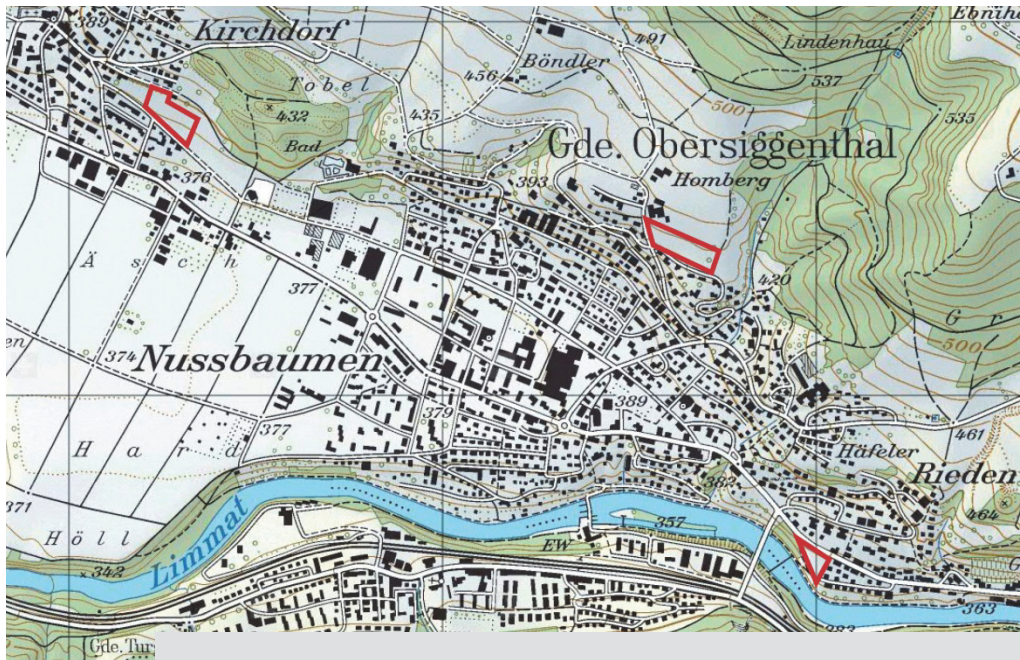




Erschliessung Grundstücke Nutzungsplanungs- revision

Verkehrsgutachten

Gemeinde Obersiggenthal

14. August 2013

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Auftrag	5
1.3 Fragestellungen	5
2 Anmerkungen zum Verkehrsgutachten	6
2.1 VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute)	6
2.2 Baugesetz Kanton Aargau	6
2.3 Berechnung Verkehrserzeugung	6
2.4 Bestehende Verkehrsbelastung	7
3 Umzonung Austrasse	8
3.1 Ausgangslage / Bestand	8
3.2 Berechnung Verkehrserzeugung	9
3.3 Strassenklassierung	9
3.4 Strassenquerschnitt	10
3.5 Beurteilung	11
3.6 Empfehlung und Anpassungen	11
4 Einzonung Loo Höhenstrasse	12
4.1 Ausgangslage / Bestand	12
4.2 Berechnung Verkehrserzeugung	13
4.3 Strassenklassierung	13
4.4 Strassenquerschnitt	14
4.5 Beurteilung	14
4.6 Empfehlung und Anpassungen	15
5 Einzonung Gebiet Ried	16
5.1 Ausgangslage / Bestand	16
5.2 Berechnung Verkehrserzeugung	17
5.3 Strassenklassierung gemäss Verkehrsrichtplan	17
5.4 Sichtweiten Knoten	17
5.5 Beurteilung	18
5.6 Empfehlung und Anpassungen	18

Bearbeitung

*Moritz Hildebrand
Rupert Wimmer
Katrin Unger*

*BSc FHO in Raumplanung
Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA
Praktikantin*

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Titelbild: Überblick Grundstücke (Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo JA130142)

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Obersiggenthal befindet sich in der Nutzungsplanungsrevision. Die öffentliche Auflage hat stattgefunden. Das Einwendeverfahren brachte einige Rückmeldungen bezüglich der Erschliessung. Konkret gibt es folgende Einwendungen:

- Umzonung Austrasse: Dimensionierung und Kapazität der Austrasse wird in Frage gestellt

