



## **Verkehrskonzept 2017**

- **Verkehrspolitische Ziele**
- **Verkehrsrichtpläne**

Vom Gemeinderat am 28.5.2018 definitiv genehmigt

## **Einleitung**

### **Einleitung Juni 2005**

Der Verkehr hat auch in Erlinsbach in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Dazu trägt die verkehrsgünstige Lage der Gemeinde wesentlich bei. Der Verkehr ist Verursacher vieler Probleme.

Verschiedene Fragen zur Hebung der Verkehrssicherheit, der Vermeidung von Schleichverkehr, aber auch der zukünftigen Erschliessung stehen an.

Die Verkehrsrichtpläne widerspiegeln die künftige Absicht und Richtung der Gemeinde bezüglich ihrer verkehrsmässigen Entwicklung. Durch eine gute Abstimmung mit der Nutzungsplanung bilden sie eine Grundlage für die Behandlung aller weiteren verkehrstechnischen und raumplanerischen Probleme im Gemeindegebiet.

Die Verkehrsrichtpläne bilden eine wichtige Grundlage, um mit geeigneten Massnahmen die Zielsetzungen erreichen zu können. Es gilt, eine wohnliche Gemeinde mit einem sicheren Verkehrsnetz zu erhalten und auszubauen.

### **Rückblick und Ausblick 2017**

Die Einfachheit und Lesbarkeit des Verkehrskonzeptes 2004/05 hat sich über die vielen Jahre der Weiterentwicklung von Erlinsbach bewährt, als Richtschnur und Leitinstrument für den Gemeinderat, aber auch für die gezielte Verdichtung durch private Bauherrschaften. Die Wohnlichkeit und die Sicherheit haben darunter nicht gelitten, dank der Umsetzung von Massnahmen entsprechend den Zielsetzungen.

Angesichts dieser positiven Entwicklung macht es Sinn, das Konzept zum Verkehrskonzept 2017 fortzuschreiben. Der letzte Absatz der Einleitung vom Juni 2005 bleibt aktuell.

Erlinsbach, 28.5.2018

DER GEMEINDERAT

## **Verkehrspolitische Ziele**

### **Wohn- und Lebensqualität**

#### **Erlinsbach will eine attraktive Gemeinde zum Wohnen und Leben sein**

Erlinsbach befindet sich weiterhin in einer starken Wachstumsphase und viele Leute lassen sich neu hier nieder. Dieses Wachstum soll dazu genutzt werden, die Identität des Dorfes in doppelter Weise zu stärken: Das Dorf Erlinsbach soll ein eigenständiges Gesicht behalten und die Erlinsbacherinnen und Erlinsbacher sollen sich weiterhin mit ihrem Dorf identifizieren können.

Die Verkehrsplanung muss mithelfen, die Voraussetzungen für ein lebendiges Dorf zu schaffen und eine ausgewogene Entwicklung zu ermöglichen.

Im Vordergrund steht dabei:

- Eine gute Infrastruktur zu schaffen, die ein individuelles und angenehmes Wohnen ermöglicht (Schule, Freizeit, Kultur, Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Grundversorgung, Ver- und Entsorgung usw.)
- Die Identität des Dorfes zu stärken
- Die Umweltbelastungen wo möglich zu reduzieren (Luft und Lärm)
- Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs konsequent zu fördern
- Freiräume zu erhalten und zu schaffen, d.h. insbesondere den Bedürfnissen der Behinderten, Betagten und Kinder in angemessener Weise Rechnung zu tragen

### **Mobilität und Sicherheit**

#### **Erlinsbach will seinen Verkehrsraum so gestalten, dass er für die ganze Bevölkerung sicherer und ruhiger, die Wohnqualität in den Quartieren erhöht und die Identität und der Charakter des Dorfbildes gefördert wird**

Erlinsbach liegt in einer einzigartigen Landschaft im Erzbachtal und verfügt über gute Verkehrsverbindungen zur Hauptstadt Aarau, aber auch nach Zürich, Bern und Basel.

