

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
 Abteilung Tiefbau

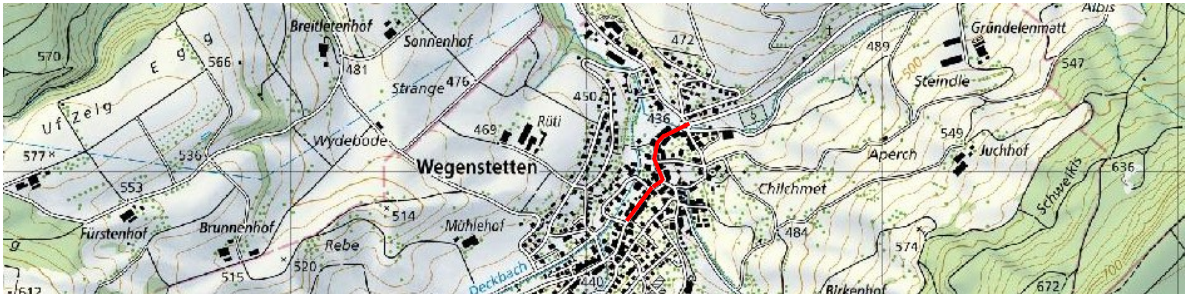
GEMEINDE **Wegenstetten**

STRASSE **K296 IO**

BEREICH U822+150m bis U826+065m L = 415 m
 U826+063m bis U826+141m L = 78 m

OBJEKT **Deckbelagssanierung**

Technischer Bericht

Vorstudien	Vorprojekt	Bauprojekt	Auflageprojekt	Ausführungsprojekt	Ausgeführtes Werk
					

PROJEKTVERFASSER



IM BIFANG 2
 5080 LAUFENBURG
 FON 062 869 80 80
 FAX 062 874 24 05

WWW.KOPA.CH

MAGDENERSTRASSE 2
 4310 RHEINFELDEN
 FON 061 836 96 80
 FAX 061 836 96 81

BAUHERR

Abteilung Tiefbau
 Unterhaltskreis IV

PS-Nr.: 640-203876
 PL ATB: Philipp Kohler

Erstellt: 15.07.2024 / jha

Revidiert: 20.03.2026 / jha

Inhalt

1. Ausgangslage	4
2. Grundlagen	4
3. Nutzungsvereinbarung	5
4. Variantenstudium Bushaltestelle	5
4.1 Allgemein.....	5
4.2 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Wegenstetten	5
4.3 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Möhlin.....	6
4.3.1 Möglicher Standort altes Milchhüsli	6
4.3.2 Möglicher Standort Lindenbaum	6
4.3.3 Möglicher Standort Brunnen Oberwinkel	7
4.3.4 Fazit	8
5. Projekt	8
5.1 Strasse	8
5.1.1 Situation	8
5.1.2 Situation Kreisel	9
5.1.3 Trottoirübefahrt Niedermattstrasse	9
5.1.4 Längenprofil	9
5.1.5 Querprofile	9
5.1.6 Normalprofile.....	9
5.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr.....	10
5.3 Radwegverbindungen	11
5.4 Fussgängerverbindungen	11
5.5 Gemeindestrasse	11
6. Leistungsfähigkeit und Kreiselsteuerung	11
7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit.....	11
8. Versorgungsrouten	11
8.1 Bestehende Situation	11
8.2 Bauphase	12
8.3 Projektierte Situation	12
9. Lärmschutz	12
10. Werkleitungen.....	12
10.1 Strassenentwässerung.....	12
10.2 Beleuchtung	12
10.3 ATB-Rohr	13
10.4 Übrige Werkleitungen.....	13
11. Relevante Umweltbereiche (Checkliste für nicht UVP-Pflichtige Strassenbauprojekte)	13
11.1 Abfälle und Altlasten	13
11.1.1 Bauphase	13
11.2 Grundwasser	14
11.3 Abwasser und Entwässerung.....	14
11.4 Boden	14
11.5 Luft	14
11.5.1 Bauphase	14
11.5.2 Betriebsphase	15

11.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NIS	15
11.6.1 Bauphase	15
11.6.2 Betriebsphase	15
11.7 Strassenverkehrslärm	15
11.7.1 Neuanlage	15
11.7.2 Wesentliche Änderung	15
11.7.3 Lärmindernde Massnahmen (Deckbelag, Andere)	15
11.8 Oberflächengewässer	15
11.9 Wald	16
11.10 Jagd	16
11.11 Fischerei	16
11.12 Landwirtschaft	16
11.13 Landschaft und Natur	16
11.14 Kulturgüter	16
11.15 Unfälle und Betriebsstörungen	16
11.15.1 Zustand heute	16
11.15.2 Bauphase	16
11.15.3 Betriebsphase	16
12. Landerwerb	17
13. Kosten	17

1. Ausgangslage

Der Strassenabschnitt der K296 führt von der Einmündung Bachstrasse bis zum Kreisel "Hauptstrasse" in Wegenstetten. Der Sanierungsabschnitt Wegenstetten IO weist eine Länge von 470m auf und die Fahrbahnbreite variiert zwischen 6.00m und 6.20m. Als letzte Massnahme wurde im Jahre 2003 ein SMA 8 eingebaut. Die Erhaltungsplanung sieht eine Massnahme am Deckbelag in den nächsten 5 Jahren vor. Der Belag im Kreisel soll komplett durch einen Walzapshalt ersetzt werden. Zudem müssen die beiden Haltestellen Mitteldorf gemäss BeHiG umgebaut werden. Im Projektperimeter befinden sich zwei Bachdurchlässe, der im Mitteldorf befindet sich in einem guten Zustand und der Bachdurchlass beim Kreisel weist einen schadhafte Befund auf.

