

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Raumentwicklung

**Orts-, Siedlungs- und Regionalplanung Ost**  
Oliver Hager, dipl. Arch. FH / Raumplaner ETHZ  
Kreisplaner  
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau  
062 835 32 72  
oliver.hager@ag.ch  
www.ag.ch/raumentwicklung

Gemeinderat Obersiggenthal  
Landstrasse 134a  
5415 Nussbaumen

21. Oktober 2024

**STELLUNGNAHME**

Geschäfts-Nr.: BVUARE.24.159 (bitte in allen Korrespondenzen angeben)  
Gemeinde: Obersiggenthal  
Bezeichnung: Erscheinungsbild K114 Landstrasse

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinde Obersiggenthal reichte den Entwurf des Entwicklungsrichtplans (ERP) "Landstrasse K114" und den Vorentwurf des zugehörigen Rahmengestaltungsplans (RGP) für eine bilaterale Stellungnahme ein. Die Abteilung Raumentwicklung (ARE) hat die Vorlage unter Einbezug der Abteilungen Tiefbau (ATB) und Verkehr (AVK) gesichtet und nimmt nachstehend Stellung.

**1. Ausgangslage**

**1.1 Eingereichte Planungsunterlagen**

- Situationsplan ERP "Landstrasse K114" 1:3'000 vom 20. März 2024
- Planungsbericht ERP "Landstrasse K114" vom 20. März 2024
- Situationsplan (Blatt 1/3 Kirchdorf) RGP "Landstrasse K114" 1:1'000 vom 20. März 2024
- Situationsplan (Blatt 2/3 Nussbaumen) RGP "Landstrasse K114" 1:1'000 vom 20. März 2024
- Situationsplan (Blatt 3/3 Rieden) RGP "Landstrasse K114" 1:1'000 vom 20. März 2024
- Sondernutzungsvorschriften (SNV) vom 20. März 2024
- Planungsbericht RGP "Landstrasse K114" vom 20. März 2024

**1.2 Planerische Absicht der Stadt**

Ausgehend von den Zielvorstellungen der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Gemeinde Obersiggenthal für die K114 Landstrasse sowie den kantonalen Vorgaben und den regionalen Entwicklungszielen wurden die Entwicklungsvorstellungen entlang der K114 Landstrasse in einem mehrstufigen Konkurrenzverfahren konkretisiert.

Die resultierende Entwicklungsstudie «Erscheinungsbild Landstrasse» von 2017 gibt einerseits Hinweise für die Gestaltungsprinzipien des Strassenraums und zeigt andererseits Möglichkeiten für eine

gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen auf. Die abgestimmten Erkenntnisse aus der Entwicklungsstudie wurden im Juli 2018 in Form eines Leporellos als Entwicklungsthesen festgehalten und der Öffentlichkeit präsentiert.

Die Entwicklungsthesen zum Erscheinungsbild Landstrasse wurden nun in einem mehrjährigen Prozess mit Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der ATB, AVK und ARE in einen ERP überführt. Dieser stellt das behördenverbindliche Planungsinstrument dar und bildet die in den Entwicklungsthesen zentralen planerischen Inhalte ab. Der ERP hat damit Richtplancharakter und bildet die Grundlage für die qualitativen Beurteilungen von Bauprojekten und von Gestaltungsplänen (GP).

Parallel wurde ein erster Entwurf eines eigentümergebundenen RGP, der die Vorschriften für eine koordinierte Planung aller Beteiligten entlang der K114 Landstrasse definiert, erstellt.

Die vorliegenden Planungen berühren kantonale Interessen. Dazu sind koordinierte Aussagen für die weitere Bearbeitung der Planungsinstrumente sinnvoll.

## **2. Gesamtbeurteilung**

Der ganze Planungsprozess für eine gesamtheitliche Entwicklung des Siedlungs- und Strassenraums entlang der Landstrasse in Obersiggenthal ist vorbildlich und wegweisend.

Der resultierende ERP klärt die strategischen Ausrichtungen in der Abstimmung Siedlung und Verkehr und gewährleistet damit die Kohärenz der öffentlichen und privaten Massnahmen. Damit hat dieses Planungsinstrument aus kantonaler Sicht für dieses Gebiet eine Berechtigung und die Erstellung ist begrüssenswert. Die Inhalte des ERP weisen aus fachlicher Sicht grundsätzlich eine sehr gute Qualität auf. Er bildet somit eine relevante und besonders bedeutsame Planungsgrundlage für die Entwicklung dieses wichtigen Siedlungsgebiets und des Strassenraums der K114 Landstrasse.

