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.

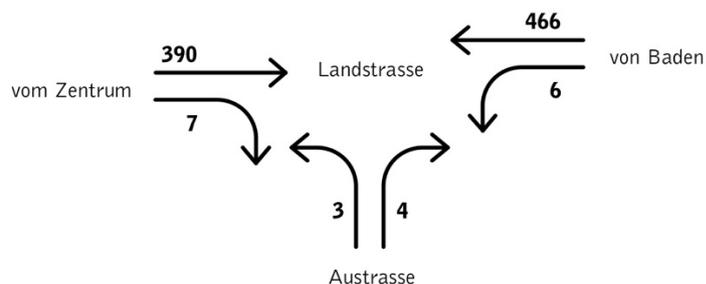


Abb. 7: Auswertung Verkehrserhebung (Anzahl Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde)

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 (13 Zufahrten und 7 Wegfahrten) und die Landstrasse ein Querschnittsbelastung von 876 Fahrzeugen.

Während der Erhebung wurden keine ein- oder ausfahrenden Lastwagen registriert. Der LW-Anteil (inkl. ÖV/Bus) in der Austrasse betrug rund 1.1%.

Abschätzung Verkehrserzeugung Wohnüberbauung «Au Rieden»

Gemäss Gestaltungsplan «Au Rieden» beträgt die maximal zulässige Anzahl Parkplätze 60% des gemäss der VSS-Norm 40 281 ermittelten Richtwertes. Da von der gesetzlich und normativ vorgeschriebene Anzahl der Pflichtparkplätze abgewichen wird, wurde im Rahmen des Gestaltungsplan ein Mobilitätskonzept erstellt, welches aufzeigt, wie diese Reduktion vorgenommen werden kann. Für die total 40 Wohneinheiten sind gemäss Gestaltungsplan 25-27 Parkfelder zulässig. Darin inbegriffen sind die Besucherparkplätze sowie die Parkplätze, welche für das vorgesehene Car-Sharing-Angebot erforderlich 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. Dies entspricht ungefähr der Verkehrserhebung vom 12.03.2020. Wird davon ausgegangen, dass in der Abendspitzenstunde 10% der Fahrten erzeugt werden. Beträgt die Verkehrsmenge 200 Fahrten pro Tag. Das Verkehrsaufkommen in der Austrasse kann somit auf 261 bis 281 Fahrten pro Tag und somit 26 bis 28 Fahrzeugen pro Spitzenstunde abgeschätzt werden.

Da im Bereich der Austrasse keine grösseren un bebauten Landreserven vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der inneren Verdichtung die Anzahl Wohneinheiten mit dem entsprechende Parkplatzangebot sowie der Verkehrserzeugung nur in kleinem Umfang zunehmen wird.

Abschätzung LW-Fahrten

Gemäss der BZO sind entlang der Austrasse nur Wohnnutzungen W2 und W3 zulässig (siehe auch Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen), dem entsprechend sind keine grösseren Gewerbenutzungen mit allfälligem Güterumschlag zulässig. Der Lastwagen-Anteil am Verkehrsaufkommen in der Austrasse ist dem entsprechend gering. Wird von einem LW-Anteil von ca. 1% ausgegangen ergeben sich rund 3 LW-Fahrten pro Tag. Diese setzen sich vor allem Ver- und Entsorgungsfahrten, Stückgutlieferungen und Servicefahrten zusammen.

3 ANALYSE

3.1 Heutige Dimensionierung Austrasse

Heutiger Strassenquerschnitt

Auf der Austrasse gilt heute generell Tempo 50 obwohl die Dimensionierung, und Gestaltung sowie die angrenzenden Nutzungen diese Geschwindigkeit kaum zulassen. Gemäss KGV soll für die Austrasse eine Begegnungszone eingeführt werden.

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. Diese Parkplätze werden im Rahmen der Neuüberbauung «Au Rieden» aufgehoben. Der ursprüngliche Richtplaneintrag wurde im Rahmen des KGV entfernt.

Die Austrasse ist ab der Einmündung zur Landstrasse über die ganz Länge gut einsehbar. Es sind nur geringe 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, bei der die 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. 8: Schema heutige Dimensionierung für Begegnungsfälle bei reduzierter Geschwindigkeit (20 km/h)

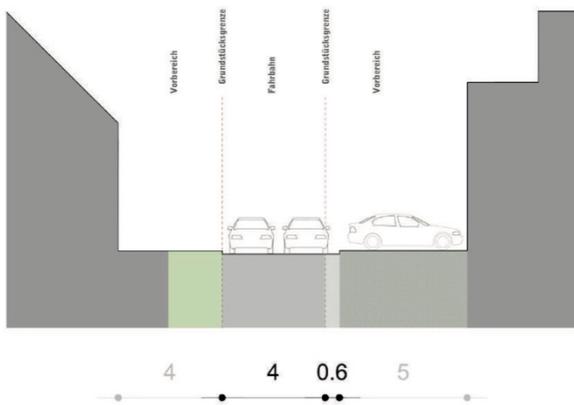


Abb. 9: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite 0.6m Fahrbahn auf privatem Grund