Zielsetzung

- Ersatz der Deckschicht
- Lärmarmer Asphalt auf der ganzen Strecke
- Bushaltestelle Mitteldorf behindertengerecht erstellen

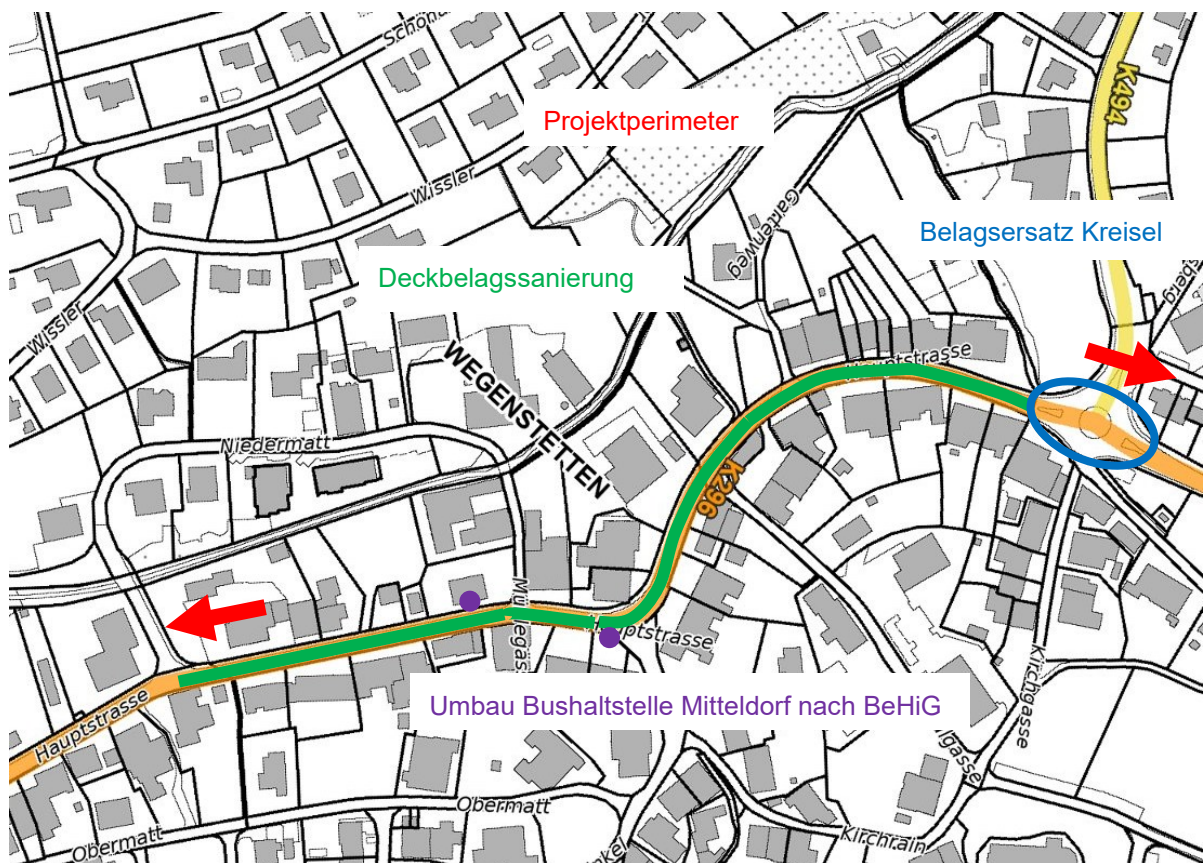


Abbildung 1: Übersicht

2. Grundlagen

- Diverse Besprechungen mit Gemeinde und Kanton
- VSS-Normen, Ausgabe 2022
- Bemessungsvorschläge IO, BVU, 2023
- Materialtechnische Zustandserfassung IO, Consultest AG, 2023
- Variantenstudium Fahrbahnhaltstelle, Koch + Partner, 2024

3. Nutzungsvereinbarung

Die neu zu erstellenden Deckbeläge sollen eine Nutzungsdauer von rund 15 Jahren aufweisen. Die Trag- und Binderschicht im Knoten sollen eine Lebensdauer von ca. 40 Jahren verfügen.

4. Variantenstudium Bushaltestelle

4.1 Allgemein

Die beiden bestehenden Haltestellen Wegenstetten Mittelfldorf müssen im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung nach BeHiG ausgebaut werden. Die bisherigen Haltestellen befinden sich in Fahrtrichtung Wegenstetten bei der Raiffeisenbank und in Fahrtrichtung Möhlin beim Brunnen Oberwinkel. Für die beiden Haltestellen muss ein geeigneter Standort gefunden werden. Aus diesem Grund wurden verschiedene Standorte geprüft.

4.2 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Wegenstetten

Die Haltstelle Mitteldorf in Fahrtrichtung Wegenstetten kann an ihrem bisherigen Standort belassen werden und als Fahrbahnhof nach BeHiG mit einem Anschlag von 22 cm schwellenfrei ausgebaut werden. Eine Busbucht kann im Bereich des aktuellen Halts auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse, Stellung der Gebäude des gewachsenen Dorfkerns und dem Ortsbild von nationaler Bedeutung nicht realisiert werden. Darum entsteht vor der Raiffeisenbank eine Fahrbahnhaltstelle mit einem 2-Türen niveaugleichen Einstieg. Der Gehweg wird im Bereich der Haltstelle auf 2.0 m verbreitert.