Der Entwurf des RGP mit einer Unterteilung in drei Strassenabschnitte ist grundsätzlich kohärent mit dem zugrunde liegenden ERP. Mit der Planung wurde versucht, sämtliche Anliegen bestmöglich zu berücksichtigen und grundeigentümergebundlich sinnvoll zu verankern. Um dies zu ermöglichen, musste im RGP teilweise von gewissen kantonalen Grundsätzen abgewichen werden.

Die vorliegende Stellungnahme behandelt nicht alle relevanten Themen und genügt nicht den Anforderungen einer kantonalen Vorprüfung. Die nachfolgenden grob abgestimmten Inhalte und Hinweise sollten in der weiteren Planung angemessen berücksichtigt werden.

Eine Weiterführung des Planungsprozesses liegt im kantonalen Interesse und würde sehr begrüsst werden.

### **2.1 Regionale Abstimmung**

Es gilt die regionale Betrachtung vom Regionalplanungsverband Baden Regio noch in geeigneter Form einfließen zu lassen. Spätestens vor dem Start des Gestaltungsplanverfahrens ist die regionale Abstimmung erforderlich.

### **2.2 Belange Raumplanung**

Die wichtigsten städtebaulichen und ortsspezifischen Themen wurden in den jeweiligen Strassenabschnitten identifiziert und in den vorliegenden Planungsinstrumenten umgesetzt. Das stellt eine gute Grundlage für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung und Strassenraumgestaltung dar. Es gilt aber noch Nachfolgendes zu beachten:

## **Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)**

Im ISOS ist der Ortsteil Kirchdorf von nationaler Bedeutung eingestuft. Eine entsprechende Auseinandersetzung mit dem ISOS und den Schutzziele fehlt. Dies ist in den Planungsberichten zu ergänzen und die Schutzziele sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Die K114 Landstrasse verläuft am südlichen Dorfrand und liegt teilweise in der Umgebungsrichtung II "Ebene mit ausgedehntem Wies- und Ackerland" mit dem höchsten Erhaltungsziel a. Mit den vorliegend ortsplanerischen Überlegungen und den vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhaltung und Weiterführung der offenen Landschaft mit Streuobstwiesen, Acker- und Wiesenflächen im Bereich der beiden Ortseingänge (Zelgi und Hard) wird dem Erhaltungsziel Rechnung getragen.

Die Brühlstrasse als wichtiger Zugang und die geplante Knotenform sind ein bedeutender Auftakt zum ortsbaulich sensiblen Kernbereich von Kirchdorf. Dies ist bei der weiteren Planung (Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse K114, Abschnitt Kirchdorf) zu berücksichtigen. Aus fachlicher Sicht könnte die Brühlstrasse als Verbindung Dorfkern–Landstrasse durch eine strassenbegleitende Baumreihe im südlichen Abschnitt gestärkt werden.

### **Ausgleichsmassnahmen**

Die Erhöhung der Ausnützung, ein zusätzliches Vollgeschoss oder die maximale Gebäudelänge sind als Ausgleichsmassnahmen der Strassenraumaufwertung im RPG grundeigentümerverbindlich festgelegt. Somit handelt es sich um eine abweichende Festlegung vom allgemeinen Nutzungsplan.

Gemäss § 8 Abs. 3 Bauverordnung (BauV) kann mit einem GP vom allgemeinen Nutzungsplan abgewichen werden. Es ist dabei aber aufzuzeigen, wie diese Abweichung zu einem siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis führt. Der vorliegende GP-Perimeter umfasst zwar die erste und betroffene Bautiefe, legt aber "nur" für den Strassenraum konkrete qualitative Massnahmen bis zur neu definierten Baulinie fest. Somit handelt es sich bei den Ausgleichsmassnahmen um eine generelle Erhöhung der ersten Bautiefe. Das genügt nicht. Das bessere Ergebnis der Abweichung ist somit mit dem RGP zu begründen. Dazu fehlt eine auf den ERP gestützte vertiefende städtebauliche beziehungsweise freiräumliche Grundlage und daraus resultierende weitergehende qualitative Festlegungen für die erste Bautiefe im Gestaltungsplanperimeter.

Alternativ könnte parallel zum RGP eine Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung mit der Implementierung der Ausgleichsmassnahmen mit verknüpften qualitativen Zielvorstellungen für die erste Bautiefe geprüft werden.