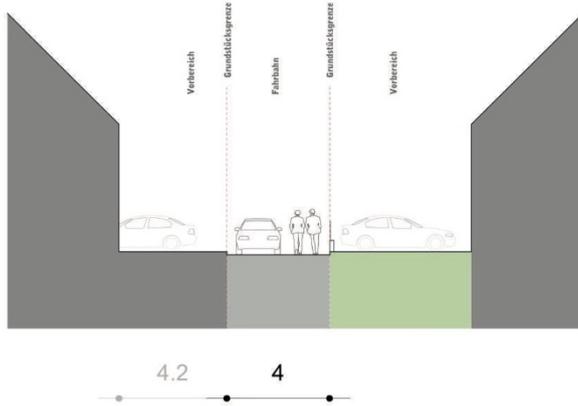


Abb. 10: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite

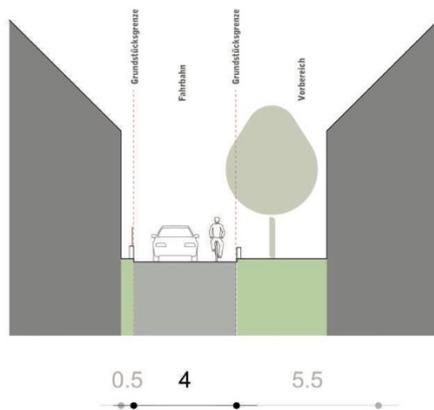


Abb. 11: Strassenquerschnitt Parz. Nr. 1720 und Parz. Nr. 2177

Massgebender Begegnungsfall

In der VSS-Norm 40 045 (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
- Quartiererschliessungsstrasse, 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	Quartiererschliessungsstrasse	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 Längstreifen 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. 12: VSS Norm 40 045, Tabelle 1, Typen von Erschliessungsstrassen

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

- 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 Begegnungsfall PW / LW im Bereich Einmündung Landstrasse

Strassenraum / Geometrisches Normalprofil

Gemäss KGV ist die Austrasse eine Quartiererschliessungsstrasse (siehe auch Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen, KGV). Aufgrund der vorhandenen Nutzungen, dem Entwicklungspotenzial und der Verkehrsbelastung (weniger als 30 Fahrzeuge in der Spitzenstunde) orientiert sich der Strassentyp jedoch an einer Zufahrtsstrasse. Für die massgebende Dimensionierung wurde in der Erschliessungsplanung deshalb von einer Zufahrtsstrasse ausgegangen. Für diese wird gemäss der VSS-Norm 40 045 von einen oder zwei Fahrstreifen mit reduzierter Ausbaugrösse und einen massgeblichen Grundbegegnungsfall beim Kreuzen von zwei Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit ausgegangen. Die Zufahrtsstrasse ist in der Regel nicht durchgehend befahrbar und verfügt 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.

Überprüfung Strassenabstand

Im Rahmen der Erschliessungsplanung wurde geprüft, wo eine Verbreiterung der Austrasse möglich ist, ohne dass bestehend Bauten dadurch in den gesetzlich vorgegebenen Strassenabstand ragen. In der nachfolgenden Abbildung sind die entsprechenden Flächen blau schraffiert dargestellt.



Abb. 13: Überprüfung Strassenabstand mit einer allfälligen Verbreiterung der Strasse für eine Ausweichstelle PW / LW

Gemäss dieser Betrachtung wären die folgenden Ausweichstellen möglich.



Abb. 14: Theoretisch mögliche Ausweichstellen

3.2 Knoten Landstrasse

Auf der Landstrasse wird im Abschnitt Gebiet Austrasse bis Oederlinareal auf der Nordseite 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 heute mit 1.1 m zu knapp dimensioniert und befindet sich auf einer privaten Parzelle.



Abb. 15: Fussgängerübergang Landstrasse beim Knoten Austrasse



Abb. 16: Fussgängerübergang Landstrasse beim Knoten 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-Güteklasse des Kantons Aargau gilt für das Gebiet Austrasse die ÖV-Güteklasse B.