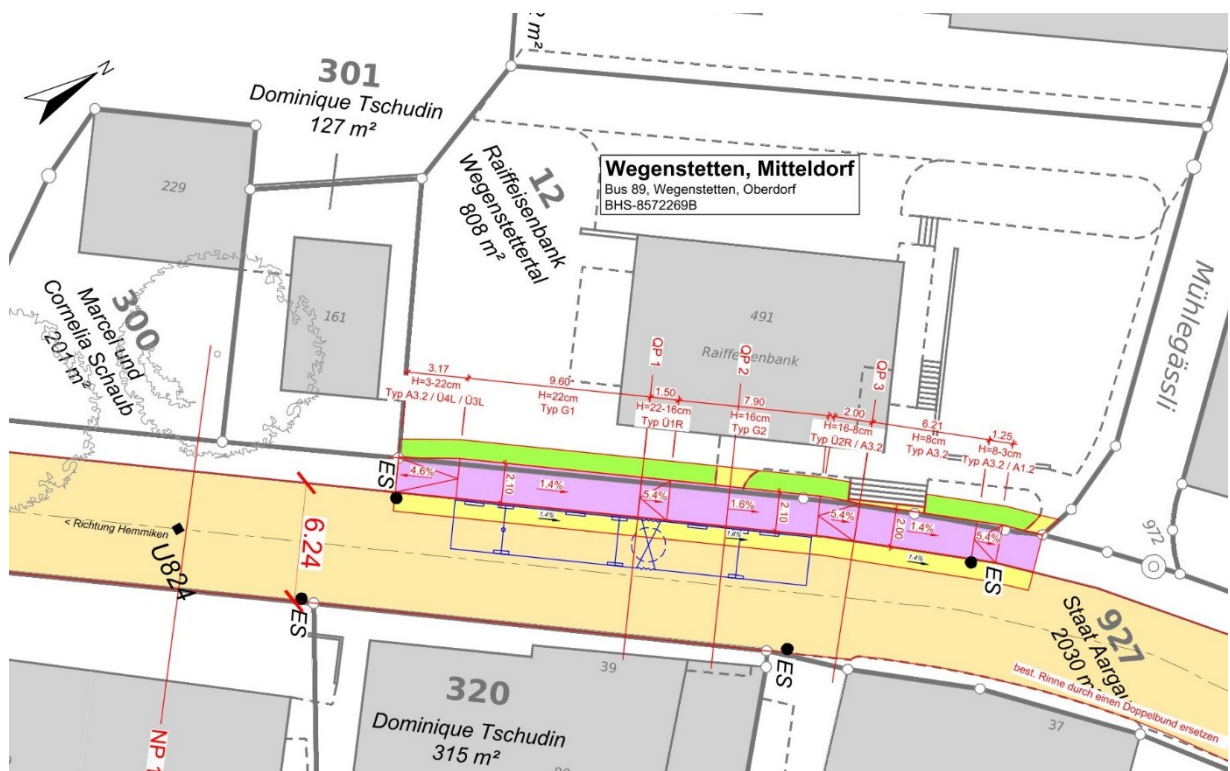


Abbildung 2 Haltestelle Mitteldorf in Fahrtrichtung Wegenstetten

4.3 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Möhlin

4.3.1 Möglicher Standort altes Milchhüsli

Beim alten Milchhüsli wurde ein niveaugleicher Einstieg mit einer Tür geprüft. Die Haltestelle ist im Bereich der Parz. Nr. 262 bei der Laderampe geplant. Baulich gesehen wäre dies ein möglich geeigneter Standort für die Realisierung eines Fahrbahnhalts mit einem niveaugleichen Einstieg mit zwei Türen.

Die Erschliessung der Haltestelle erfolgt über private Grundstücke und erweist sich daher als ungeeignet. Um die Haltestelle zu sichern, müsste von der Parzelle Nr. 262 eine grössere Fläche erworben werden. Dies verkleinert die Parzelle Nr. 262 sehr stark und so würde die Parzelle der Art negativ beschnitten, das mit Widerstand der Grundeigentümer zu rechnen ist. Die Sichtweiten für eine mögliche Fussgängerquerung zur Haltestelle beim ehemaligen «Milchhüsli» sind durch die 90° Kurve von Gelterkinden her sehr eingeschränkt. Das sichere Queren der Kantonsstrasse ist an diesem Standort kaum nach Norm umsetzbar. Hierzu wurden mit der Sektion Verkehrssicherheit Gespräche geführt. Auch die Anbringung eines Fussgängerstreifens kann nicht umgesetzt werden.

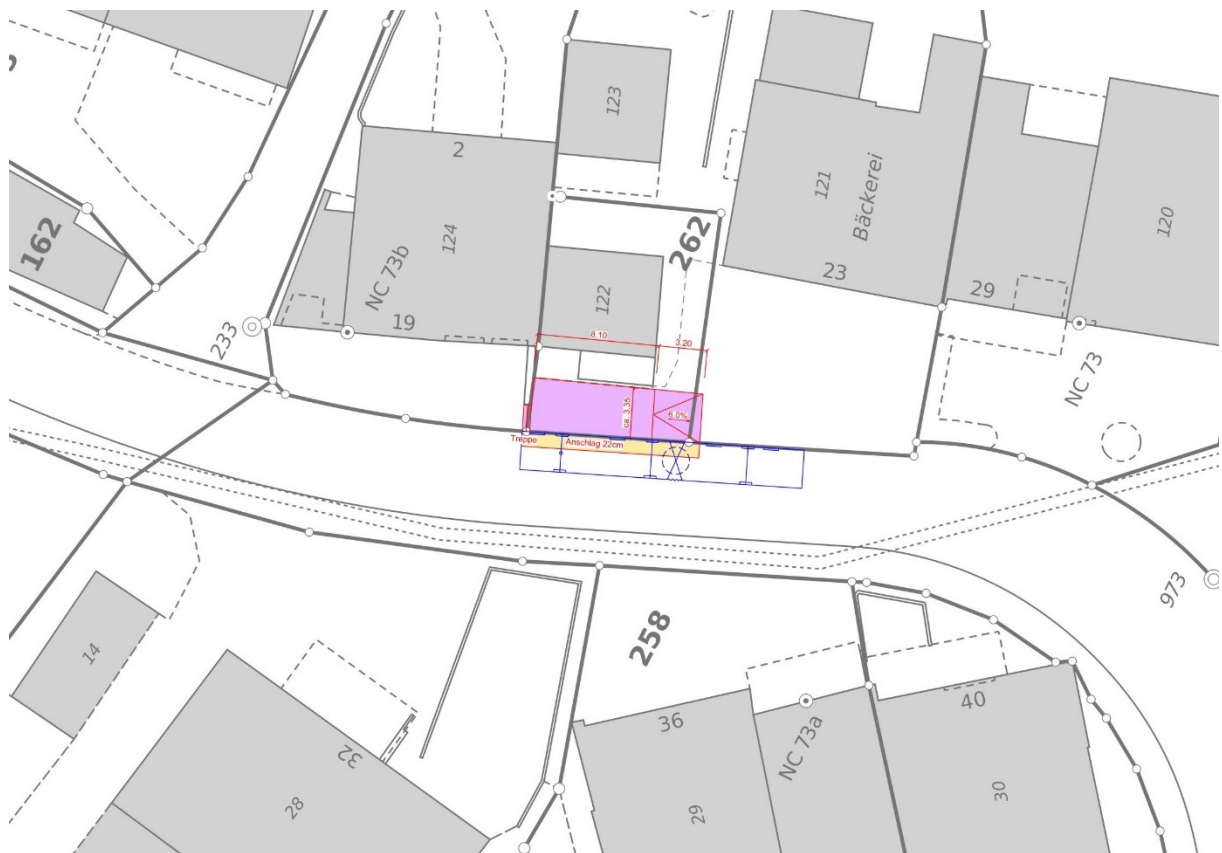


Abbildung 3 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Möhlin, Variante 1

4.3.2 Möglicher Standort Lindenbaum

Beim Lindenbaum könnte mit der Erweiterung der Stützmauer Platz für einen Fahrbahnhalt niveaugleichen Einstieg mit zwei Türen geschaffen werden. Bei dieser Variante wurde die mächtigen Linde berücksichtigt und soll bestehen bleiben. Die technischen Anforderungen können erfüllt werden. Die Parzelle Nr. 322 würde zum grössten Teil ihre Erschliessung verlieren und wäre auf ein Fuss- und Fahrwegrecht der Nachbarsparzellen angewiesen.