### **Freiraum/Ökologie/Klima**

Es fehlen im ERP konkrete Aussagen und im RGP sinnvolle Festlegungen zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung (Lokalklima) sowie zur ökologischen Vernetzung inklusive Weiterführung ausserhalb des Perimeters und der Biodiversität.

### **Querachsen/Querbezüge**

Quer zur Landstrasse und quer zum Hang beziehungsweise zur Limmat bestehen zahlreiche Bezüge (Landschaftsfenster), gewachsene Freiraumstrukturen und Achsen, welche die verschiedenen Ortsteile und Landschaftsräume miteinander und mit der Landstrasse verbinden. Diese städtebaulichen und freiraumplanerischen Querachsen haben ein grosses Potenzial und sollen entsprechend gestärkt, erlebbar und zugänglich gemacht werden. Aus fachlicher Sicht fehlt eine entsprechend übergeordnete Zielsetzung im RGP.

### **Querungsflächen / Einmündungen in die Landstrasse**

Platzartig gestaltete Querungsflächen und Anschlüsse an die K114 Landstrasse sind wichtige Orte, um den Strassenraum aufzuwerten, die Strassen attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr zu verbinden und den öffentlichen Raum zu beleben. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum soll auch an

grösseren Knotenpunkten wie unter anderem dem "Markthofkreisel" oder dem "Brückenkopf" durch eine strassenübergreifende, gesamtträumliche und qualitätsvolle Gestaltung erhöht werden (vgl. Strategie Gesamtverkehrskonzept [GVK] "Aufwertung Ortsdurchfahrten"). Die Umsetzung im RGP ist gestützt auf die Vorgaben des ERP noch nicht vollumfänglich gelungen.

### **2.3 Belange Verkehr**

Die kantonalen Interessen zur Funktionsfähigkeit und Raumsicherung der K114 Landstrasse, der Abstimmung Siedlung und Verkehr mit einer Aufwertung der Strassen- und Freiräume, wie auch des Erhaltungsmanagements sind auch im RGP grundsätzlich gewahrt.

Es gilt aber noch Folgendes zu beachten:

#### **Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK)**

Das rGVK Ostaaargau und die Planungen zum Erscheinungsbild Landstrasse wurden in den letzten Jahren stufengerecht auf hoher Flughöhe aufeinander abgestimmt. Das vertiefende Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung (ab 2022) nahm die bisher vorliegenden Planungen der Gemeinde als verbindliche Ergebnisse auf und betrachtet vor allem die Ortsdurchfahrt Nussbaumen aus dem Blickwinkel des Gesamtverkehrskonzepts.

#### **Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)**

Der ERP sowie der RGP sind grundsätzlich mit dem KGV abgestimmt.

Gegenüber dem KGV sind im RGP zusätzliche gesicherte Querungsstellen aufgeführt. Der Bedarf dieser und die ungefähre Lage (Wunschlinie) sind nachzuweisen.

#### **Strassenkorridor/Verkehrsflächen**

Bei der Landstrasse K114 handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse (HVS) mit entsprechenden Anforderungen.

Die im Situationsplan des RGP als "Strassenkorridor" bezeichnete Fläche wird für die Entwicklung der maximalen räumlichen Ausdehnung der neu zu gestaltenden Verkehrsinfrastruktur reserviert.

Für die Ausdehnung dieses Strassenkorridors wurden grundsätzlich gestützt auf die erforderlichen Verkehrsmittel und die Anforderungen an die HVS sachgerecht Strassenbreiten definiert. Auf eine Festlegung der einzelnen Strassenbreiten im Regelquerschnitt ist in der Legende des Situationsplans des ERP zu verzichten.

Die Strassenbreiten sind aber nochmals strassenabschnittsweise zu verifizieren. Die definitiven Strassenbreiten werden in den nachgelagerten Projekten festgelegt. Dies gilt vor allem bezüglich Fahrbahn- und Gehwegbreite.

Im Strassenabschnitt Rieden wird für die Kernfahrbahn streckenweise nur eine Breite von ca. 7,50 m dargestellt. Dies ist weniger als der heute anzustrebende Ausbaustandard von 8,50 m. Es ist nicht klar, wie in diesen engeren Strassenabschnitten die verkehrliche Entwicklung mit der qualitätsvollen Entwicklung des privaten und öffentlichen Freiraums in Einklang gebracht wird. Bei einem Beschluss des GVK Raum Baden und Umgebung wird dieser Korridor als öV-Hauptkorridor mit einer höheren Taktichte und grösseren Fahrzeugen definiert. Nach 2040 soll gegebenenfalls ein Schienenverkehrsmittel verkehren können.