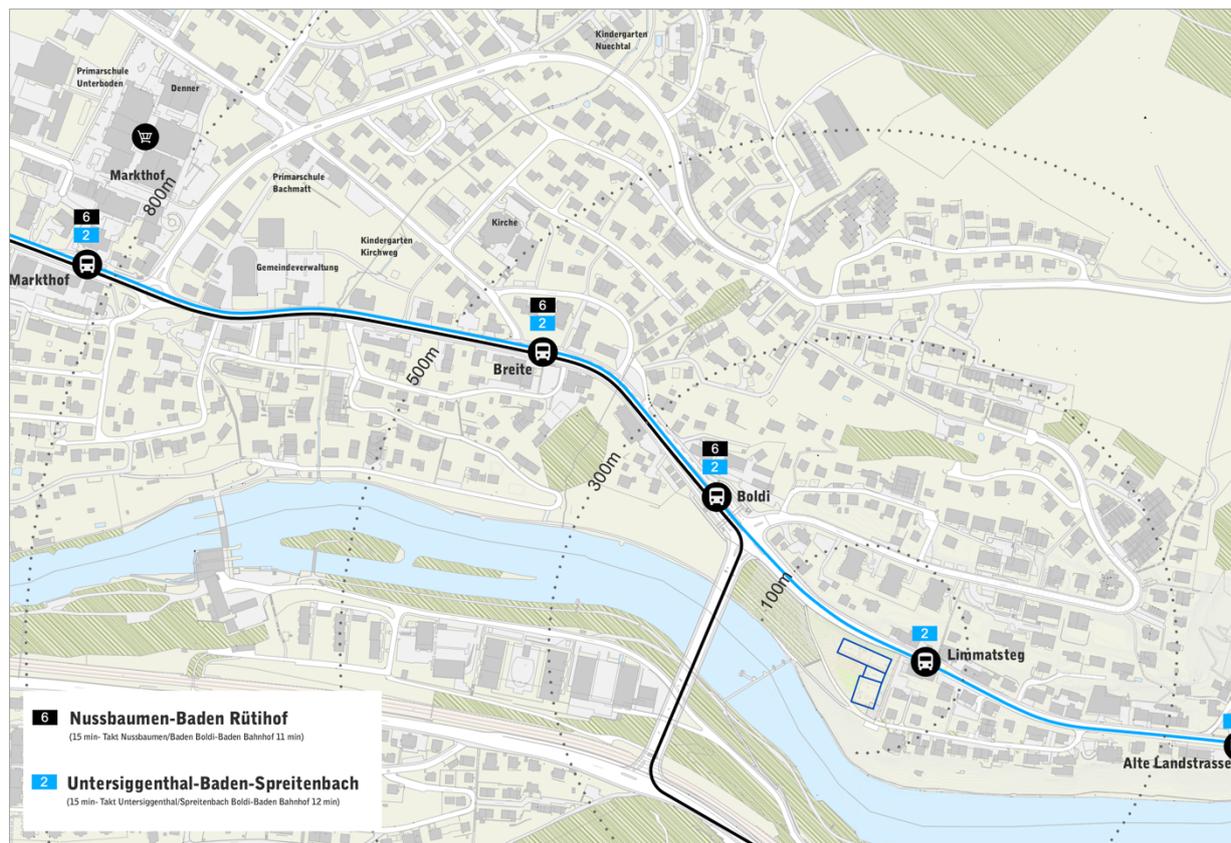


Abb. 17: Übersichtsplan ÖV (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen)

3.4 Erschliessung mit dem 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 zur Unterführung des Knotens Siggentalerbrücke 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. 18: Landstrasse mit Bushaltestell sowie Fuss- und Veloverkehrsangebot



Abb. 19: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite



Abb. 20: Übersichtsplan Netz Fussverkehr (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen)

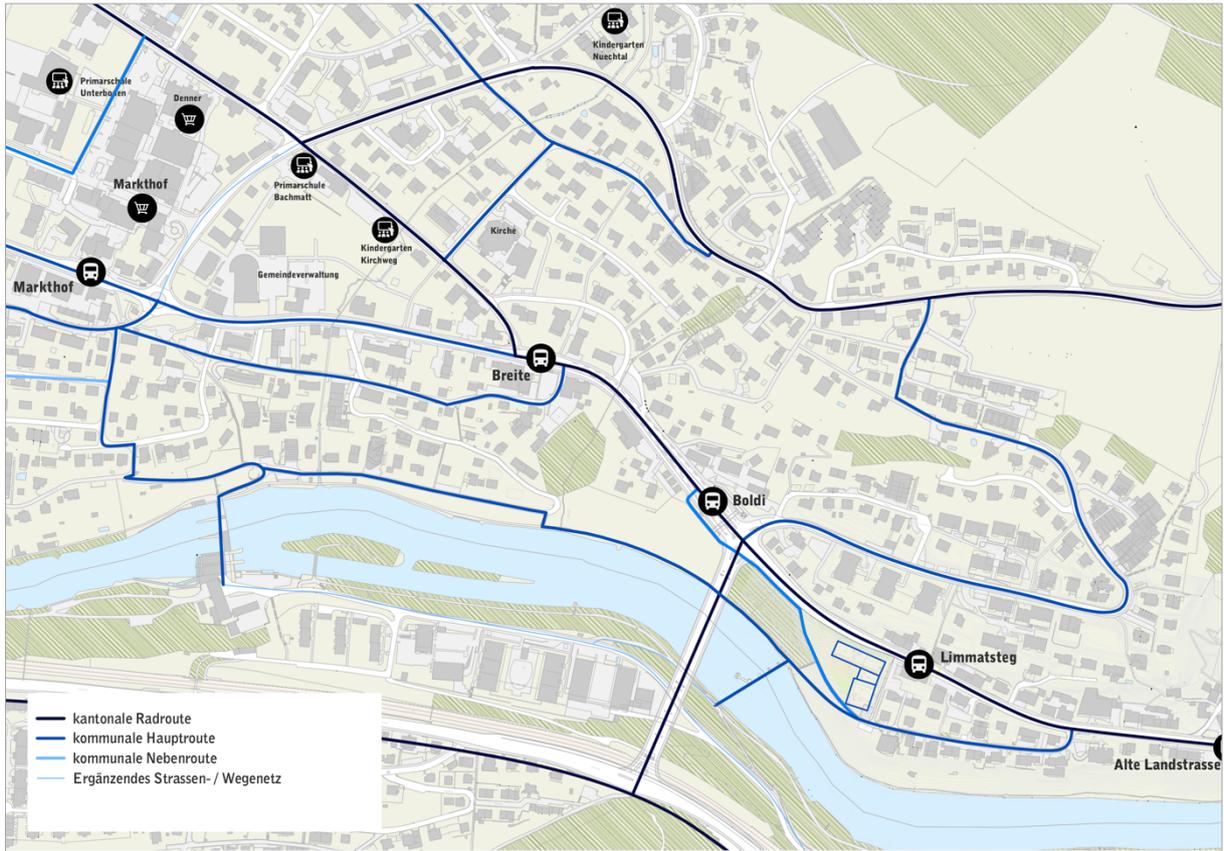


Abb. 21: Übersichtplan Netz Veloverkehr (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen)

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.