Bei der Erarbeitung der möglichen Fahrbahnhaltestelle beim Lindenbaum wurde festgestellt, dass die Anhaltesichtweite von 50 m aus Fahrtrichtung Gelkterkinden auf einen 18.00 m langen stehenden Gelenkbus nicht eingehalten werden kann. Vermutlich würde ein mit 50 km/h fahrendes Fahrzeug auf den stehenden Bus auffahren. Im Austausch mit der Sektion Verkehrssicherheit wurde diese Variante als zu gefährlich eingestuft.

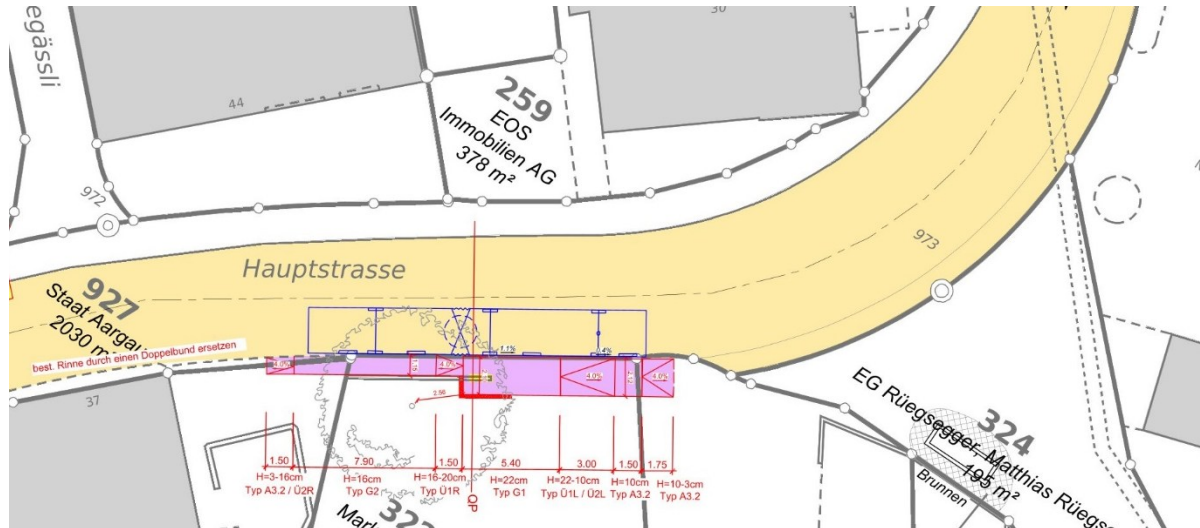


Abbildung 4 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Möhlin, Variante 3

4.3.3 Möglicher Standort Brunnen Oberwinkel

Am bestehenden Standort beim Brunnen wurde ebenfalls ein niveaugleicher Einstieg mit einer Tür geprüft. Dabei wurden zwei Varianten einen Einstieg mit der ersten Tür an der 22 cm Kante oder mit der zweiten Tür an der Haltekante geprüft.

Bei beiden Varianten überfährt der Gelenkbus beim Wegfahren die 22 cm hohe Haltekante und würde zu einem allfälligen Schaden der Karosserie führen. Eine 16 cm hohe Kante umzusetzen, funktioniert technisch auch nicht, da für den Ausstieg eine Fläche von min. 2.30 m für Rampe und Rollstuhl vorhanden sein müssten. Darum ist dieser Standort für eine erhöhte Fläche ungeeignet.

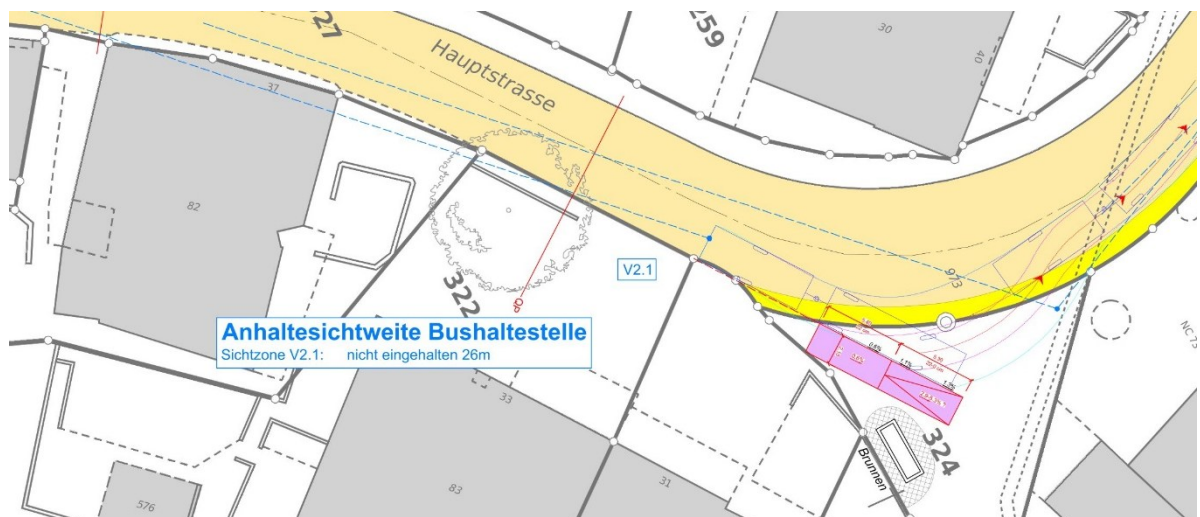


Abbildung 5 Haltestelle Mitteldorf Fahrtrichtung Möhlin, Variante 2

4.3.4 Fazit

Die für die Bushaltestelle "Mitteldorf" in Fahrtrichtung Möhlin geprüften Standorte in der Nähe der bestehenden Haltestelle wurden aus Gründen der Zugänglichkeit, technischen Umsetzbarkeit, privatrechtlichen Interessen, Verkehrssicherheit und des Ortsbildschutzes als nicht realisierbar erachtet. Deshalb wird im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung auf einen Ausbau nach BeHiG bei der Haltestelle "Mitteldorf" in Fahrtrichtung Möhlin verzichtet. Auch die Deponierung einer mobilen Klapprampe ist nicht zielführend, da der Bus mitten auf der Kreuzung Hauptstrasse/Kirchrain zu stehen kommt und so die Ein-/Ausfahrt in den Kirchrain unter Benutzung der Faltrampe für mehrere Minuten blockieren würde.