In § 6 SNV sind die verschiedenen im Strassenkorridor zu berücksichtigenden Verkehrsflächen definiert. Die Fachbegriffe sind teilweise anzupassen (Fahrspur ist durch Fahrstreifen und Busspur durch Busfahrbahn zu ersetzen).

Sofern der Mehrzweckstreifen gemäss § 7 Abs. 3 SNV begründet und sickerfähig gestaltet werden soll, handelt es sich nicht mehr um einen Mehrzweckstreifen im eigentlichen Sinn.

## **Baulinien/Parkierung**

Die im Situationsplan festgehaltenen "Baulinien" sollen die Abstandsvorschriften für Gebäude gemäss § 111 Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) ersetzen.

Der Kantonsstrassenabstand wird mit den festgelegten Baulinien im Strassenabschnitt "Nussbäumen" (unter anderem die Parzellen 24, 1667, 1668, 1669, 2879) sowie "Rieden" teilweise massiv unterschritten. Es handelt sich bei den betroffenen Liegenschaften nicht um Volumen- oder Substanzschutzobjekte. Es fehlt somit die Begründung des Unterabstands. Es ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Ortsbild, den Anforderungen an den Strassenraum und das Erfordernis des Unterabstands vorzunehmen. Dazu gehört auch eine umfassende Interessensabwägung.

Innerhalb der Vorzonen (im Bereich zwischen der Baulinie und dem Strassenkorridor) sollen Wege, Rampen, Treppen, Lichtschächte sowie Buswartehäuschen gemäss § 6 Abs. 3 SNV und gemäss § 20 Abs. 3 SNV Pflichtparkfelder mit Beseitigungsrevers zulässig sein. Betriebsnotwendige Bauten und Anlagen (beispielsweise Pflichtparkfelder) können nicht mit einem Beseitigungsrevers bewilligt werden, weshalb diese Festlegungen anzupassen sind.

Entgegen von § 10 Abs. 1 SNV sind die Baulinien nicht vermasst. Dies ist in den Plänen noch vorzunehmen.

## **Direkterschliessungen ab der K114 Landstrasse**

Gemäss § 12 Abs. 2 SNV und § 13 Abs. 2 SNV kann in den Vorzonen 2 und 3 pro Parzelle für publikumsorientierte Erdgeschossnutzung eine direkte Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Anlieferung von der Landstrasse zugelassen werden.

Kantonsstrassen dienen nach Massgabe ihres Widmungszwecks (vgl. § 83 BauG) grundsätzlich nicht der Direkterschliessung und es besteht auch kein Rechtsanspruch auf eine direkte Zu- und Wegfahrt zu beziehungsweise von einer öffentlichen Strasse. Ausnahmen sind nur möglich, wenn eine rückwärtige Erschliessung aus topographischen Gründen oder wegen der örtlichen Verhältnisse für die konkrete Nutzung nicht zumutbar ist. Die Rechtsprechung hält fest, dass eine Direkterschliessung einer über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung einer öffentlichen Strasse gleichkomme und nur bewilligt werden kann, wenn die in § 103 BauG angeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Dabei ist zu beachten, dass für neue Anschlüsse sowie die Mehrbeanspruchung bestehender Anschlüsse voranzusetzen ist, dass die Verkehrssicherheit nicht erheblich gestört ist (vgl. § 113 BauG) und so leistungsfähig ist (vgl. § 32 BauG), dass er den mit der Nutzung induzierten Verkehr zu bewältigen vermag.

Sofern die Voraussetzungen für eine Direkterschliessung gegeben sind, ist eine zusammengefasste Direkterschliessung einer einzelnen Erschliessung vorzuziehen, insbesondere an einer Hauptverkehrsstrasse (siehe Merkblatt; Grundstückszufahrten an Kantonsstrassen / Direkterschliessungen). Zudem sind für die Ausfahrten auf die Kantonstrasse die Sichtzonen gemäss § 42 Abs. 2 BauV einzuhalten. Dies ist in den SNV stufengerecht festzulegen.

## **Ausbaustandard der K114, Landstrasse und K427, Hertensteinstrasse**

Gemäss den Planungsunterlagen soll die Fahrbahn auf dem gesamten Abschnitt bedarfsgerecht auf eine Zielgeschwindigkeit von 30-40 km/h ausgelegt werden.