Im Vordergrund steht dabei:

- Guter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz
- Gute Busanbindung
- Förderung des Langsamverkehrs mit dem Velo und zu Fuss
- Der Gemeinderat nimmt die Interessen der Gemeinde beim Kanton (BVU) und im regionalen Verkehrsverbund angemessen wahr

Ein Hauptaugenmerk liegt auf der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Schwächsten (Langsamverkehr, Kinder, Betagte, Behinderte).

## Sachziele

### **Die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sollen:**

- den Verkehr aus den Quartieren möglichst rasch übernehmen und aus dem Dorf leiten
- als Strasse mit Zentrumsfunktion dem Dorf Charakter verleihen
- ruhiger und sicherer werden

### **Die Quartierstrassen sollen:**

- den Verkehr möglichst direkt aus den Quartieren ableiten
- alle Verkehrsarten ermöglichen und nicht behindern (Auto, Velo, zu Fuss, Ver- und Entsorgung inkl. Zubringerdienst für Güter sowie Spezialfahrzeuge)
- ihrer Bestimmung entsprechend gestaltet werden
- ruhiger, sicherer und wohnlicher werden

### **Der ruhende Verkehr soll:**

- genügend geordnete Parkplätze (auf Privatgrund) vorfinden
- auf öffentlichen Strassen nur soweit gestattet sein, als die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird

### **Der öffentliche Verkehr (Bus) soll:**

- den Bedürfnissen entsprechend angeboten werden
- sich den Benutzungsfrequenzen anpassen und optimale Anschlüsse ermöglichen (Bahn, Bus, Schule usw.)
- die Wohn- und Naherholungsgebiete optimal erschliessen

### **Der Langsamverkehr (Velo und zu Fuss) soll:**

- durchgehend und gesichert als Alternative zum motorisierten Verkehr sein
- innerhalb und ausserhalb des Dorfes möglichst direkte Wege vorfinden
- die Schulen gut erschliessen
- sich an klaren und eindeutigen Hinweisschildern orientieren
- im Radrouten- und Wanderwegnetz des Kantons integriert sein
- behindertengerecht sein

## **Stellung der Verkehrsrichtpläne**

Der Verkehrsrichtplan richtet sich in erster Linie an kommunale Behörden. Er ist nicht grundeigentumsverbindlich. Als verwaltungsinternes Instrument dient der Verkehrsrichtplan zur Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Bauvorhaben und Massnahmen. Er dient als Grundlage zur Erstellung von Sondernutzungsplänen, zur Beurteilung von Bauvorhaben sowie als Grundlage für den Massnahmenplan Verkehrssicherheit.

## **Mitwirkung und Genehmigung**

Die Verkehrsrichtpläne wurden vom Gemeinderat beschlossen. Sie haben verwaltungsanweisenden Charakter, jedoch keine unmittelbare Rechtswirkung auf das Grundeigentum. Aufgrund der rein konzeptionellen Festlegung unterliegt der Verkehrsrichtplan nicht dem Auflageverfahren.

Vorgehen:

1. Erstellen der Verkehrsrichtpläne
2. Provisorische Genehmigung
3. Mitwirkung
4. Bereinigung und definitiver Beschluss des Gemeinderates

## **Geltungsdauer**

Die Verkehrsplanung ist eine Daueraufgabe (rollende Planung). Der Verkehrsrichtplan basiert auf dem aktuellen Zustand der Verkehrsnetze und koordiniert die künftige Entwicklung für einen überschaubaren Zeitraum von ca. 10-15 Jahren. Der Zeithorizont entspricht den in der Nutzungsplanung üblichen Abständen der Revisionen von neuen Bauzonen und deren Erschliessung.