Das mit Postauto und Procap abgesprochene Ersatzkonzept sieht vor, die mobile Faltrampe, statt an der Haltestelle "Mitteldorf" am Wendeplatz "Oberdorf" zu deponieren. Die Buslinie 89 Möhlin-Zeiningen-Wegenstetten wendet in Wegenstetten "Oberdorf" mit einer Standzeit von 10 min. Auf der verhältnismässig grossen Fläche der Haltestelle besteht genügend Platz und auch Zeit für das Fahrpersonal, mobilitätseingeschränkten Personen mit einer mobilen Rampe beim Ein- und Aussteigen zu helfen. Auch ein Umsteigen von der Linie 89 auf die Linie 101 Wegenstetten – Gelterkinden wäre so möglich.

Um weite Fussdistanzen zu vermeiden, ist es für Fahrgäste nach Möhlin natürlich möglich, die zukünftig hindernisfrei ausgebaute Haltestelle "Mitteldorf" der Gegenrichtung Fahrtrichtung Baselland (Raiffeisenbank) zu nutzen und im Bus die Wendeschleife via "Oberdorf" zu fahren (Zeitverlust ca. 14 min). Im nordöstlichen Dorfteil, rund 300 m Fussdistanz von der Haltestelle "Mitteldorf" entfernt, steht die Haltestelle Wegenstetten "Abzweigung Schupfart" zur Verfügung. Diese ist in beiden Fahrtrichtungen hindernisfrei nutzbar.

5. Projekt

5.1 Strasse

5.1.1 Situation

Auf der Hauptstrasse K296 muss der Deckbelag auf dem Abschnitt Niedermatt bis Knoten K296 / K494 auf Grund des Zustandes ersetzt werden. Der Sanierungsabschnitt weist eine Länge von rund 400 m auf.

Der gesamte Belag muss im Knoten K296 / K494 bedingt durch seinen Zustand und dem zu geringen Belagsaufbau komplett ersetzt werden.

Die bestehende Situation, sowie die vorhandenen Strassenbreiten werden im Projekt nicht verändert. Es soll mit möglichst geringem Aufwand die bestehenden Beläge durch eine nachhaltigere Lösung ersetzt werden.



Abbildung 6: Ausschnitt Projektplan

5.1.2 Situation Kreisel

Der aktuelle Belagsaufbau zeigt mit zwei Schichten Asphalt eine Stärke von ca. 12cm und ist aus heutiger Sicht zu dünn. Neu soll der Belagsaufbau mit drei Schichten eine Stärke von 22cm aufweisen. Aus diesem Grund wird der Kreiselbereich totalsaniert und der Kieskoffer um 10cm abgesenkt, dass die Bestandhöhe beibehalten wird.

5.1.3 Trottoirüberfahrt Niedermattstrasse

Es handelt sich in erster Linie um eine Deckbelagssanierung und mit Ausnahme der Bushaltekante besteht kein Bedürfnis die vorhandene Situation zu ändern. Des Weiteren verkehrt die Buslinie 89 (Gelenkbus) über diesen Einmünder, wir erachten das Erstellen einer Trottoirüberfahrt eher als Verschlechterung für den Buslinienbetrieb und den Fahrkomfort für die Postautogäste. Deshalb wird mit der aktuellen Baumassnahme auf das Erstellen einer Trottoirüberfahrt verzichtet.

5.1.4 Längenprofil

Die bestehenden Gefälle werden im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung übernommen. Es gibt keine Anpassungen an Zufahrten.

5.1.5 Querprofile

Die bestehenden Gefälle werden im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung übernommen. Es gibt keine Anpassungen an Zufahrten.

5.1.6 Normalprofile

Es wird folgender Aufbau gewählt:

Deckbelagssanierung

- SDA 4 -12 40 mm (Abfräsen best. Asphalt)
- HMT 22 60 - 70 mm
- Ungebundene Gemische 0/45 600 mm

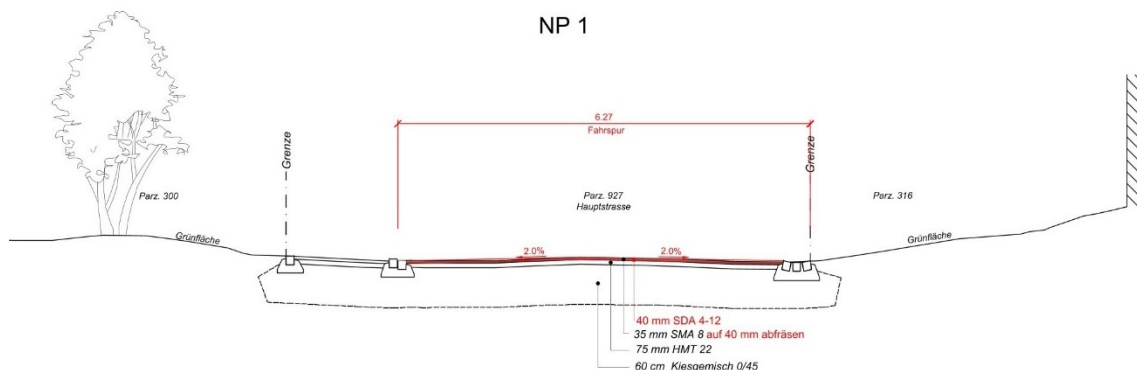


Abbildung 7: Normalprofil Deckbelagssanierung

Belagsersatz Knoten

- AC MR 8 30 mm
- AC B 22 H 95 mm
- AC T 22 H 95 mm
- Ungebundene Gemische 0/45 500 mm

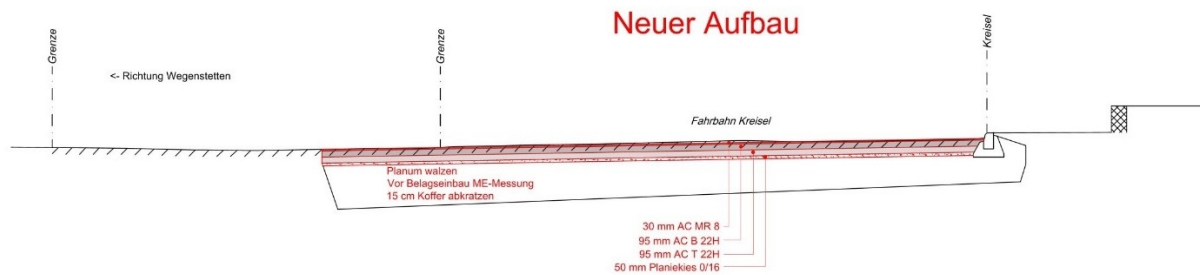


Abbildung 8 Normalprofil Belagssanierung Kreisell

Bushaltestellen

- SDA 4 -12 40 mm
- AC B 22 H 95 mm
- AC T 22 H 95 mm
- Ungebundene Gemische 0/45 500 mm