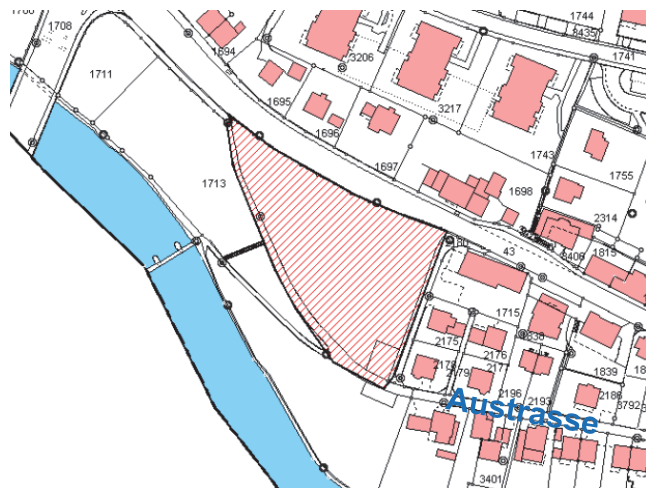


Abbildung 1:
Übersicht Fläche Umzonung gemäss Nutzungsplanungsrevision

- Einzonung Loo Höhenstrasse: Dimensionierung und Kapazität der Hombergstrasse und des Hombergsteigs wird als ungenügend beurteilt

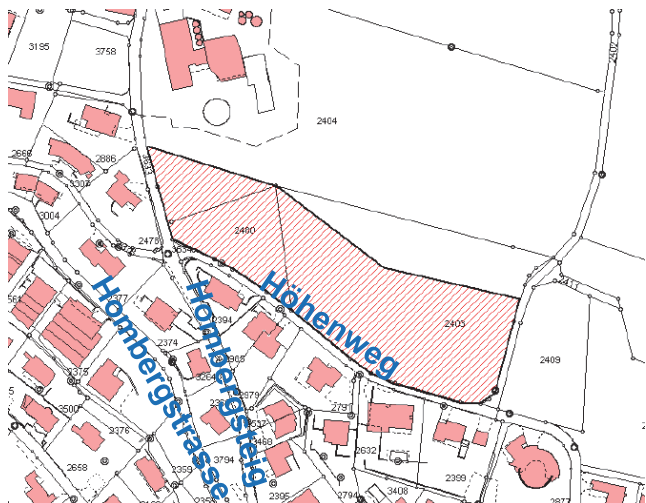


Abbildung 2:
Übersicht Fläche Einzonung gemäss Nutzungsplanungsrevision

- Einzonung Gebiet Ried; Beeinträchtigung Radweg Kirchweg durch MIV-Querung über Erlenweg und Längsfahrten auf dem Kirchweg

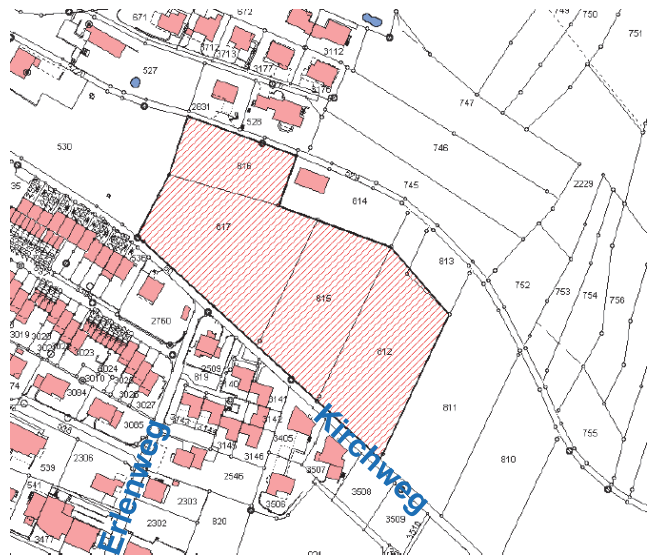


Abbildung 3:
Übersicht Fläche Einzonung gemäss Nutzungsplanungsrevision

1.2 Auftrag

Die Metron Verkehrsplanung AG wurde von der Gemeinde Obersiggenthal beauftragt, ein Verkehrsgutachten zu erstellen, welches zu den Einwendungen Stellung nimmt. Die Einwendungen sollen verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch beurteilt werden.

1.3 Fragestellungen

- Wie sieht die heutige sowie die künftige Verkehrsbelastung aus, welche Auswirkungen haben diese auf die betroffenen Strassen?
- Wie wird die Dimensionierung der Strassen beurteilt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs?
- Sind allenfalls situative Anpassungen notwendig, um gewisse Situationen zu entschärfen?
- Sind ein Ausbau der Erschliessung oder situative Anpassungen aufgrund der neuen Einzonungen erforderlich, um gewisse Situationen zu entschärfen?

2 Anmerkungen zum Verkehrsgutachten

2.1 VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute)

Die VSS-Normen sind als Empfehlungen zu betrachten, je nach Situation ist eine Abweichung von der Norm sinnvoll und gerechtfertigt.