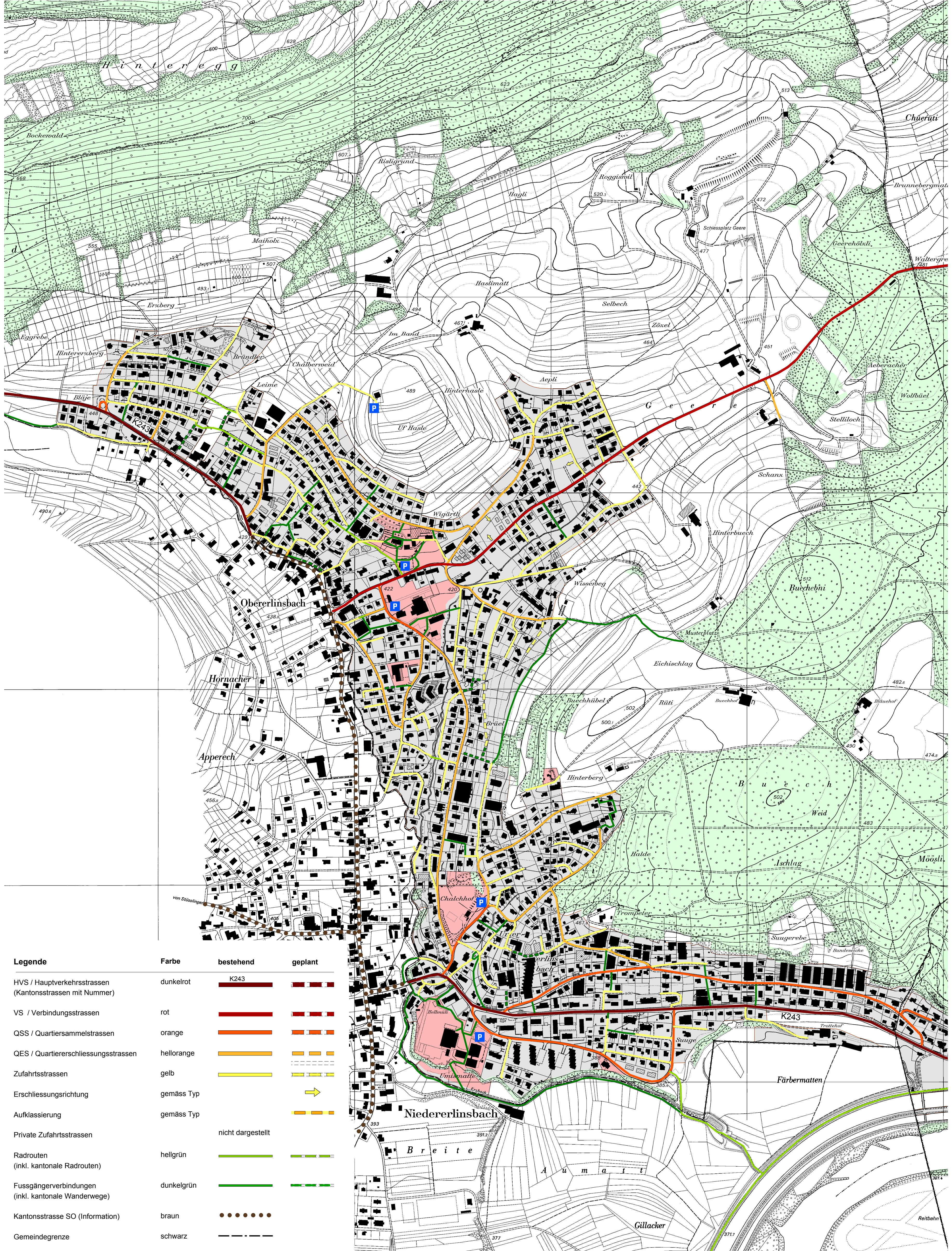
## **Verkehrsrichtpläne 2017**

Die Verkehrsrichtpläne gliedern sich in zwei Teile:

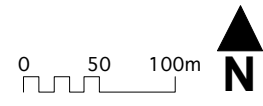
### **Strassenrichtplan**

### **Richtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr**





Legende	Farbe	bestehend	geplant
HVS / Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen mit Nummer)	dunkelrot	K243	
VS / Verbindungsstrassen	rot		
QSS / Quartiersammelstrassen	orange		
QES / Quartierserschliessungsstrassen	hellorange		
Zufahrtsstrassen	gelb		
Erschliessungsrichtung	gemäss Typ		
Aufklassierung	gemäss Typ		
Private Zufahrtsstrassen	nicht dargestellt		
Radrouten (inkl. kantonale Radrouten)	hellgrün		
Fussgängerverbindungen (inkl. kantonale Wanderwege)	dunkelgrün		
Kantonsstrasse SO (Information)	braun		
Gemeindegrenze	schwarz		
Baugebietsgrenze	braun		
Öffentliche Bauten und Anlagen	hellrot		
Parkierung	blau		