Im ERP wird im Bereich des Markthofs auf einem Teilabschnitt der K427 eine flächige Querung dargestellt. Es ist unklar, was damit gemeint ist. Weiter ist das im RGP nicht konkretisiert und im Planungsbericht nicht erläutert. Es wäre hilfreich dies zu erläutern.

Gemäss § 6 Abs. 2 lit. b) SNV ist der bestehende Knoten K114/Brühlstrasse/Studacher als Kreiselsknoten auszubilden. Diese Knotenform entspricht nicht den kantonalen Grundsätzen und die verbindliche Festlegung einer Knotenform im RGP ist nicht stufengerecht. Die Knotenform kann im Orientierungs-

inhalt des RGP dargestellt werden und die Festlegungen in den SNV sind diesbezüglich anzupassen. Die Knotenform wird im Zusammenhang mit dem laufenden Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse K114 definiert.

### **Öffentlicher Verkehr**

In den Planungsberichten des ERP und RGP wird erwähnt, dass der Strassenraum der Landstrasse (Fassade zu Fassade) im Zentrumsbereich langfristig freigehalten wird, sodass der Raum für ein künftiges Trasse einer möglichen Strassenbahn nach Obersiggenthal (zum Beispiel Weiterführung Limmattalbahn, Verlängerung über Baden) nicht verbaut wird. In den Erläuterungen der Planungsberichte wird nicht näher darauf eingegangen. Es ist unklar, auf welcher Grundlage die Raumsicherung für eine Strassenbahn vorgenommen und welche Trasseeführung dabei berücksichtigt wurde.

Auf der K114 Landstrasse sind gemäss ERP und RGP (§ 9 Abs. 2 SNV) überholbar gestaltete Fahrbahnhaltestellen für den öV geplant. Grundsätzlich sind auf HVS Fahrbahnhaltestellen nicht möglich. Auf konkrete Festlegungen im RGP ist zu verzichten. Die Ausgestaltung der Haltestellen hat stufengerecht in den nachgelagerten Projekten zu erfolgen.

### **Fuss-/Veloverkehr**

Fussverkehrsquerungen sind für eine sinnvolle Vernetzung des Siedlungsraums wichtig. Auf Stufe ERP wurden die dafür geeigneten Querungsmöglichkeiten definiert und im RGP grundeigentümerverbindlich umgesetzt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Abstimmung mit anderen Projekten und Richtplanvorhaben. Aus dem Planungsbericht geht nicht hervor, ob dazu auch eine Abstimmung mit anderen Projekten und Richtplanvorhaben stattgefunden hat. Dies gilt es noch abzuklären. Weiter ist der Bedarf im RGP nachzuweisen. Sämtliche Standorte mit gesicherten Querungen müssen zudem die Sichtzonen einhalten.

Im Strassenabschnitt zwischen dem Kirchweg und dem Knoten Boldi gibt es ein gemeinsames Projekt der ATB und der Gemeinde. Der aktuelle Projektstand ist soweit möglich als Grundlage zu berücksichtigen.

Für die im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis eingetragene Velovorzugsroute werden im Rahmen des GVK für die Festsetzung zwei mögliche Linienführungen diskutiert (nördlich und südlich der Limmat). Die Linienführung nördlich der Limmat würde ab Knoten Boldi in Richtung Westen zunächst auf der K114 Landstrasse verlaufen und beim Knoten Zentrum (Kreisel Markthof) auf das Gemeindestrassennetz abzweigen. Die Linienführung ist noch nicht geklärt. Die Rückmeldungen aus der Partizipation des GVK empfehlen eher die Führung der Velovorzugsroute über den Kappelerhof (südlich der Limmat). Dann wird der ganze Abschnitt der K114 vom Knoten Boldi bis zum Knoten Zentrum (Kreisel Markthof), von dort weiter ins Quartier auf die Gemeindestrassen übers Siggenthalerfeld bis nach Turgi zu einer Velo-Hauptroute (Standard H2). Die Festsetzung der Linienführung im Richtplan ist für Ende 2025 vorgesehen.

In § 8 SNV wird der Begriff "Fussverkehrsquerungen" verwendet. In den Situationsplänen hingegen sind "Gesicherte Querung" mittels roter Pfeile definiert. Dies gilt es noch zu vereinheitlichen.

### 3. Weiteres Vorgehen

Wir empfehlen eine Weiterbearbeitung der Planungsinstrumente. Die kantonalen Stellen sind weiterhin frühzeitig in die Entscheidungsfindung miteinzubeziehen. Die Koordination erfolgt durch den Kreisplaner.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a horizontal line extending to the left.

Oliver Hager  
Kreisplaner