SN 640 045 Projektierung Grundlagen, Strassentyp Erschliessungsstrassen

In der Norm 640 045 sind die Erschliessungsstrassen behandelt. Neben den unterschiedlichen Typen werden in der Norm Ausbaustandards und Belastungsgrenzen definiert.

SN 640 201 Geometrische Normalprofile

Die Norm 640 201 gibt Aufschluss über die Abmessungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Unter anderem werden die Breiten von Fahrzeugen und Zuschlägen definiert. Die Personenwagen werden mit einer minimalen Breite von 1.80m bemessen. Die Tendenz zu breiteren Personenwagen ist vorhanden, jedoch wird im Folgenden mit dem Minimalmass gerechnet. Für Steigungen werden keine zusätzlichen Zuschläge hinzugefügt.

2.2 Baugesetz Kanton Aargau

Im Baugesetz des Kantons Aargaus werden, unter §111, Abstände von Einfriedungen (Hecken, Mauern etc.) zu Strassengrenzen festgelegt (siehe Abbildung 4). Für Einfriedungen bis zu einer Höhe von 1.80m gilt der Abstand von 0.60m gegenüber Gemeindestrassen.

§ 111 Abstände

¹ Die vom Strassenmark gemessenen Abstände betragen: *

- a) für Bauten und Anlagen gegenüber Kantonsstrassen 6 m, gegenüber Gemeindestrassen 4 m; die Gemeinden können für Stützmauern, Böschungen und Parkfelder gegenüber Gemeindestrassen andere Abstände festlegen,
- b) * ...
- c) für Einfriedigungen bis zu 80 cm Höhe gegenüber Kantonsstrassen 1 m; gegenüber Gemeindestrassen 60 cm, wenn die Gemeinden nichts anderes festlegen,
- d) für Einfriedigungen von mehr als 80 cm bis zu 1.80 m Höhe und für einzelne Bäume gegenüber Kantonsstrassen 2 m; gegenüber Gemeindestrassen 60 cm, wenn die Gemeinden nichts anderes festlegen.

*Abbildung 4:
Auszug Baugesetz vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Januar 2013)*

2.3 Berechnung Verkehrserzeugung

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung wurden diverse Annahmen getroffen. Diese Annahmen beruhen auf Erfahrungswerten der Verkehrsplanung, sie sind wissenschaftlich fundiert. Jedoch zeigen sie auch eine gewisse Spannweite auf und variieren. (Quellenverzeichnis siehe Kap. 0)

2.4 Bestehende Verkehrsbelastung

Um die bestehende Verkehrsbelastung zu erheben wurde am Dienstag 13. August 2013 zwischen 17:00 und 18:00 eine Verkehrszählung durchgeführt. Diese ergab in der massgebenden Abendspitzenstunde (ASP) folgende Belastungen:

Austrasse: 30 Fahrzeuge

Hombergsteig: 17 Fahrzeuge

Mit diesen Zahlen und dem berechneten Mehrverkehr kann die Zunahme in der ASP beziffert werden.

Die Anzahl Wohneinheiten, Parkplätze und Fahrten pro Tag für den Bestand wurden aufgrund der Einzugsgebiete, der Parzellengrösse und der Ausnützungsziffer berechnet. Sie sind als Annäherung an den effektiven Verkehr zu betrachten.

3 Umzonung Austrasse

3.1 Ausgangslage / Bestand

Die Gebiet Ausstrasse liegt im südlichen Teil der Gemeinde Obersiggenthal, in einem Einfamilienhausquartier in der Nähe der Limmat. Das Wohnquartier verfügt bestehend über rund 30 Wohneinheiten und wird durch die Austrasse erschlossen.

Die Austrasse weist eine Fahrbahnbreite von durchschnittlich 4.0m auf, was auch der Parzellenbreite entspricht. Die Austrasse ist keine Tempo 30 Zone, es gilt deshalb die generelle Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Auf der Gesamtlänge der Strasse von 200m sind diverse Vorplätze und Einfahrten vorzufinden. Ansonsten wird die Strasse durch private Vorgärten und Grundstücksmauern begrenzt. Die Strasse weist keine Trottoirs 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.



Abbildung 5:
Einmündung Landstrasse in die Austrasse



Abbildung 6:
Austrasse, Blickrichtung Zentrum



Abbildung 7:
Austrasse, Blickrichtung Baden



Abbildung 8:
Austrasse, Blickrichtung Zentrum

3.2 Berechnung Verkehrserzeugung

Gemäss der heutigen Bau- und Zonenordnung könnten bei einer Umzonung und Überbauung des Gebietes 1'950m² Bruttogeschossfläche erstellt werden. Dies entspricht rund 15 Wohneinheiten. Die Berechnung der Verkehrserzeugung ergab folgende Werte:

	Wohneinheiten	Parkplätze	Fahrten/Tag	Fahrten ASP
Bestand	30	70	210	30
Neu	15	25	75	15
Gesamt	45	95	285	45

Die massgebende Verkehrszunahme in der Abendspitzenstunde beträgt rund 50%.