Abgrenzung zum Gestaltungsplan «Au Rieden»

Der Erschliessungsplan «Austrasse» wurde parallel zum Gestaltungsplan «Au Rieden» erarbeitet und stellt die Erschliessung für die Arealentwicklung «Au Rieden» und die künftigen Entwicklungen entlang der Austrasse sicher. Die beiden Sondernutzungspläne sind funktionell gegenseitig voneinander abhängig und deshalb nur gleichzeitig genehmigungsfähig. Ohne Gestaltungsplan und die Sicherung der Wendemöglichkeit ist die Erschliessung nicht rechtsgenügend gewährleistet. Die Wendemöglichkeit (plus Wendehammer mit Strassenlinien) sind im Gestaltungsplan und der nötige Ausbau der Austrasse sind Erschliessungsplan gesichert. Somit überlagern sich die beiden Perimeter nicht, sondern sind funktional und zweckmässig nebeneinander geregelt.

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. 22: Erschliessungsplan Austrasse (ohne Massstab, Originalplan siehe Beilage 1)

Strassenlinien

Im Erschliessungsplan werden mit den neuen Strassenlinien die erforderlichen Strassenbreite im Einmündungsbereich Landstrasse und im Kurvenbereich 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 für Begegnungsfall PW/LW
- Neu: Anpassung Kurvenbereich Parz. Nr. 1863, Parz. Nr. 1858 und Parz. Nr. 1854 für den Begegnungsfall PW / LW
- Bestand: Austrasse ab Einmündung Kurvenbereich bis Gestaltungsplanperimeter «Au Rieden» relevanter Begegnungsfall PW/PW 4.0m

4.3 Erläuterungen zum Erschliessungsplan



Abb. 23: Schema Erschliessung Austrasse

Dimensionierung Knoten Landstrasse

Bei der Einmündung zur Landstrasse der Knoten und der Kurvenbereich für den Begegnungsfall PW / LW ausgebaut. Der Wartebereich vor der Fussgängerquerung wird auf 2.0 m verbreitert. Die Platzverhältnisse für zu Fuss Gehende können verbessert werden, zusätzlich wird eine übersichtliche Ausweichmöglichkeit für die Ausfahrt auf die Landstrasse möglich.

Dimensionierung Fahrbahn

In der Austrasse ist bei der heutigen Fahrbahnbreite von mind. 4.0 m Parzellenbreite der Begegnungsfall PW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit in der Regel 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, sind entgegenkommende Fahrzeuge jedoch gut einsehbar und vor und nach der Engstelle ist der Begegnungsfall PW / PW wieder möglich. Der Ausbaustandard entspricht den Anforderungen einer Zufahrtsstrasse gem. VSS Norm 40 045 nach der die Anzahl Fahrstreifen 1 oder 2 beträgt.