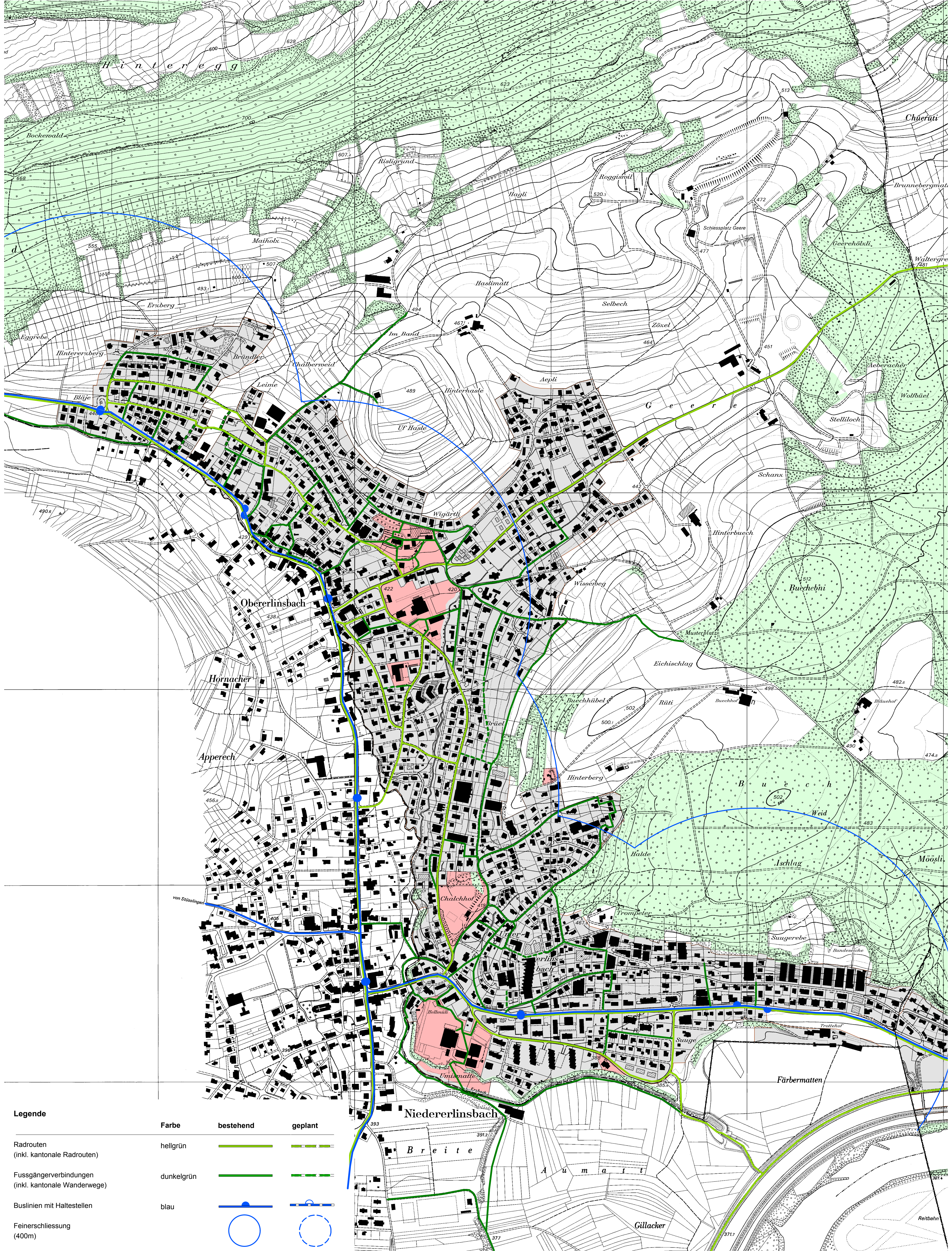


Stand: 28. Mai 2018

Gemeinde Erlinsbach  
**Strassenrichtplan 2017**

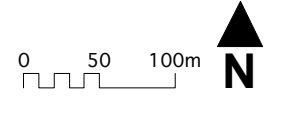






- Legende**
- Radrouten (inkl. kantonale Radrouten)
  - Fussgängerverbindungen (inkl. kantonale Wanderwege)
  - Buslinien mit Haltestellen
  - Feinerschliessung (400m)
  - Gemeindegrenze
  - Baugebietsgrenze
  - Öffentliche Bauten und Anlagen

Farbe	bestehend	geplant
hellgrün		
dunkelgrün		
blau		
schwarz		
braun		
hellrot		



Stand: 28. Mai 2018

Gemeinde Erlinsbach  
**Richtplan Langsamverkehr 2017**  
**Richtplan öffentlicher Verkehr 2017**





## **Genehmigung**

Das Verkehrskonzept 2017 mit den Zielsetzungen und dem Verkehrsrichtplan wurde am 14.8.2017 vom Gemeinderat provisorisch genehmigt.

Die Bevölkerung konnte vom 24. November bis 31. Dezember 2017 zum provisorischen Verkehrskonzept 2017 und zum provisorischen Massnahmenplan Verkehrssicherheit im Rahmen einer Mitwirkung Eingaben einreichen. Die Nachbargemeinden und die beiden Kantone Solothurn und Aargau wurden ebenfalls zur Mitwirkung eingeladen.

Nach der Behandlung der eingegangenen Anregungen hat der **Gemeinderat am 28.5.2018 das Verkehrskonzept 2017 definitiv genehmigt.**



**Anhang: Übersicht über die Strassentypen  
(VSS – Normen 640 040b – 640 045 von 1992)**

Strassentyp	Funktionen	Grundbegegnungsfall	Bemerkungen
	Netzfunktion Aufgabe		
<b>Hauptverkehrsstrasse (HVS)</b>	Verbinden hohe Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten	Lastwagen/Lastwagen bzw. Bus/Bus	verkehrsorientiert optische Gestaltung des Strassenraums