3.3 Strassenklassierung

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Die Austrasse ist im kommunalen Verkehrsrichtplan I (Strassenklassierung und öffentlicher Verkehr) als Zufahrtsstrasse ausgewiesen. Ausserdem wird sie im Verkehrsrichtplan II (Langsamverkehr) als Radweg mit besonderer Bedeutung aufgeführt.

VSS-Norm SN 640 045

Gemäss der VSS-Norm handelt es sich bei der Austrasse um eine Zufahrtsstrasse. Eine Zufahrtsstrasse ermöglicht die Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse von bis zu 150 Wohneinheiten (Bestand: 30 Wohneinheiten, Neubau: 15 Wohneinheiten) und weist einen oder zwei Fahrstreifen auf. Der Grundbegegnungsfall ist mit Personenwagen / Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit festgelegt. In der Regel sind Zufahrtsstrassen nicht durchgehend befahrbar, sondern bieten die Möglichkeit des Wendens durch den Einbezug von Vorplatzflächen. Ein Trottoir ist nicht zwingend notwendig, eine Mischverkehrsfläche genügt.

3.4 Strassenquerschnitt

Bei dem bestehenden Temporegime von 50km/h ist auf beiden Seiten des Fahrzeuges je ein Bewegungsspielraum von 20cm notwendig. Zudem ist ein Sicherheitszuschlag von je 20cm einzuplanen, jedoch kann auf den äusseren Zuschlag verzichtet werden, wenn keine feste Bauten direkt am Fahrbahnrand stehen (z. Bsp. Mauern, Unterstände etc.). Der Gegenverkehrszuschlag beträgt 30cm. Das führt zu einem minimalen Querschnitt von 5.1m (siehe Abbildung 9).

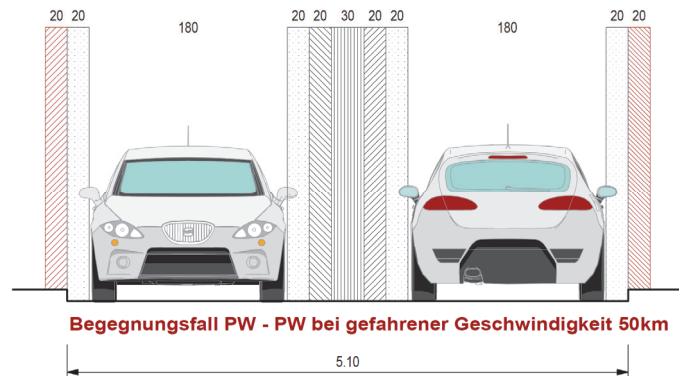


Abbildung 9:
Normquerschnitt bei Fahrzeugbreite 1.80m

Wenn man davon ausgeht, dass die gefahrene Geschwindigkeit maximal 20 km/h beträgt (wie in einer Begegnungszone), sieht die Berechnung anders aus. Der Sicherheitszuschlag beträgt je 20 cm, jedoch kann auf den äusseren Zuschlag verzichtet werden, wenn keine feste Bauten direkt am Fahrbahnrand stehen (z. Bsp. Mauern, Unterstände etc.). Auf den Bewegungsspielraum und den Gegenverkehrszuschlag kann, gemäss der VSS-Norm, bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h verzichtet werden. Das führt zu einem minimalen Querschnitt von 4.00 m (siehe Abbildung 10).