Ausweichmöglichkeiten Begegnungsfall PW / LW

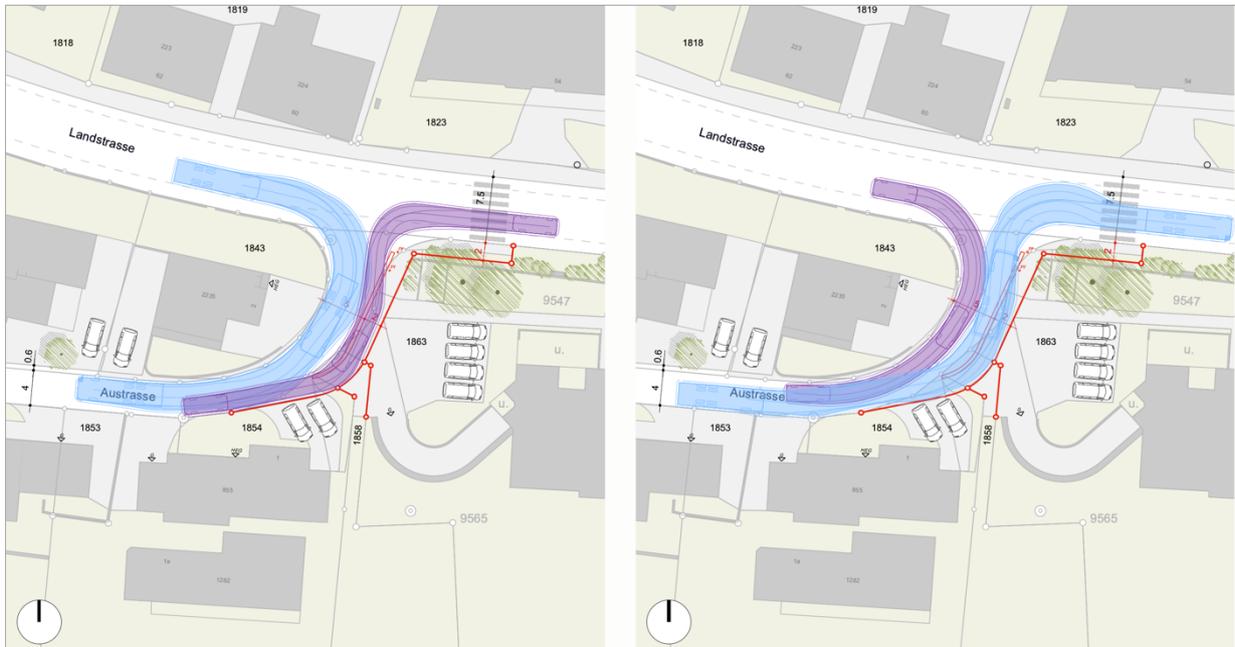


Abb. 24: Knoten Austrasse mit Schleppkurven, linke Abbildung einfahrender LW / PW Gegenrichtung, rechte Abbildung einfahrender PW / LW Gegenrichtung (siehe auch Beilage 3)

Allfällige Ausweichstellen wären nur mit grösseren Eingriffen in das Privateigentum möglich. Zudem liegen diese in der Mitte der Strasse, wo die Anzahl Fahrten bereits verringert ist. Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens und dem ebenfalls sehr geringen Lastwagenanteils ist es nicht zweck- und verhältnismässig zusätzliche Ausweichstellen anzubieten (siehe auch Anhang C).

Wendemöglichkeiten

Die Wendemöglichkeit am Ende der Austrasse fällt in den Planungsbereich des Gestaltungsplans. Die entsprechende Fläche wird im Gestaltungsplan gesichert. Im Erschliessungsplan ist die entsprechende Fläche als Informationsinhalt dargestellt.

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. Gemäss KGV ist die Einführung einer Begegnungszone geplant.

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.

Mit der Erschliessungsplanung werden zudem die Vorgaben aus dem kommunalen Gesamtplan Verkehr stufengerecht umgesetzt.

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 die Erschliessungsplanung 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

Eine erste Vorprüfung der Erschliessungsplanung erfolgte anfangs parallel zur Mitwirkung anfangs 2021. Die Rückmeldungen der fachlichen Stellungnahme vom 21.06.2021 sind in die vorliegende Überarbeitung eingeflossen.

Mit der abschliessenden Vorprüfung (BVUARE.21.60) vom 7. Januar 2025 hat die kantonale Abteilung Raumentwicklung (BVU) die Planungsvorlage für das Einwendungsverfahren / öffentliche Auflage nach §24 BauG freigegeben. Der Abschliessende Vorprüfungsbericht enthält noch einen Hinweis und einen Vorbehalt. Diese sind nachfolgend aufgeführt und werden gemäss Fazit umgesetzt:

- **Vorbehalt:** Der vorliegende Sondernutzungsplan sichert die Erschliessung im Sinne von §17 BauG nur bei gleichzeitiger Genehmigung de GP «Au Rieden» sachgerecht. **(Vorbehalt)**
- **Erwägung / Fazit / Umsetzung:** *Die Kantonale Äusserung ist korrekt. Die beiden Sondernutzungspläne müssen die weiteren Verfahrensschritte parallel bzw. gemeinsam durchlaufen und zu gegebener Zeit gleichzeitig zur kantonalen Genehmigung eingereicht werden.*
 - > **Präzisierung im Planungsbericht (S. 20) gemäss kantonalem Vorbehalt.**
- **Hinweis:** Um eine spätere Durchsetzung zu vereinfachen, wird die rechtliche Sicherung einer zusätzlichen Ausweichstelle im EP empfohlen. **(Hinweis)**
- **Erwägung / Fazit / Umsetzung:** *Kenntnisnahme, aufgrund des geringen zusätzliche Verdichtungspotenzials Entlang der Austrasse, des geringen Verkehrsaufkommens und LW-Anteils wird auf die rechtliche Sicherung verzichtet.*
 - > **Kein Handlungsbedarf**

5.2 Mitwirkung der Bevölkerung und Grundeigentümergegespräche

Informationsveranstaltung

Am 12. August 2020 fand eine Informationsveranstaltung zum Gestaltungsplan «Au Rieden» statt an welchem auch der Zwischenstand der Erschliessungsplanung vorgestellt wurde. Die Rückmeldungen aus dieser Veranstaltung sind in die Ausarbeitung der Erschliessungsplanung eingeflossen.

Mitwirkung

Die Bevölkerung wurde über die Planungsakten des Erschliessungsplans "Austrasse" zusammen mit dem Gestaltungsplan "Au Rieden" informiert und zur Mitwirkung gemäss §3 BauG eingeladen (Mitwirkung vom 22.01.2021 bis 22.02.2022). Während der Mitwirkungsfrist gingen zahlreiche Stellungnahmen ein. Der

Erschliessungsplan beinhaltet nachfolgende Planänderungen, die sich aus der Mitwirkung, den Grundeigentümergegesprächen und der kantonalen Vorprüfung ergeben haben:

- Verbreiterung Knotenbereich für den Begegnungsfall LW / PW und ausreichend breite Fussverkehrsflächen
- Verbreiterung Kurvenbereich für den Begegnungsfall LW / PW mit verbesserter Einsehbarkeit in die Austrasse

Grundeigentümergegespräche

Der überarbeitete Entwurf der Erschliessungsplanung wurde am 28.02.2024 den betroffenen Grundeigentümer*innen vor Ort vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Die Rückmeldungen aus diesen Gesprächen konnten zum Teil berücksichtigt werden und sind in den vorliegenden Stand der Erschliessungsplanung eingeflossen.