<b>Verbindungsstrasse (VS)</b>	Verbinden Gewährleisten von unterge- ordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	Lastwagen/Lastwagen mit reduzierter Geschwindigkeit bzw. Lastwagen/Personen- wagen	verkehrsorientiert/ siedlungsorientiert optische Gestaltung des Strassenraums
<b>Hauptsammelstrasse (HSS)</b>	Sammeln Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten	Lastwagen/Lastwagen bzw. Bus/Bus	verkehrsorientiert/ siedlungsorientiert bis 800 Fahrzeuge/h optische Gestaltung des Strassenraums
<b>Quartiersammelstrasse (QSS)</b>	sammeln Konzentration des Er- schliessungsverkehrs im Quartier	Lastwagen/Personenwagen, örtlich Lastwagen/Lastwagen bei reduzierter Geschwindig- keit	siedlungsorientiert bis 500 Fahrzeuge/h verkehrsberuhigende Massnahmen
<b>Quartierserschliessungsstrasse (QES)</b>	erschliessen Erschliessung von Siedlungs- gebieten	Lastwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Siedlungsorientiert bis 150 Fahrzeuge/h bis 300 Wohneinheiten verkehrsberuhigende Massnahmen
<b>Zufahrtstrasse (ZS)</b>	erschliessen parzellenweise Erschliessung	Personenwagen/Personen- wagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit	siedlungsorientiert bis 100 Fahrzeuge/h bis 150 Wohneinheiten verkehrsberuhigende Massnahmen
<b>Zufahrtsweg (ZW)</b>	erschliessen parzellenweise Erschliessung	Personenwagen/Zweirad bei stark reduzierter Geschwindigkeit	siedlungsorientiert bis 50 Fahrzeuge/h bis 30 Wohneinheiten verkehrsberuhigende Massnahmen

Die Grundbegegnungsfälle müssen für den normalen Betriebszustand gewährleistet sein. Neben dem Grundbegegnungsfall sind ausserordentliche Begegnungsfälle, deren Dauer und Häufigkeit zu prüfen. Ausserdem sind die Sicherheitsrisiken, die verkehrliche Bedeutung der Anlage und die Anforderungen an die Gestaltung zu berücksichtigen.