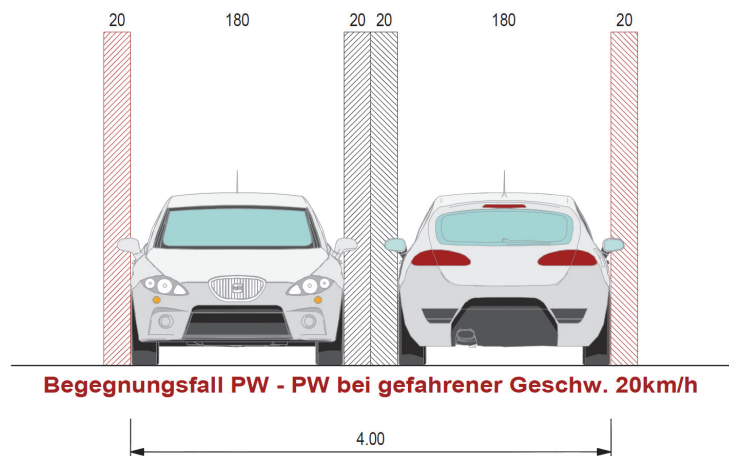


Abbildung 10:
Normquerschnitt bei Fahrzeugbreite 1.80m

3.5 Beurteilung

Die Klassierung der Ausstrasse als Zufahrtsstrasse ist gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan und der Beurteilung mit der VSS-Norm übereinstimmend. Der bestehende Strassenquerschnitt von rund 4.0m deckt die minimalen Anforderungen ab. Die Wendemanöver sowie gewisse Begegnungsfälle können unter Benützung der Vorplätze stattfinden. Quartierfremder Verkehr hat die Möglichkeit am Ende der Strasse zu Wenden. Die absolute Zahl an Fahrten in der Abendspitzenstunde (45 Fahrten), inklusive des Mehrverkehrs, liegt innerhalb der Norm für Zufahrtsstrassen (100 Fahrten).

3.6 Empfehlung und Anpassungen

Die Austrasse deckt, unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs, die minimalen Anforderungen ab. Es sind keine Anpassungen notwendig. Bei künftigen Bauvorhaben an der Austrasse soll die Sicherung von zusätzlichem Land zum Ausbau der Strasse forciert werden. Zudem sollen die Grenzabstände für Einfriedungen eingehalten werden (siehe Kapitel 2.2).

Der durch die Umzonung zusätzlich generierte motorisierte Verkehr kann im vorhandenen Querschnitt abgewickelt werden. Es sind keine Anpassungen notwendig. Bei künftigen Bauvorhaben sollen zusätzliche Flächen gesichert werden um einen Ausbau der Strasse zu ermöglichen.

Das bestehende Temporegime von 50km/h ist zu senken und eine Tempo 30 Zone oder eine Begegnungszone zu erstellen.

4 Einzoning Loo Höhenstrasse

4.1 Ausgangslage / Bestand

Das Gebiet im Loo liegt im nördlichen Teil der Gemeinde in Hanglage und ist mehrheitlich mit Einfamilienhäusern überbaut. Das Gebiet wird primär über den Hombergsteig und die Hombergstrasse erschlossen, diese haben bestehend ein Einzugsgebiet von rund 60 Wohneinheiten. Die Erschliessung von der Hertensteinstrasse über die Nuechtalstrasse zum Höhenweg ist für die einzuzonenden Grundstücke sekundär. Es wird davon ausgegangen, dass diese Verbindung nur direkte Anwohner des östlichen Teils des Höhenwegs benutzen.

Der Hombergsteig hat eine Fahrbahnbreite von 4.00-4.50m und eine Parzellenbreite von 4.25-5.25m. Die Hombergstrasse, welche den Hombergsteig mit der Hertensteinstrasse verbindet, hat eine Fahrbahn- und Parzellenbreite von 4.50-5.25m. Der Höhenweg hat bestehend eine Breite von 3.5m, dieser kann im Rahmen der Überbauung der Grundstücke noch hangseitig zu Lasten der Grundstücke erweitert werden. Der Hombergsteig, der Höhenweg sowie die Hombergstrasse weisen keine Trottoirs auf, es gilt das Mischverkehrsprinzip. Das gesamte Gebiet ist der Tempo 30 Zone zugewiesen. Auf der Gesamtlänge der Strasse (ca. 280m) sind diverse Vorplätze und Einfahrten vorzufinden. Ansonsten wird die Strasse durch private Vorgärten und Grundstücksmauern begrenzt.



Abbildung 11:
Verzweigung Hombergsteig - Hombergstrasse



Abbildung 12:
Normalprofil Hombergsteig



Abbildung 13:
Seitliche Grundstückszufahrten



Abbildung 14:
Knoten Hombergsteig - Höhenweg

4.2 Berechnung Verkehrserzeugung

Gemäss der heutigen Bau- und Zonenordnung könnten bei einer Einzonung und Überbauung des Gebietes 3'130m² Bruttogeschossfläche erstellt werden. Dies entspricht rund 25 Wohneinheiten. Die Berechnung der Verkehrserzeugung ergab folgende Werte:

	Wohneinheiten	Parkplätze	Fahrten/Tag	Fahrten ASP
Bestand	60	150	450	17
Neu	25	35	105	25
Gesamt	85	185	555	42

Die massgebende Verkehrszunahme für den Hombergsteig in der Abendspitzenstunde beträgt rund 150%.