5.3 Öffentliche Auflage

Nach Freigabe der bereinigten Planungsentwürfe durch den Gemeinderat erfolgt das Auflageverfahren gemäss §24 BauG.

5.4 Beschluss / Genehmigung

Die Planungsentwürfe werden nach erfolgter öffentlicher Auflage dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt (§25 BauG). Die kantonale Genehmigung des Erschliessungsplans Austrasse 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. 25: Schema Ausweichstellen PW / LW

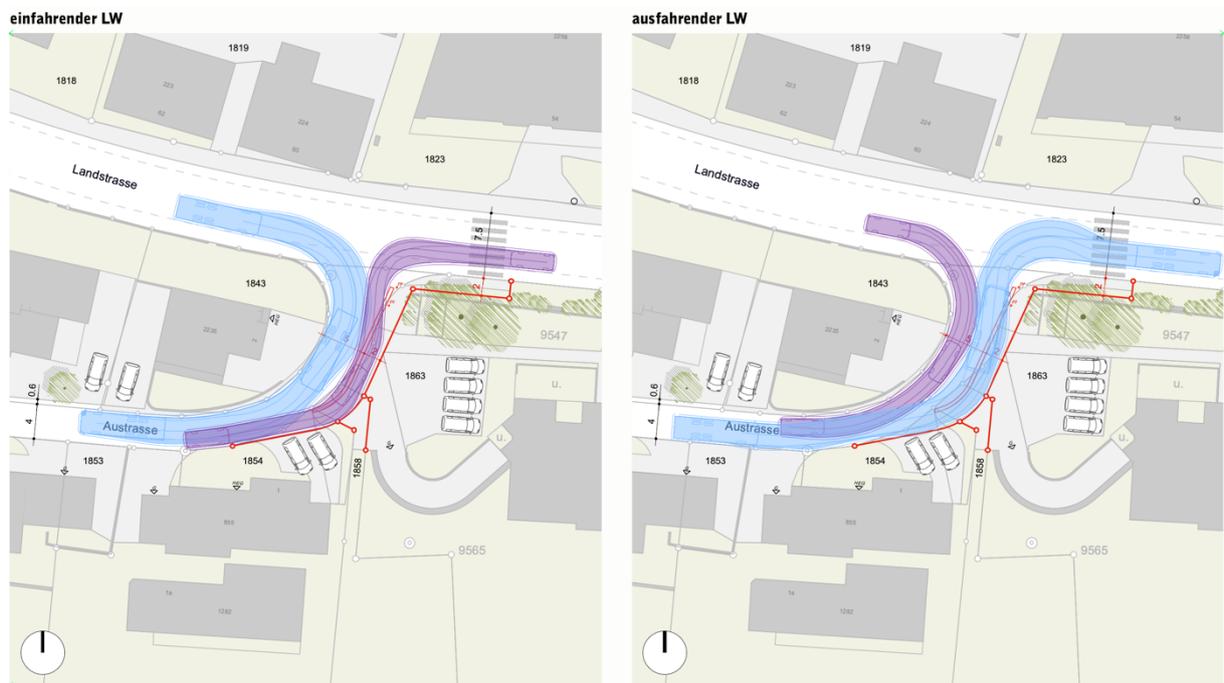


Abb. 26: Schleppkurve Begegnungsfall PW/LW, linke Abbildung einfahrender LW / PW in die Gegenrichtung, rechte Abbildung einfahrender PW / LW in die Gegenrichtung