Gehweg Bushaltestelle

- AC 8 N 30 mm
- AC T 22 N 70 mm
- Ungebundene Gemische 0/45 400 mm

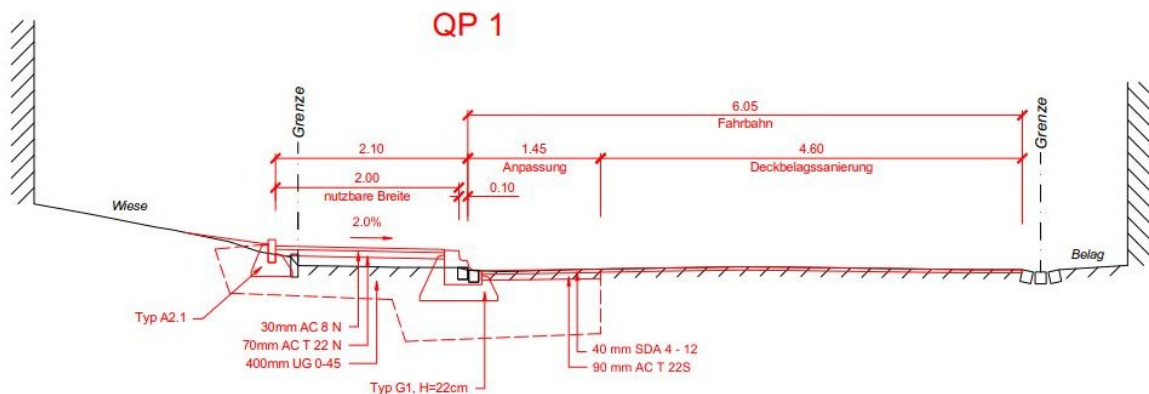


Abbildung 9 Normalprofil Bushaltestelle

5.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Auf der K296 verkehrt der öffentliche Bus von Möhlin nach Wegenstetten und von Gelterkinden nach Wegenstetten, sowie in die entsprechende Gegenrichtung. Die beiden Bushaltestellen im Projektperimeter werden nur vom Bus von Möhlin bedient. Die beiden Haltestellen müssen nach BeHiG ausgebaut und mit einem Anschlag von 22cm schwellenfrei gestaltet werden. Der Variantenvergleich der Bushaltestellen wird im Kapitel 4 thematisiert.

5.3 Radwegverbindungen

Entlang des betroffenen Strassenabschnittes führt die offizielle Radroute R 611.

Bei den Bauarbeiten innerorts ist mit Behinderungen zu rechnen. Die Verbindung ist stets aufrecht zu erhalten.

5.4 Fussgängerverbindungen

Der Fussgängerverkehr wird bereits heute über die bestehenden Gehwege geleitet. Im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung sind an den vorhandenen Gehwegen keine Massnahmen vorgesehen.

5.5 Gemeindestrasse

An den Gemeindestrassen sind durch die Deckbelagssanierung kleinere Anpassungen notwendig.

6. Leistungsfähigkeit und Kreiselsteuerung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV, Stand 2018) auf der K296 beträgt ca. 2'600 Fahrzeuge am Tag. In beide Fahrtrichtungen (Ormalingen / Wegenstetten) ergeben sich je 1'300 Fahrzeuge. Der Schwerverkehrsanteil beträgt über das ganze Jahr ca. 3.7 %.

Die abgeschätzte Strassenbelastung für durchschnittlichen Werktagsverkehr ergibt gemäss Portal des Kanton Aargau einen DTV von rund 3'000 Fahrzeugen pro Tag.

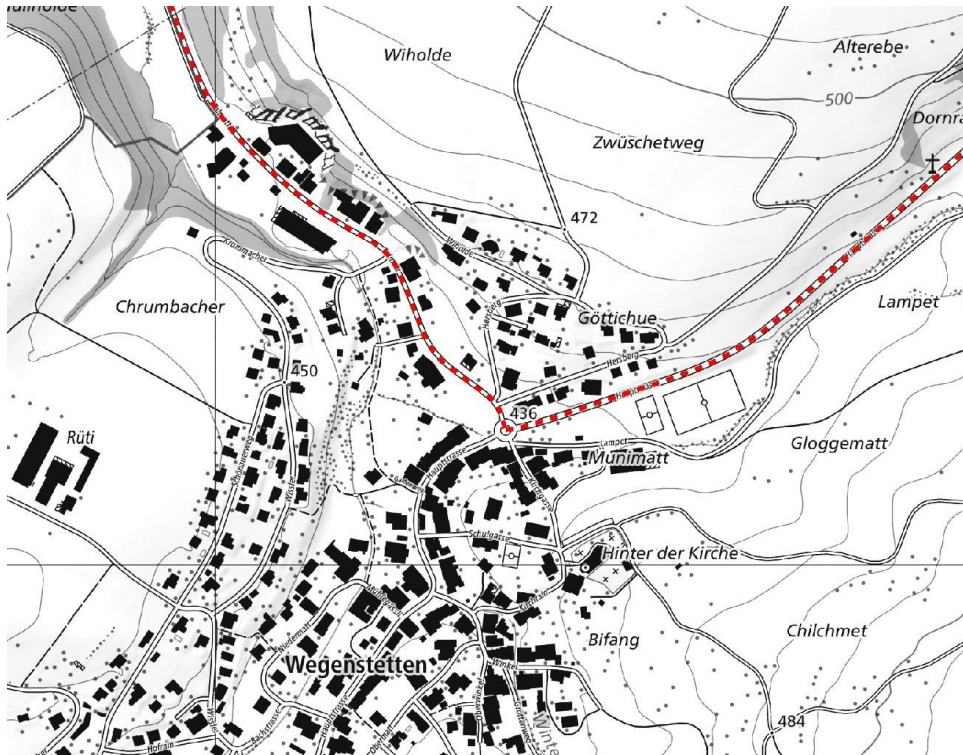
7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit

Die Ausbaugeschwindigkeit von 50km/h wird belassen.