4.3 Strassenklassierung

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Der Hombergsteig wird im Verkehrsrichtplan I (Strassenklassierung und öffentlicher Verkehr) als Zufahrtsstrasse ausgewiesen. Die Hombergstrasse wird als Quartiersammelstrasse deklariert.

VSS-Norm SN 640 045

Gemäss der VSS-Norm handelt es sich beim Hombergsteig und der Hombergstrasse um Zufahrtsstrassen. Eine Zufahrtsstrasse ermöglicht die Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse von bis zu 150 Wohneinheiten (Bestand: 60 Wohneinheiten, Neubau: 25 Wohneinheiten) und weist einen oder zwei Fahrstreifen auf. Der Grundbegegnungsfall ist mit Personenwagen / Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit festgelegt. In der Regel sind Zufahrtsstrassen nicht durchgehend befahrbar, sondern bieten die

Möglichkeit des Wendens durch den Einbezug von Vorplatzflächen. Ein Trottoir ist nicht zwingend notwendig, eine Mischverkehrsfläche genügt.

4.4 Strassenquerschnitt

Das bestehende Temporegime von 30km/h (Tempo 30 Zone) führt beidseitig zu einem Bewegungsspielraum von 20cm. Der Sicherheitszuschlag beträgt 20cm, jedoch kann auf den äusseren Zuschlag verzichtet werden, wenn keine feste Bauten direkt am Fahrbahnrand stehen (z. Bsp. Mauern, Unterstände etc.). Auf den Gegenverkehrszuschlag kann, gemäss der VSS-Norm, bei Geschwindigkeiten unter 30km/h verzichtet werden. Das führt zu einem minimalen Querschnitt von 4.40m (siehe Abbildung 15).

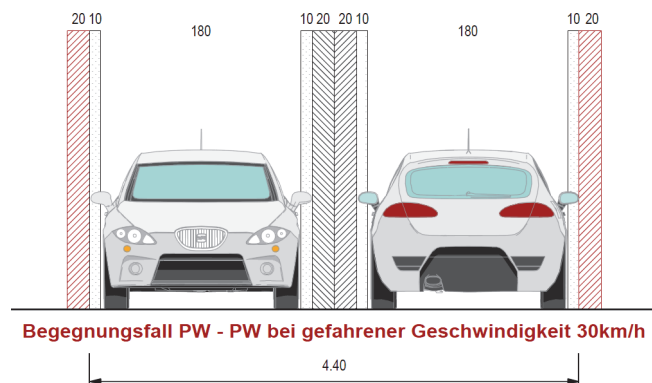


Abbildung 15:
Normquerschnitt bei Fahrzeugbreite 1.80m

4.5 Beurteilung

Die Klassierung des Hombersteigs als Zufahrtsstrasse ist gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan und der Beurteilung mit der VSS-Norm übereinstimmend. Der bestehende Strassenquerschnitt von rund 4.0m deckt die minimalen Anforderungen ab. Die Wendemanöver sowie die knappen Begegnungsfälle können unter Benützung der Vorplätze stattfinden. Die absolute Zahl an Fahrten in der Abendspitzenstunde (42 Fahrten), inklusive des Mehrverkehrs, liegt innerhalb der Norm für Zufahrtsstrassen (100 Fahrten).

Die Klassierung der Hombergstrasse als Quartierserschliessungsstrasse gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan scheint aufgrund der Beurteilung mit der VSS-Norm zu hoch. Das Einzugsgebiet beinhaltet schätzungsweise 85 Wohneinheiten (inkl. der zu einzonenden Fläche), was gemäss der VSS-Norm zu einer Klassierung als Zufahrtsstrasse führen würde.

Rechtsgültig ist der kommunale Verkehrsrichtplan und somit gilt für die Hombergstrasse die Klassierung als Quartiersammelstrasse. Diese verlangt gemäss der VSS-Norm zwei Fahrsteifen, mindestens einseitig ein Trottoir und einen Grundbegegnungsfall von Lastwagen / Personenwagen. Die Anforderungen an den Grundbegegnungsfall können mit einer Fahrbahnbreite von 5.25m erfüllt werden (siehe Abbildung 16). Der bestehende Strassenquerschnitt weist eine Breite von 4.5-5.0m auf und die Strassenparzelle hat eine Breite von 5.0-5.5m. Dies führt dazu, dass der erforderliche Querschnitt von 5.25m nur

teilweise erfüllt werden könnte. Das einseitige Trottoir wurde dabei nicht berücksichtigt, da es nur mittels Landerwerb umgesetzt werden könnte.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Situation scheint jedoch ein Ausbau der Hombergstrasse aufgrund der Anforderungen der VSS-Norm an eine Quartiersammelstrasse nicht verhältnismässig. Mit den vorhandenen tiefen Geschwindigkeiten, der geringen Verkehrsbelastung, dem bestehenden Mischverkehrsprinzip und der Einfamilienhaus-Struktur mit den Vorplätzen, wird die Hombergstrasse als ausreichend ausgebaut beurteilt. Die Begegnungsfälle zwischen Personenwagen können im vorhandenen Querschnitt stattfinden. Die Begegnungsfälle zwischen Personenwagen und Lastwagen können mit Einbezug der privaten Vorplätze auch abgedeckt werden.