Die VSS-Normen SN 640 200 – 640 202 zum Geometrischen Normalprofil von 2017 geben Auskunft über die Grundabmessungen und die Lichtraumprofile der Verkehrsteilnehmer.



Die Strassentypen können hinsichtlich ihrer Aufgabenstellungen grob auch wie folgt gegliedert werden:

Strassentyp	Erschliessungsfunktion	Verkehrsfunktion
Hauptverkehrsstrasse	Grunderschliessung	Verkehrsorientiert
Verbindungsstrasse		
Hauptsammelstrasse	Groberschliessung	Siedlungsorientiert
Quartiersammelstrasse		
Quartierserschliessungsstrasse	Feinerschliessung	Siedlungsorientiert
Zufahrtsstrasse/-weg		

Die Erschliessungsfunktionen werden wie folgt umschrieben<sup>1</sup>:

Die **Grunderschliessung** dient der Verbindung zwischen Baugebieten und Ortschaften, die **Groberschliessung** dagegen der Baulanderschliessung: Sie umfasst die Versorgung eines zu überbauenden Gebietes mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen, namentlich Strassen und Wegen sowie Wasser-, Energieversorgungs- und Abwasserleitungen. Die **Feinerschliessung** dient dem Anschluss der einzelnen Grundstücke an die Hauptstränge der Erschliessungsanlagen (Groberschliessung) und umfasst vor allem die Quartierstrassen und die in der Regel öffentlichen Leitungen. Nicht zur Baulanderschliessung gehört der Anschluss der einzelnen Baute an die Feinerschliessung (hier wird oft vom **Hausanschluss** gesprochen).

Vorbehalte:

Eine Verbindungsstrasse kann Erschliessungsfunktionen erfüllen und dennoch zur Groberschliessung gehören.

Eine Quartiersammelstrasse kann, falls sie ein beschränktes Gebiet erschliesst und sonst niemandem dient, zur Feinerschliessung gehören.