8. Versorgungsrouten

8.1 Bestehende Situation

Im Bereich der Deckbelagssanierung der K296 befindet sich keine Versorgungsrouten. Auf der K496 von Möhlin herkommend über den Kreisel in Fahrtrichtung Schupfart auf der K296 ist eine Ausnahmetransportroute Typ I.B.



8.2 Bauphase

Während den Bauarbeiten im Kreisel kann die Ausnahmetransportroute nicht bedient werden. Vor Start der Arbeiten im Kreisel müssen die zuständigen Stellen informiert werden. Die Bauzeit dauert rund zwei Monate.

8.3 Projektierte Situation

Die bestehende Situation wird belassen. Es handelt sich bei der baulichen Massnahme nur um eine Deckbelagssanierung bzw. im Kreisel um eine Belagssanierung.

9. Lärmschutz

Im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung ist ein lärmarmer Belag SDA 4 - 12 geplant. Die Immissionsgrenzwerte werden grundsätzlich bei fast allen Liegenschaften entlang der Hauptstrasse K296 bereits eingehalten. Aus dem Kataster der Lärmemission sind sechs Liegenschaften ersichtlich bei welchem die Immissionsgrenzwerte knapp überschritten werden. Mit dem lärmreduzierenden Belag wird für die K296 eine zusätzliche Verbesserung geschaffen.

10. Werkleitungen

10.1 Strassenentwässerung

Das anfallende Strassenwasser im Innerortsbereich wird über Einlaufschächte gefasst und in die öffentliche Kanalisation eingeleitet. Die Einlaufschachtroste müssen im Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung ersetzt werden.

10.2 Beleuchtung

Die Strassenbeleuchtung wird im bestehenden Zustand belassen.

10.3 ATB-Rohr

Das ATB-Rohr wird zusammen mit der Deckbelagssanierung nicht erweitert.

Mit der Umsetzung der Deckbelagssanierung wird das Trottoir nicht saniert, sodass ein Rohr verlegt werden könnte. Einen Graben in der Strasse zu erstellen, schwächt die Tragschicht unnötig und führt früher oder später zu Rissen in der neuen Deckschicht. In Rücksprache mit ATB/ET wird das ATB-Rohr erst verlegt mit der nächsten umfassenden Strassensanierung.

10.4 Übrige Werkleitungen

Die übrigen Werkleitungen weisen einen guten Zustand auf. Die Werkleitungen wurden mit der letzten Sanierung der K296 vor rund 20 Jahren neu gebaut.

11. Relevante Umweltbereiche (Checkliste für nicht UVP-Pflichtige Strassenbauprojekte)

11.1 Abfälle und Altlasten

11.1.1 Bauphase

Gemäss dem kantonalen Kataster ist im betroffenen Strassenbereich ein angrenzender belasteter Standort vorhanden.

Auf der Parz. Nr. 263 befand sich von 1945 bis 1970 eine Tankstelle. Der Standort ist als belastet zu betrachten, aber es sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

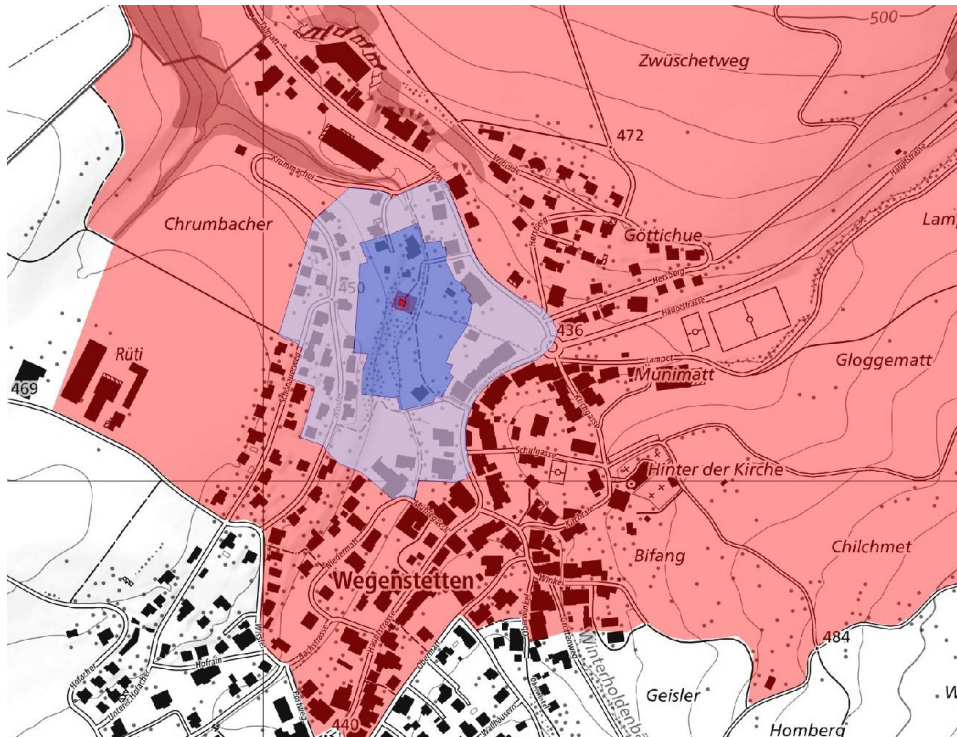
Die Parzelle wird durch die Deckbelagssanierung nicht tangiert.

Es wurde vorgängig eine Materialtechnische Zustandserfassung im Bereich der Deckbelagssanierung (3 Proben) und im Bereich des Knoten (4 Proben) durchgeführt. Der abzubrechende Belag im Bereich der Deckbelagssanierung und der Sanierung des Knoten fallen rund 400 m³ abgebrochener Belag an. Der Belag kann auf die Deponie Typ B unverschmutzt entsorgt werden oder allenfalls aufbereitet und wiederverwendet werden. Weitere Abbruchmaterialien fallen nur in Kleinstmengen an und werden entsprechend nach der Abfallart getrennt und entsorgt. Es wird kein Entsorgungskonzept erstellt.

11.2 Grundwasser

Der betroffene Strassenabschnitt befindet ausserhalb des Grundwasserstroms des Möhlinbachs. Der Ausbaubereich befindet sich am Rande des Grundwasserstroms in der geringen Grundwassermächtigkeit.

Die Baustelle befindet sich innerhalb des Gewässerschutzbereiches Au und der Grundwasserschutzzone S3.



11.3 Abwasser und Entwässerung

Das anfallende Strassenwasser wird mit Einlaufschächten aufgenommen und der öffentlichen Abwasserleitung zu geführt.