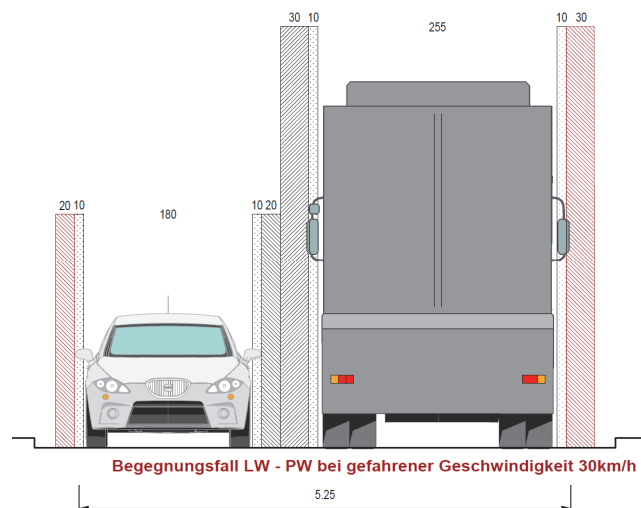


Abbildung 16:
Normquerschnitt bei Fahrzeugbreite 1.80m und 2.55m

4.6 Empfehlung und Anpassungen

Der Hombergsteig deckt, unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs, die minimalen Anforderungen ab. Es sind keine Anpassungen notwendig. Bei künftigen Bauvorhaben am Hombergsteig soll die Sicherung von zusätzlichem Land zum Ausbau der Strasse forciert werden. Zudem sollen die Grenzabstände für Einfriedungen eingehalten werden (siehe Kapitel 2.2).

Die Hombergstrasse deckt aus verkehrsplanerischer Sicht die notwendigen Bedürfnisse ab. Es wird empfohlen vorläufig keine Anpassungen an der Hombergstrasse vorzunehmen. Langfristig ist ein Ausbau zwingend. Bei künftigen Bauvorhaben am der Hombergstrasse soll deshalb die Sicherung von zusätzlichem Land zum Ausbau der Strasse forciert werden. Zudem sollen die Grenzabstände für Einfriedungen eingehalten werden (siehe Kapitel 2.2).

Der durch die Einzonung zusätzlich generierte motorisierte Verkehr kann in den vorhandenen Querschnitten abgewickelt werden. Bei künftigen Bauvorhaben sollen zusätzliche Flächen gesichert werden um den Ausbau der Strassen zu ermöglichen.

5 Einzoning Gebiet Ried

5.1 Ausgangslage / Bestand

Das Gebiet Ried liegt im westlichen Teil der Gemeinde Obersiggenthal. Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser prägen diese Wohngegend. Die Erschliessung erfolgt über den Erlenweg, dieser hat bestehend ein Einzugsgebiet von schätzungsweise 25 Wohneinheiten. Auf dem Kirchweg verläuft die kantonale Radroute R520, die mehrheitlich vom Schul- und Freizeitverkehr genutzt wird. Für die Erschliessung der einzuzonenden Grundstücke soll der Erlenweg verlängert werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Zufahrt über die Wiedackerstrasse und den Kirchweg nicht genutzt wird. Es ist nur mit wenig motorisiertem Verkehr auf dem Kirchweg zu rechnen.

Der Erlenweg hat eine Breite zwischen 4.0-5.0m. Der Kirchweg hat eine Breite von 4.0m. Beide Strassen verfügen über keine Trottoirs, es gilt das Mischverkehrsprinzip.



Abbildung 17:
Knoten Erlenweg - Kirchweg, Blickrichtung Kirchdorf



Abbildung 18:
Knoten Erlenweg - Kirchweg, Blickrichtung Zentrum



Abbildung 19:
Knoten Erlenweg - Kirchweg



Abbildung 20:
Erlenweg, Blickrichtung Kirchweg

5.2 Berechnung Verkehrserzeugung

Durch die Überbauung der Grundstücke können nach der heutigen Bau- und Zonenordnung 5'120m² Bruttogeschossfläche erstellt werden. Dies entspricht rund 40 Wohneinheiten. Dies führt täglich zu rund 120 und zu 25 Fahrten in der Abendspitzenstunde.