<sup>1</sup> VPL Begriffe zur Raumplanung, VPL-Schrift Nr.67

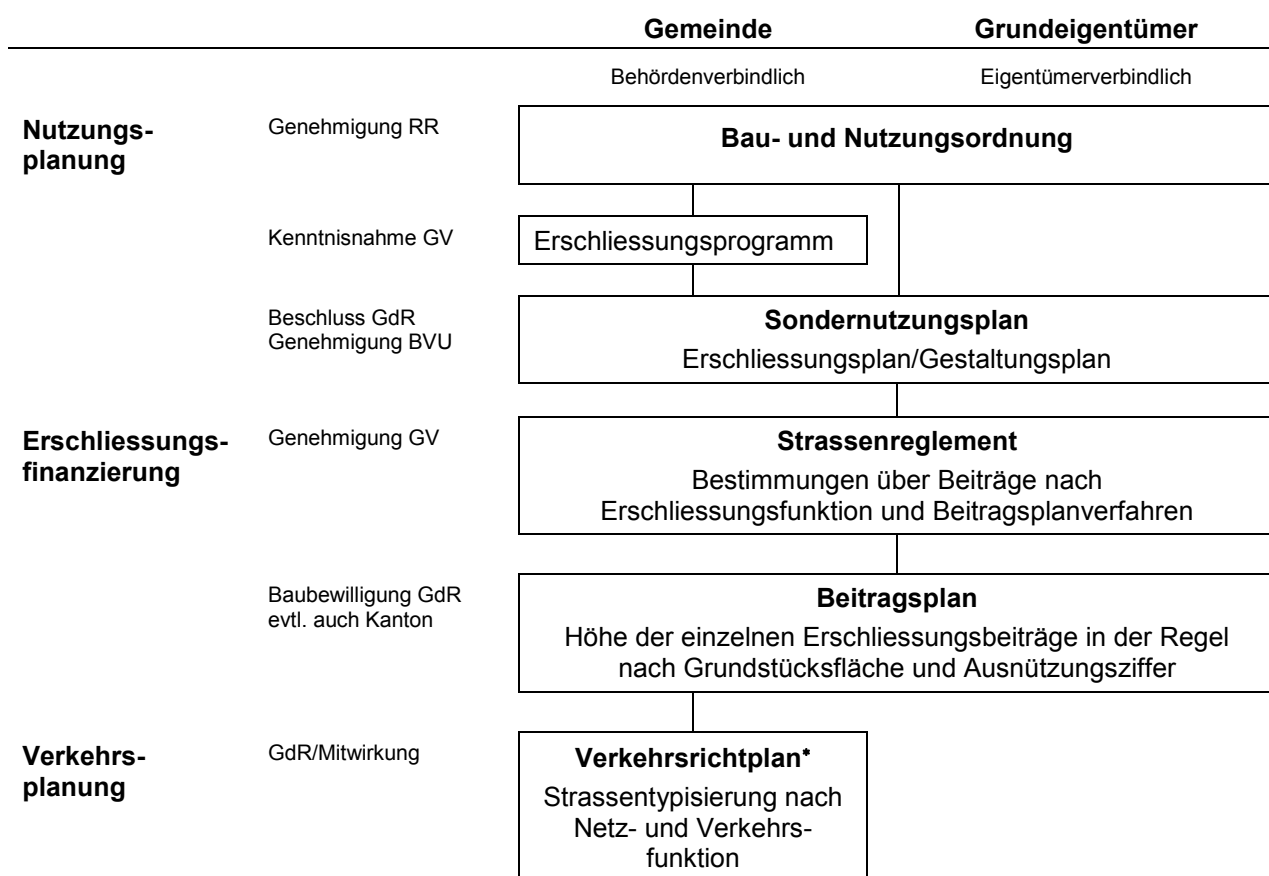


### Planung und Finanzierung von Erschliessungsanlagen

Das Raumplanungsgesetz schreibt im Artikel 19 Absatz 2 die Erschliessung von Bauzonen durch das Gemeinwesen mittels Erschliessungsprogramm vor. Das kantonale Recht regelt die Beiträge der Grundeigentümer.

Die Bestimmungen des Baugesetzes (BauG) beschränken sich betreffend der Finanzierung von Erschliessungsanlagen auf einen Gesetzgebungsauftrag an die Gemeinden. Die Erhebung von Grundeigentümerbeiträgen ist für die Erstellung und Änderung von Strassenanlagen zwingend, für deren Erneuerung hingegen nicht (§ 34 Abs. 1 BauG). Die Gemeinden müssen für die Erhebung von Grundeigentümerbeiträgen das direkt anwendbare, grundeigentümergebundene Recht selber schaffen in Form eines Strassenreglements. Will eine Gemeinde auch Grundeigentümerbeiträge bei der Erneuerung von Strassenanlagen erheben, so muss sie dies im Strassenreglement ausdrücklich vorsehen.

Die Klassierung der Strassen im kommunalen Verkehrsrichtplan bildet bei der Festlegung des Grundeigentümerbeitrags im Betragsplan eine wichtige Grundlage (vgl. Abbildung). Beitragspflicht und –höhe richten sich nach der Erschliessungsfunktion der betreffenden Strasse.



Für die technischen Belange gelten die Anforderungen über Erschliessungsanlagen. Für die Beschaffenheit der Strassen bezeichnet die Bauverordnung zum Baugesetz (BauV) die VSS-Richtlinien für die verkehrstechnische Dimensionierung und Ausführung als massgebend.

\* Verkehrsrichtpläne sind verwaltungsanweisend (nicht behördenverbindlich)