Die Baustelle wird gemäss SIA- Norm 413 «Entwässerung von Baustellen» entwässert.

11.4 Boden

Durch das Bauvorhaben ist kein Oberboden betroffen. Für die Ausführung ist kein Bodenschutzkonzept notwendig.

11.5 Luft

11.5.1 Bauphase

Das Projekt unterliegt der Massnahmenstufe A gemäss Richtlinie Luftreinhaltung auf Baustellen (Bau-richtlinie Luft, BAFU 2009). Die entsprechenden Basis-Massnahmen werden in die Submissionsunterlagen aufgenommen und sind bei der Ausführung umzusetzen.

Es fallen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten keine Korrosionsschutzarbeiten an.

Die Kontrolle erfolgt nach dem Prinzip der Eigenverantwortung. Die Vollzugsbehörde kann Stichproben vornehmen oder vornehmen lassen.

11.5.2 Betriebsphase

Für die Betriebsphase müssen keine speziellen Massnahmen ergriffen werden.

11.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NIS

11.6.1 Bauphase

Die nächstgelegenen Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen liegen direkt neben dem Bauperimeter. Dabei handelt es sich um Wohn- und Gewerbebauten.

Lärmrelevante Arbeiten

Bauarbeiten: Aushubarbeiten und Belagsarbeiten

Lärmintensive Bauarbeiten: Schneiden und Fräsen von Belag, Verdichten Strassenkoffer

Da sich in unmittelbarer Nähe zur Baustelle Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen (Empfindlichkeitsstufe III gemäss Auszug Kataster für Strassenlärm) befinden und die Arbeiten dauern zwischen 4 bis 6 pro Bauetappe. Zwischen 1 bis 8 Wochen Dauer der Baustelle kommt gemäss Tabelle 3 / 4 der Baulärm-Richtlinie die Massnahmenstufe B zur Anwendung. Es ist anzunehmen, dass die lärmintensiven Arbeiten teilweise ca. eine Woche andauern. Aus diesen Gründen erhält das Bauvorhaben die Massnahmenstufe B. Die entsprechenden Massnahmen werden in die Submissionsunterlagen aufgenommen und sind bei der Ausführung umzusetzen.

Die Anwohner sind umfassend durch den Bauherrn oder dessen Vertreter über die totale Bauzeit, die lärmintensiven Arbeiten und ihre Dauer sowie die vorgesehenen Massnahmen zum Schutz vor Baulärm schriftlich zu informieren.

11.6.2 Betriebsphase

Nach Fertigstellung der Bauarbeiten gilt weiterhin die Empfindlichkeitsstufe III gemäss kantonalem Strassenlärmkataster. Die Strasse wird nach den gängigen Normen ausgebaut. Es ist nicht mit einer Zunahme von Lärm und auftretenden Erschütterungen zu rechnen.

11.7 Strassenverkehrslärm

11.7.1 Neuanlage

Die Geschwindigkeiten werden nicht reduziert. Es ist mit der gleichen Lärmbelastung wie bisher zu rechnen.

11.7.2 Wesentliche Änderung

Durch das Bauprojekt erfolgen keine wesentlichen Änderungen.

11.7.3 Lärmindernde Massnahmen (Deckbelag, Andere)

Auf den gesamten Strassenabschnitt sind keine lärmindernden Massnahmen vorgesehen.

11.8 Oberflächengewässer

Im Projektperimeter befinden sich die beiden eingedolten Oberflächengewässer Winterholdenbächlein / Sauterbach und der Lampertbach. Die beiden Eindolungen befinden sich in einem guten bis schadhaften Zustand. Mit dem Unterhaltsprojekt sind an den beiden Bachkanäle keine Massnahmen vorgesehen. Die Instandstellungsarbeiten müssen ausserhalb der Deckbelagssanierung durchgeführt werden.

11.9 Wald

Die Deckbelagssanierung tangiert kein Waldgebiet.

11.10 Jagd

Das Bauvorhaben berührt das Jagdrevier Wegenstetten (Nr. 166). Es sind, auf Grund der Lage innerhalb des bebauten Siedlungsgebiets keine Massnahme zu treffen.

11.11 Fischerei

Das Fischereirevier Nr. 139 liegt im Projektperimeter. Es sind mit dem Unterhaltsprojekt keine Massnahmen zu treffen.

11.12 Landwirtschaft

Das Bauprojekt liegt komplett im Innerortsbereich und berührt keine landwirtschaftlichen Flächen.

11.13 Landschaft und Natur

Die Deckbelagssanierung tangiert die Landschaft und Natur kaum. Weil die Sanierung bereits in versiegelten Flächen stattfindet und es zu keiner Erweiterung der befestigten Flächen führt.

11.14 Kulturgüter

Sanierungsperimeter befinden sich keine Denkmalschutzobjekte oder Archäologische Fundstellen.

11.15 Unfälle und Betriebsstörungen

11.15.1 Zustand heute

Zum Zeitpunkt der Projektierung sind keine Unfallzahlen bekannt.

11.15.2 Bauphase

Die Verkehrsführung wird während den Bauarbeiten mit einer LSA geregelt. In heiklen Bauphasen kann zusätzlich bei Bedarf der Verkehr von Hand geregelt werden. Es ist auf Abschränkungen und die örtliche Signalisation zu achten.

11.15.3 Betriebsphase

Am bestehenden Zustand wird nichts geändert und die Situation bleibt wie bisher.

12. Landerwerb

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bushaltestelle nach BeHiG muss von der Raiffeisenbank Wegenstettertal 7 m² erworben werden. Auf dem Grundstück der Raiffeisenbank müssen für den Bau der Haltestelle rund 73 m² vorübergehend beansprucht werden.

Im Rahmen der Deckbelagssanierung und Belagsersatz im Kreisel müssen von der Einwohnergemeinde Wegenstetten rund 116 m² vorübergehend beansprucht werden.

Ansonsten sind keine weiteren Liegenschaften durch die Deckbelagssanierung betroffen.

13. Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 815'000.00, Preisbasis ist das 2. Quartal 2024, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10%.

Deckbelagssanierung	CHF	CHF 290'000.-
Belagssanierung Kreisel	CHF	CHF 365'000.-
Umbau Bushaltestellen nach BeHiG	CHF	CHF 160'000.-
Total Deckbelagssanierung K296 (inkl. MWST)		CHF CHF 815'000.-

Die detaillierten Kosten sind dem Kostenvoranschlag zu entnehmen.

Laufenburg, 20.03.2026

Ort, Datum



Projektverfasser