5.3 Strassenklassierung gemäss Verkehrsrichtplan

Der Erlenweg und der Kirchweg wird im Verkehrsrichtplan I (Strassenklassierung öffentlicher Verkehr) als Zufahrtsstrasse ausgewiesen. Zudem ist der Kirchweg im Verkehrsrichtplan II (Langsamverkehr) als "Radroute Mischverkehr" ausgewiesen.

5.4 Sichtweiten Knoten

Gemäss den Empfehlungen des Kantons Aargaus zu "Sicht an Knoten und Ausfahrten" vom Januar 2001, sind für die vorliegende Situation Sichtweiten von 25m für einfahrende motorisierte Fahrzeuge einzuhalten (siehe Abbildung 21). Das Sichtfeld muss zwischen 0.80m und 3.00m über der Fahrbahnebene hindernisfrei sein.

Diese 25m können jedoch zum heutigen Zeitpunkt nicht eingehalten werden. Hecken der angrenzenden Grundstücke schränken die Sichtweiten und das Sichtfeld ein.



Abbildung 21:
Erforderliche Sichtweiten

5.5 Beurteilung

Die zusätzliche Belastung des Erlenwegs durch den Mehrverkehr wird als verträglich eingestuft. Das Einbiegen in die Landstrasse wird durch den Mehrverkehr zusätzlich erschwert, die Kapazitätsgrenze würde schätzungsweise noch nicht erreicht werden. Auf dem Erlenweg ist das Kreuzen zweier Personenwagen möglich. Die Sichtweiten von 25m können nicht eingehalten werden.

5.6 Empfehlung und Anpassungen

Gemäss den Empfehlungen des Kantons Aargau zu "Sicht an Knoten und Ausfahrten" vom Januar 2001, muss das Sichtfeld zwischen 0.80m und 3.00m hindernisfrei sein. Das Sichtfeld kann unter anderem mit dem Zurückschneiden der Hecken eingehalten werden. Zur Signalisation des Knotens ist eine Markierung der Fahrbahnfläche, wie beim Knoten Kirchweg / Schützenstrasse, zu prüfen (siehe Abbildung 22 und Abbildung 23). Als Vortrittsregelung empfehlen sich, wie beim Knoten Kirchweg / Schützenstrasse, Haifischzähne für die Querbeziehung (Erlenweg). Die Leistungsfähigkeit des Knotens Knoten Erlenweg / Landstrasse genauer zu prüfen. Der Ausbau des oberen Teils des Erlenwegs von 4.0m auf 5.0m, zu Lasten der Parzelle 2509, ist bei einem Neubau zu prüfen (siehe Abbildung 21). Es wird zudem empfohlen, die Verbindung zwischen den einzuzonenden Grundstücke und der Wiedackerstrasse über den Kirchweg baulich zu unterbinden. Damit soll der motorisierte Verkehr klar in den Erlenweg geführt werden.



Abbildung 22:
Zufahrt Knoten Kirchweg - Schützenstrasse



Abbildung 23:
Knoten Kirchweg - Schützenstrasse

Die Sichtweiten und das Sichtfeld können, beispielsweise mit dem Zurückschneiden der Hecken oder einer Neugestaltung und Aufweitung des Knotenbereichs, eingehalten werden. Zur Kennzeichnung der Querungsstelle ist eine Markierung der Fahrbahn und die Regelung mit Haifischzähnen zu prüfen. Bei einem Bauvorhaben auf der Parzelle 2509 soll die Sicherung von zusätzlichem Land, zum Ausbau der Strasse, forciert werden. Eine bauliche Sperrung (z. Bsp. Absperrpfosten) der Verbindung zwischen den einzuzonenden Grundstücke und der Wiedackerstrasse soll geprüft werden.

Quellenverzeichnis

Kriterium	Wert	Quelle
Ausnützungsziffer (AZ)	W2: 0.4 W3: 0.6	Bau- und Nutzungsordnung Obersigenthal, 31.3.1998
Geschätzte Wohneinheiten (WE)	130m ²	Erfahrungswert (Annahme)
Bewohner: Tägliche Fahrten / PP	3.0	Erfahrungswert (Annahme)
Besucher: Tägliche Fahrten / PP	3.0	Erfahrungswert (Annahme)
PP / BGF m ²	1PP / 80-100m ²	VSS Norm SN 640 281, 1.2.2006 (EFH)
Wohnen: Anteil Quellverkehr am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)	7%	Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Abschätzung Verkehrserzeugung - Dr. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000
Wohnen: Anteil Zielverkehr am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)	14%	Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Abschätzung Verkehrserzeugung - Dr. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000