ANHANG B

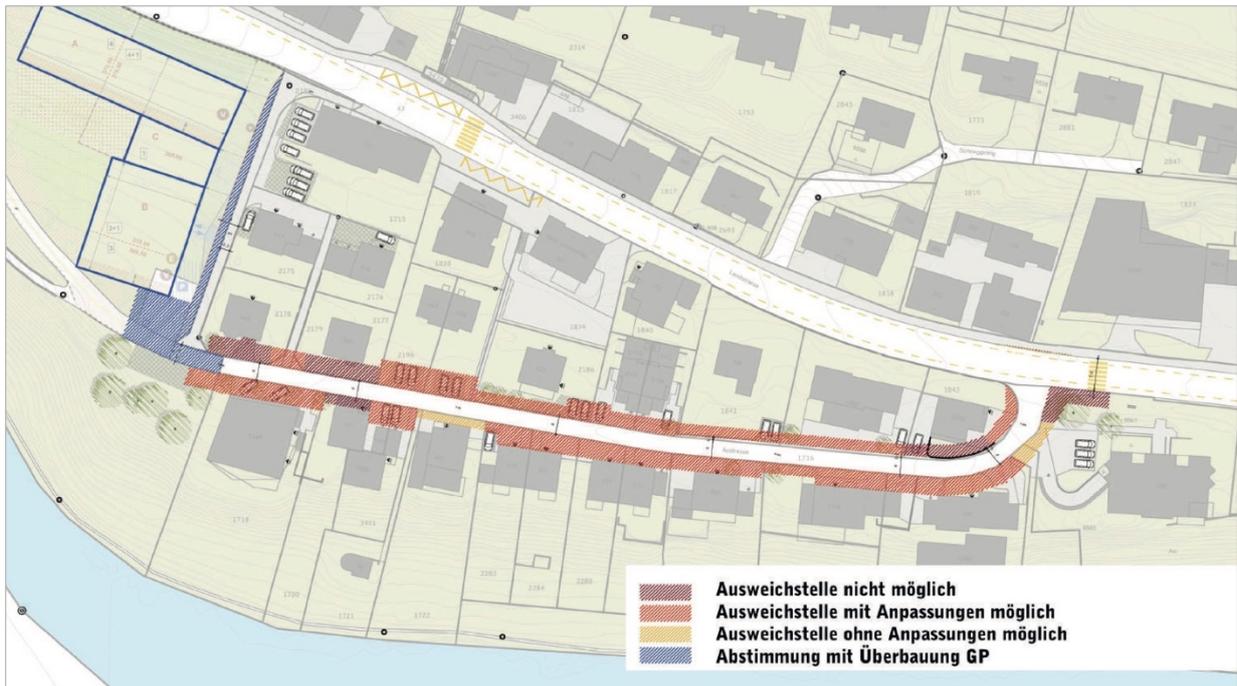


Abb. 27: Analyse mögliche Ausweichstellen

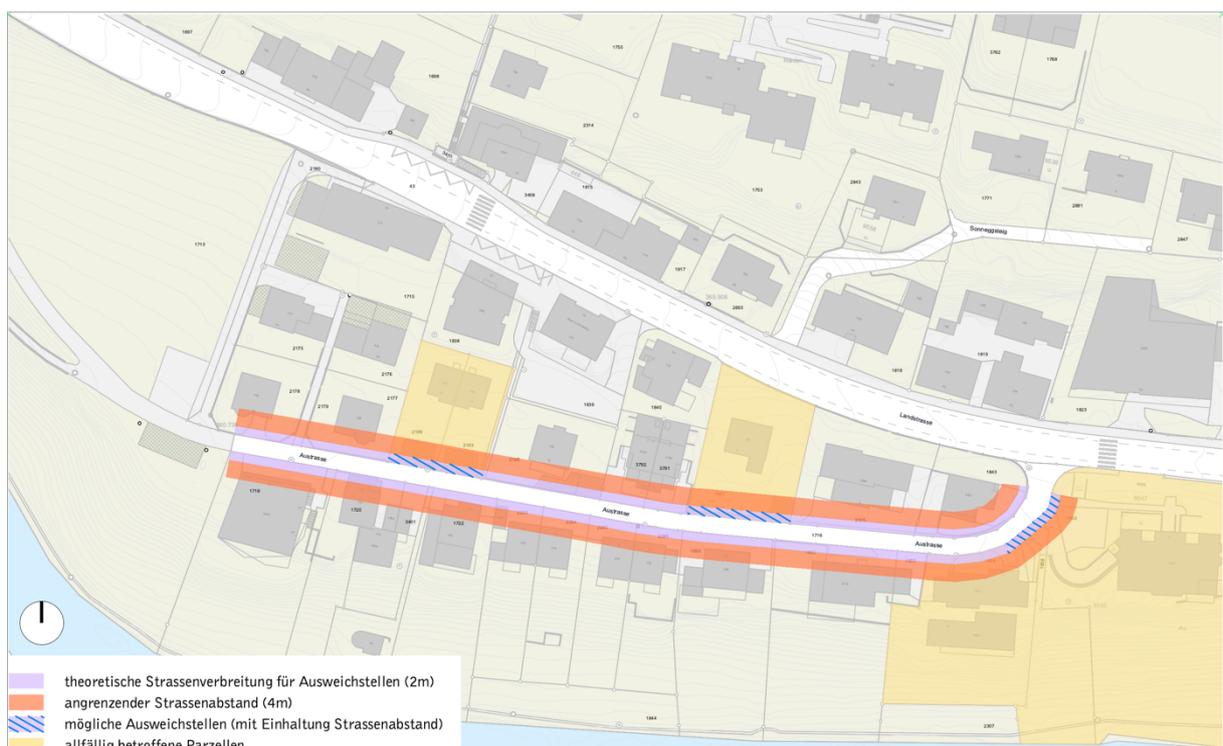


Abb. 28: Übersicht Baulinien und bestehende Bauten

Ausweichstelle Austrasse 14 / 16 (Kat-Nrn. 2193 / 2196)



Abb. 29: Var. 1 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf

Ausweichstelle Austrasse 6 (Kat-Nr. 1841)



Abb. 30: Var. 2 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf

Ausweichstelle Austrasse 15 (Kat-Nr. 1722)

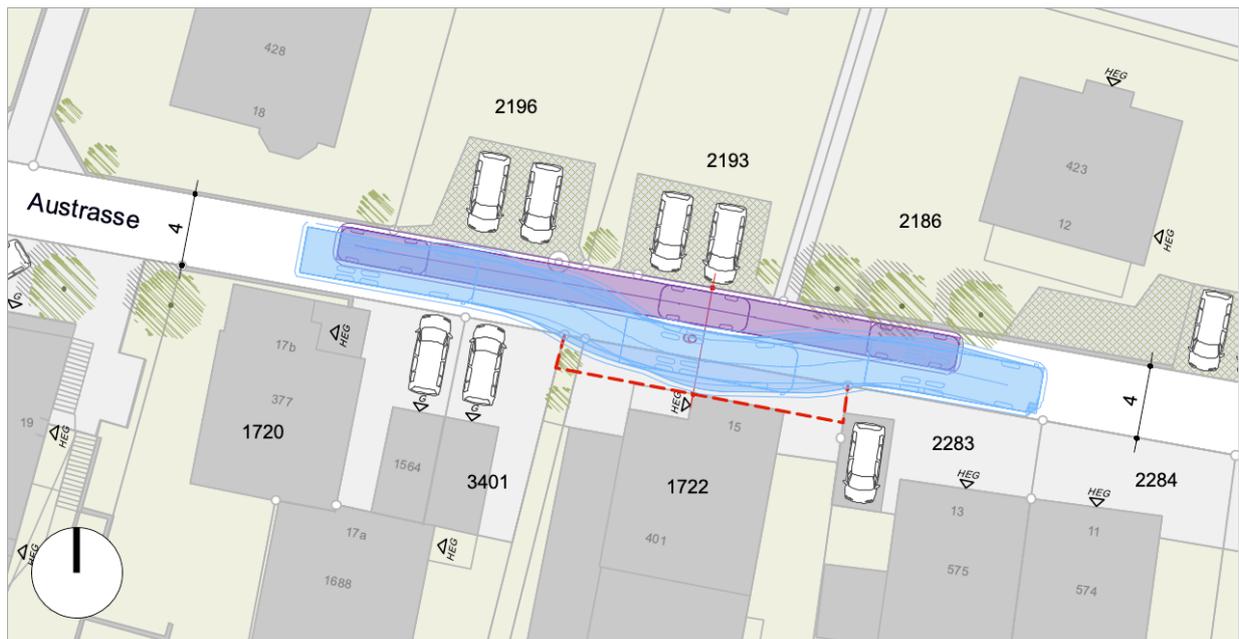


Abb. 31: Var. 3 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf

ANHANG C

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Planungssperimeter	5
Abb. 2: Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan Obersiggenthal.....	7
Abb. 3: KGV Ausschnitt Teilplan motorisierter Individualverkehr.....	8
Abb. 4: KGV Ausschnitt Teilplan öffentlicher Verkehr	8
Abb. 5: KGV Ausschnitt Teilplan Fussverkehr	9
Abb. 6: KGV Ausschnitt Teilplan Radverkehr	9
Abb. 7: Auswertung Verkehrserhebung (Anzahl Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde).....	10
Abb. 8: Schema heutige Dimensionierung für Begegnungsfälle bei reduzierter Geschwindigkeit (20 km/h)	12
Abb. 9: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite 0.6m Fahrbahn auf privatem Grund	13
Abb. 10: Strassenquerschnitt 4.0m Fahrbahnbreite.....	13
Abb. 11: Strassenquerschnitt Parz. Nr. 1720 und Parz. Nr. 2177.....	13
Abb. 12: VSS Norm 40 045, Tabelle 1, Typen von Erschliessungsstrassen.....	14
Abb. 13: Überprüfung Strassenabstand mit einer allfälligen Verbreiterung der Strasse für eine Ausweichstelle PW / LW	15
Abb. 14: Theoretisch mögliche Ausweichstellen.....	16
Abb. 15: Fussgängerübergang Landstrasse beim Knoten Austrasse	16
Abb. 16: Fussgängerübergang Landstrasse beim Knoten Austrasse	16
Abb. 17: Übersichtsplan ÖV (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen).....	17
Abb. 18: Landstrasse mit Bushaltestell sowie Fuss- und Veloverkehrsangebot.....	18
Abb. 19: Fusswegverbindung zur Haltestelle Breite	18
Abb. 20: Übersichtsplan Netz Fussverkehr (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen)	18
Abb. 21: Übersichtsplan Netz Veloverkehr (siehe auch Ausschnitt KGV im Kapitel 2.2, kommunale Grundlagen)	19
Abb. 22: Erschliessungsplan Austrasse (ohne Massstab, Originalplan siehe Beilage 1).....	20
Abb. 23: Schema Erschliessung Austrasse	21
Abb. 24: Knoten Austrasse mit Schleppkurven, linke Abbildung einfahrender LW / PW Gegenrichtung, rechte Abbildung einfahrender PW / LW Gegenrichtung (siehe auch Beilage 3)	22
Abb. 25: Schema Ausweichstellen PW /LW	27
Abb. 26: Schleppkurve Begegnungsfall PW/LW, linke Abbildung einfahrender LW / PW in die Gegenrichtung, rechte Abbildung einfahrender PW / LW in die Gegenrichtung	27
Abb. 27: Analyse mögliche Ausweichstellen	28
Abb. 28: Übersicht Baulinien und bestehende Bauten	28

Abb. 29: Var. 1 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	29
Abb. 30: Var. 2 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	29
Abb. 31: Var. 3 Zusätzliches Angebot Begegnungsfall PW/LW, Schleppkurvenprüfung Platzbedarf.....	30